

**ESTUDIO DE LOS ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS QUE CONFORMAN EL  
CAUCE DEL RÍO TURIA ENTRE EL PUENTE DE SAN JOSÉ Y EL PUENTE DEL  
MAR DE VALENCIA. SIGLO XVI-XXI.  
HISTORIOGRAFÍA, ANÁLISIS GRÁFICO Y CATALOGACIÓN.**

**TOMO I**

**TESIS DOCTORAL**

**Autora: ÁNGELES RODRIGO MOLINA**

**Directora: CONCEPCIÓN LÓPEZ GONZÁLEZ**



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**

**Valencia - Septiembre 2011**

A Asunción y Dionisio, mis padres



---

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
1.1. Antecedentes	5
1.2. Motivación y justificación	6
<b>2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA</b>	<b>9</b>
2.1. Objetivos	11
2.2. Metodología	12
<b>3. ANTECEDENTES E HISTORIOGRAFÍA</b>	<b>17</b>
3.1. Etimología del río	19
3.2. Recorrido desde el nacimiento	20
3.3. El Turia fuente de la economía valenciana	23
3.4. Un lugar de ocio y entretenimiento	34
3.5. El Entorno Arquitectónico	39
3.6. Devastador del patrimonio valenciano: Las Riadas	43
3.7. <i>La Fabrica de Murs i Valls y Fabrica Nova del Riu</i>	56
3.8. Plan Sur	60
3.9. El Jardín del Turia	66
<b>4. LOS PAREDONES Y PRETILES</b>	<b>85</b>
4.1. Etapas constructivas	87
4.2. Materiales y puesta en obra	108
4.3. Intervenciones realizadas en los siglos XIX y XX	116
4.4. Elaboración de Fichas de caracterización	120
4.5. Ornamentos de los pretiles	123
4.5.1. Elementos esféricos	123
4.5.2. Bancos pétreos	127
4.5.3. Elementos escultóricos	132
4.6. Características geotécnicas – Predimensionado de los muros	135
<b>5. LOS PUENTES HISTÓRICOS</b>	<b>163</b>
5.1. El puente de San José	165
5.1.1. Historiografía	165
5.1.2. Descripción	187
5.2. El puente de Serranos	197
5.2.1. Historiografía	197
5.2.2. Descripción	223

5.3. El puente de la Trinidad	235
5.3.1. Historiografía	235
5.3.2. Descripción	258
5.4. El puente del Real	267
5.4.1. Historiografía	267
5.4.2. Descripción	291
5.5. El puente del Mar	301
5.5.1. Historiografía	301
5.5.2. Descripción	333
<b>6. LOS PUENTES MODERNOS</b>	<b>347</b>
6.1. El Pont de Fusta	349
6.2. La pasarela de la Exposición / El puente de La Alameda	363
6.3. El puente de las Flores	379
<b>7. CONCLUSIONES</b>	<b>393</b>
7.1. Relativas de los paredones, pretilos y ornamentos	395
7.1.1. Paredones y pretilos	395
7.1.2. Ornamentos	400
7.2. Relativas de los puentes. Secuencias gráficas	401
7.2.1. Puente de San José	401
7.2.2. Puente de Serranos	409
7.2.3. Puente de la Trinidad	417
7.2.4. Puente del Real	425
7.2.5. Puente del Mar	435
7.2.6. Pont de Fusta	443
7.2.7. Pasarela de la Exposición / Puente de la Alameda	447
7.2.8. Puente de las Flores	453
<b>SÍNTESIS</b>	<b>457</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>481</b>
<b>AGRADECIMIENTOS</b>	<b>497</b>

## TOMO II

---

### ESQUEMA DE LOS TRAMOS DE PAREDONES. ESTUDIO Y LOCALIZACIÓN DE LOS ADORNOS ESFÉRICOS

#### ANEXO I.- FICHAS DE CARACTERIZACIÓN DE LOS PAREDONES Y PRETILES

#### ANEXO II.- FICHAS DE CATALOGACIÓN DE LOS ADORNOS ESFÉRICOS

#### ANEXO III.- PLANIMETRÍA



El río Turia, compañero inseparable de Valencia, ha supuesto para la ciudad, no sólo el desencadenante de su emplazamiento, sino también fuente inagotable de recursos para su desarrollo y evolución. Asimismo ha condicionado a lo largo de los siglos la configuración urbana, desempeñando un papel fundamental en la historiografía de la ciudad. Su historia ha sido un camino repleto de dificultades debido a las frecuentes crecidas del río Turia y a las catastróficas inundaciones, lo que conllevó a la ciudad a numerosas crisis económicas.

El hoy viejo cauce del Turia fue, durante gran parte de la historia de esta ciudad, una barrera física para su ampliación hacia el norte; en él, desde época romana, se han construido pasarelas y puentes que permitían franquearlo. En todas las épocas han sido muchos los puentes que sobre él se han dispuesto, -éstos han sido reparados, ampliados o derrocados en multitud de ocasiones-; y muchas han sido también las medidas que se han tomado para evitar que sus aguas entraran en la urbe, la más importante la emprendió la *Fabrica Nova del Riu*: la construcción de unos grandes muros, a ambas riberas, que la protegiese del río; obra de infraestructura más importante realizada hasta entonces en Valencia y que cambiaría para siempre el perfil de la ciudad.

Actualmente el conjunto arquitectónico formado por puentes, paredones, pretilos y ornamentos constituye un conjunto arquitectónico impresionante de gran valor patrimonial situado en pleno corazón de la ciudad al disfrute de todos los valencianos.

## 1.1.- ANTECEDENTES

Son múltiples los elementos arquitectónicos que en el cauce del río Turia se han desarrollado a lo largo de los siglos: puentes, pretilos, elementos ornamentales... Su análisis gráfico, catalogación e historiografía son temas escasamente estudiados en detalle. Sólo a raíz de las últimas intervenciones en alguno de sus puentes ha provocado el estudio previo de los mismos. Sin embargo el resto de la arquitectura relacionada directamente con el río Turia no ha sido estudiada en profundidad. Existe una tesis de Xavier Bertomeu Blay (1986) titulada "Historia y estética de los puentes antiguos del río Turia" (Escuela Superior de Caminos, Canales y Puentes de la Universidad Politécnica de Valencia) donde hace un análisis enfocado al levantamiento del estado actual de los puentes antiguos omitiendo el análisis gráfico e histórico-constructivo de los mismos y de los elementos que los complementan a lo largo del cauce: pretilos y ornamentos.

En la tesis realizada por Vicente Meliό Uribe (1990) titulada “La *Fabrica de Murs i Valls*. Estudio de una Instituci3n Municipal en la Valencia del antiguo r3gimen” (Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia) se estudia la instituci3n que desde el siglo XIV hasta el siglo XIX se encarg3 de las obras de infraestructura del cauce. El estudio se realiza desde un prisma hist3rico, sin abordar su representaci3n gráfica o su análisis constructivo.

En el ańo 2007 realic3 el trabajo de Evaluaci3n de M3ster titulado “Los pretilos del antiguo cauce del r3o Turia. Historia, levantamiento gráfico y análisis constructivo” donde se realizaba un estudio profundo de este elemento arquitect3nico que limita el cauce del r3o Turia a su paso por la Ciudad de Valencia.

Esta tesis supone la continuaci3n de la l3nea de investigaci3n abierta en los estudios anteriores, abordando el análisis del conjunto arquitect3nico (puentes, paredones, pretilos y ornamentos) del cauce del r3o Turia de forma globalizada e integral. Asimismo este estudio aporta el análisis gráfico de estos elementos, mediante la elaboraci3n de infografías que representen las diferentes etapas acaecidas a lo largo de la historia.

## **1.2.- MOTIVACI3N Y JUSTIFICACI3N**

En la ciudad de Valencia existen numerosos edificios catalogados como Bienes de Inter3s Culturales, con un valor patrimonial indiscutible. Sin embargo, en muchos casos, infraestructuras como las que componen el cauce del r3o, no han sido consideradas como arquitectura patrimonial (los pretilos y sus ornamentos ni siquiera est3n catalogados ni protegidos) y por lo tanto, est3n predestinadas a desaparecer con el paso del tiempo a pesar de que representa un hito en la evoluci3n urbanística de la ciudad, en su imagen y en su geografía.

El estudio de su historia, construcci3n, evoluci3n y transformaciones llevadas a cabo desde sus or3genes, plasmado todo ello en una serie de secuencias gráficas hasta llegar a su estado actual ayudar3 a que estos elementos, olvidados en algunos casos y tan importantes en la historia de la ciudad, permanezcan vivos. Ello es posible gracias a la capacidad que tiene el dibujo de capturar y encerrar una imagen en el papel, permaneciendo de este modo imperturbable a lo largo del tiempo aunque el referente se deteriore e incluso desaparezca. Este fue el motivo que me llev3 al estudio de los paredones del cauce del r3o Turia a su paso por la ciudad de Valencia como trabajo de investigaci3n al finalizar el M3ster de

Conservación del Patrimonio Arquitectónico. Este trabajo dirigido, por el profesor D. Juan Gomis Igual, obtuvo mención especial por el tribunal calificador.

Siguiendo la línea de investigación abierta es este trabajo, se decidió continuar el análisis abarcando para esta Tesis todos los elementos arquitectónicos del viejo cauce del Turia. Dada la extensión del tema propuesto, y junto con mi directora Doña Concepción López González, se decidió concretar el estudio a los tramos del cauce que circundaban la *ciutat vella* –desde el puente de San José hasta el puente del Mar-, a fin de poder realizar un estudio mucho más exhaustivo y sistemático del mismo, si bien en algunos caso, por razones de conjunto, se ha ampliado en toda su extensión.

La investigación que se ha realizado se enmarca dentro del ámbito de la arquitectura histórica aunque representa un campo diferente al de la arquitectura edilicia, ya el tema que se desarrolla se refiere a construcciones civiles de infraestructuras. Profundizar en el potencial de los instrumentos de la representación gráfica al servicio del conocimiento para la recuperación, conservación y puesta en valor del patrimonio arquitectónico unido a la consideración que el propio dibujo tiene, la de ser el generador en la producción de la arquitectura, ha sido el eje vertebrador del proceso investigador llevado a cabo.

## **CAPITULO 2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA**

---

## 2.1.- OBJETIVOS

### Objetivo general:

Secuenciar gráficamente la evolución histórico-constructiva del conjunto arquitectónico formado por puentes, paredones, pretilos y ornamentos del cauce del río Turia de Valencia en los tramos comprendidos entre el puente de San José y el puente del Mar.

### Objetivos específicos:

1.- Investigar las fuentes bibliográficas destinadas a documentar históricamente cada uno de los elementos objeto de estudio.

2.- Recopilar las fuentes bibliográficas y documentales, tanto escritas como gráficas (grabados, planos cartográficos, fotografías...) existentes en los diferentes fondos destinadas al conocimiento formal.

3.- Analizar los paredones y pretilos así como los elementos ornamentales que en ellos existen. Para ello se plantean los siguientes objetivos:

- Realizar el levantamiento gráfico del estado actual.
- Estudiar la evolución histórico –constructiva.
- Elaborar unas fichas de caracterización de los diferentes tramos analizando su puesta en obra y materiales.
- Realizar fichas de catalogación e inventariado de los elementos ornamentales.

4.- Estudiar los puentes existentes a su paso por la ciudad de Valencia (los situados entre el puente de San José y el puente del Mar, ambos incluidos).

- Realizar el levantamiento gráfico del estado actual.
- Elaborar infografías que representen mediante secuencias gráficas, de los diferentes puentes que han existido a lo largo de la historia.

5.- Investigar la evolución constructiva y formal del conjunto arquitectónico del cauce.

6.- Elaborar conclusiones relativas a los estudios anteriormente realizados y conducentes a la visión gráfica del aspecto formal y constructivo que los elementos arquitectónicos que existen en el cauce del río Turia a su paso por la ciudad han tenido a lo largo de la historia.



## 2.2.- METODOLOGÍA

1.- La primera fase de esta investigación se centra en la **INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA, ICONOGRÁFICA Y ARCHIVÍSTICA**, no solo para la obtención de documentación escrita sino también gráfica (planimetría, grabados, litografías, xilografías, fotografías...), básica en este estudio. La documentación gráfica permite comprobar la veracidad de la información escrita obtenida, esclarece contradicciones documentales y muestra las modificaciones o alteraciones realizadas en el entorno y que no figuran documentalmente, si bien en ellas también existen variaciones o contradicciones que hay que tener en cuenta.

Se recopiló documentación tanto para la obtención de información que permitiera la visión histórica y geográfica de la evolución del río y, con él, de la ciudad de Valencia, como para la obtención de datos técnicos relativos a los puentes y paredones necesarios para la elaboración del análisis histórico-constructivo. Para ello se visitaron, entre otras, las siguientes instituciones: Archivo Histórico Municipal de Valencia, Biblioteca Valenciana (San Miguel de los Reyes), Departamento de Urbanismo y Servicio del Patrimonio Histórico del Ayuntamiento de Valencia, Servicios de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental y del Patrimonio Arqueológico, Etnológico e Histórico de la Dirección General de Patrimonio Cultural valenciano (Consellería de Cultura, Ed. y Esport de la Generalitat), Bibliotecas de la Universidad de Geografía e Historia, General de Valencia, del Hospital, General de la UPV, de la ETSGE, y de la E.T.S.I. y Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Ha sido fundamental para esta investigación la documentación obtenida de:

- El Archivo Histórico Municipal de Valencia donde se encuentra:
  - El libro de “Sotsobreria de Murs y Valls” (S. XIV-XVI), recoge noticias de todo tipo de obras relacionadas con la ciudad de Valencia.
  - El libro “Obra Nueva del Rio” (S. XVI), con anotaciones sobre actuaciones llevadas a cabo por la Fabrica Nova del Riu.
  - “El Manual del Consell” (S. XIV) donde figuran actas, acuerdos y sesiones celebradas por los Jurats y el Consell de la ciudad.
  - “Varios de Muros y Valladares”, en el que se anotaban los gastos o reparaciones llevadas a cabo en el S. XVIII.
  - “Obras en el Río” que recoge documentación respecto a pequeñas obras y restauraciones e incluso proyectos realizados en los dos últimos siglos.

- Tesis Doctoral de Vicente Meliό Uribe “la Fabrica de Murs i Valls. Estudio de una Instituci3n Municipal en la Valencia del antiguo r3gimen” Universidad de Valencia. 1990.
- Libro de Josep Llop, abogado de la Fabrica de Murs i Valls y posteriormente de la Fabrica Nova del Riu, escrito en 1676, “De la Institucio, Govern Politich y Ivridich, Constums y observacias de la *Fabrica de Murs i Valls* y de la *Fabrica Nova del Riu*”.
- Boletines de Informaci3n Municipal de Valencia. Ayuntamiento de Valencia. S. XX.
- Diversos estudios sobre las riadas de Valencia, como los realizados por F. Almela y Vives, F. J. Teixidor o M. Carboneres.
- Los art3culos realizados por Ventura Vidal en “Valencia Atracci3n”, por V. Ferrer Olmos en el peri3dico “El Levante” y J. A. Kurz Muńoz, en “Las Provincias”, sobre los puentes de Valencia.

2.- Paralelamente a la labor archiv3stica se inici3 el **LEVANTAMIENTO GRÁFICO**.

Para ello, el trabajo se dividi3 desde un principio en dos bloques diferenciados:

A.- Los paredones y pretilas del r3o, unidos a los elementos ornamentales existentes sobre los mismos

B.- Los puentes hist3ricos.

Su estudio grÁfico y anÁlisis, aunque íntimamente relacionado en muchos aspectos, ha sido realizado de forma independiente.

A.- Estudio grÁfico de los paredones y pretilas:

Dada la continuidad de este elemento arquitect3nico, se entendi3 desde un principio la imposibilidad de abordar su estudio ajustÁndose al Ámbito en que se centra esta investigaci3n (desde el puente de San Jos3 hasta el del Mar) por lo que se decidi3 abarcarlo en toda su longitud (desde Mislata hasta su desembocadura), si bien actualmente el pared3n ha quedado interrumpido a la altura de la Ciudad de las Artes y las Ciencias al haber sido lamentablemente derribado para su construcci3n.

Debido a la gran extensi3n de los muros de sostenimiento, se ha acudido a un sistema de anÁlisis mediante la elecci3n de tramos representativos, de forma que la interpolaci3n de resultados fuera factible sin perder la rigurosidad de la investigaci3n.

Para ello se comenz3 por el trabajo de campo, realizando un recorrido a pie por el lecho del r3o y anotando las diferentes tipolog3as de paredones que existen en el mismo en

función de los distintos sistemas constructivos empleados, materiales, diferencias en taludes, alturas u otras variaciones que pudieran determinar tipologías diferentes.

A continuación se fue analizando cada tramo del cauce (de puente a puente), subdividiendo cada uno de ellos en tramos más pequeños (subtramos) en base a las diferencias constructivas y geométricas anteriormente determinadas. Cada uno de estos subtramos fue acotado mediante sistemas directos de medición como comprobación de la documentación gráfica extraída del Ayuntamiento de Valencia.

De cada subtramo se eligió un muestra representativa de entre 4 y 5 metros de anchura para la realización del estudio. Se han computado un total de 34 muestras, una por cada subtramo. La distribución de los subtramos se adjunta al inicio del tomo II de la presente memoria.

Posteriormente se llevó a cabo el levantamiento gráfico de cada muestra. El proceso ha sido realizado de forma rigurosa y sistemática siguiendo el siguiente procedimiento:

- 1.- Elaboración de croquis con la medición de las magnitudes necesarias. La pendiente del talud se obtuvo por triangulación, a partir de dos puntos exteriores conocidos situados en el lecho del cauce y, desde éstos, se tomaron las medidas necesarias para la obtención de, como mínimo, tres puntos del plano del talud.
- 2.- Se elaboró un estudio fotográfico que completara la información gráfica.
- 3.- Toda esta información fue posteriormente procesada mediante digitalización conducente a la elaboración de los planos a escala. Los programas informáticos utilizados fueron el Autocad 2008 y el Homograf 2008<sup>1</sup>. Este último programa de ordenador basado en la restitución fotográfica ha sido de gran utilidad para la obtención fidedigna de las dimensiones de los mampuestos. Su utilización conlleva la determinación previa de cuatro puntos que fueron obtenidos en la etapa previa de la toma de datos. Para ello se trazó una línea horizontal, mediante un nivel láser, a aproximadamente un metro y medio de altura, y de sus extremos se obtuvieron dos puntos de referencia; perpendicular a esta línea y, desde estos dos puntos de referencia hasta alcanzar la cota máxima del paredón, se extrajeron otros dos puntos más.

Para completar el estudio de los paredones se han realizado los cálculos y comprobaciones pertinentes con el fin de llegar a una conclusión sobre el espesor del muro. Para ello se han

---

<sup>1</sup> Programa de restitución fotográfica diseñado por los profesores de la Universidad de Alicante Ramón Maestre López-Salazar y Francisco Irlas Mas. Los principios del programa y su manejo se encuentran incluidos en la publicación "Levantamiento de planos de fachadas a partir de una fotografía. Perspectiva". El fundamento de este programa se basa en una representación diédrica a escala de una figura a partir de una perspectiva de ésta y del conocimiento de alguna de sus medidas

realizado las siguientes comprobaciones: empujes del terreno (Método de Ranking y Coloma), coeficiente de seguridad al vuelco, paso de la resultante por el centro de la base, estudio de los empujes movilizados, coeficiente de seguridad al deslizamiento y criterios de plastificación, partiendo de las dimensiones señaladas por el libro de la Obra Nueva del Río, utilizando las medidas obtenidas en el levantamiento de planos y los sondeos del terreno que se han podido conseguir del tramo entre el puente de Serranos y el puente de la Trinidad,

B.- Estudio gráfico de los puentes:

Se ha elaborado el levantamiento gráfico de los cinco puentes históricos –San José, Serranos, Trinidad, Real y Mar-, existentes en el ámbito objeto de estudio, considerando innecesario el levantamiento gráfico de los puentes modernos –Pont de Fusta, Alameda y Flores-, debido a la existencia de sus proyectos de ejecución, donde se muestran grafiados al máximo detalle.

- La primera fase consistió en el levantamiento topográfico, mediante estación total, de los puntos más singulares de cada puente, a fin de obtener su orientación y pendientes.
- Se continúa con la toma de datos, croquis de las vistas generales de los puentes así como de sus elementos ornamentales, como son los casilicios, bancos u ornatos líticos existentes en cada uno de ellos. Este análisis se elaboró con herramientas tradicionales, utilizando para la realización de las mediciones además de la cinta métrica y el flexómetro, el distanciómetro y nivel laser.
- Se realizó un estudio fotográfico, tanto a nivel general como de todas las particularidades que se consideraron necesarias analizar.
- Al igual que con los paredones, con la información obtenida se realizó la digitalización (autocad 2011 y Homograf 2008) obteniendo como resultante los planos a escala de cada uno de los puentes. Los planos se adjuntan en el anexo 3 de esta memoria.

3.- Con la documentación obtenida, en estudio in situ de los paredones y pretilos y su levantamiento gráfico se ha realizado una serie de **FICHAS DE CARACTERIZACIÓN DE LOS PAREDONES Y PRETILES** de cada uno de los 34 subtramos, donde se muestra todos los datos relativos a los mismos (fecha de construcción, sistema constructivo, análisis patológico, fotográfico y análisis gráfico). Las 34 fichas se adjuntan en el anexo 1 de esta memoria.

4.- El estudio del ornato existente en los pretilos se ha llevado a cabo a través del análisis de las diferentes fuentes documentales existentes sobre la materia y de un examen “in situ” de

su morfología. Dada la importancia de los elementos esféricos líticos (se extienden sobre los pretilos a lo largo de todo su recorrido y son considerados como un símbolo del viejo cauce a su paso por la ciudad de Valencia), se ha considerado pertinente realizar un análisis más detallado. Se numeraron cada uno de los ornatos por tramos alcanzando un total de 283 adornos; se realizaron fotografías de su alzado y perfil y se obtuvieron las medidas pertinente de cada uno anotando además las observaciones que se consideraron pertinentes, todo ello conducente a confeccionar las fichas de **CATALOGACIÓN DE LOS ELEMENTOS ESFÉRICOS**, donde se muestra su tipología (existen 4 tipos diferenciados) y variaciones geometrías. Las 283 fichas se adjuntan en el anexo 2 y la distribución de las mismas al inicio del tomo II de esta memoria.

5.- Con toda la información obtenida tanto gráfica como escrita se llevo a cabo la **HISTORIOGRAFÍA de los PAREDONES Y PRETILES**, obteniendo las conclusiones relativas a las diferentes etapas constructivas de los mismos y los sistemas constructivos empleados en cada periodo.

6.- El estudio se continuó con el análisis de la **HISTORIOGRAFÍA de los PUENTES**, conducente a conocer con exactitud su construcción, modificaciones, añadido de ornatos y restauraciones realizadas en ellos.

7.- Toda la información y análisis realizados anteriormente fue plasmada en una serie infografías donde se muestra la evolución del conjunto a lo largo del tiempo, desde su construcción hasta la actualidad. Para ello, se realizaron las **DIGITALIZACIÓN EN 3D** (autocad 2011) de cada uno de los puentes y de cada una de sus etapas constructivas.

Una vez obtenida la digitalización en 3D de cada una de las fases evolutivas de los puentes se pasó a la **RENDERIZACIÓN** de los mismos donde, si bien los puentes se muestran con un exhaustivo estudio de materiales, el contorno se conceptualizó y se eliminó cualquier tipo de vegetación existente a fin no ocultar la morfología de los puentes. Con todas las renderizaciones se concluyó en una serie de **INFOGRAFÍAS QUE NARRAN LA HISTORIA DE LOS PUENTES**.

Éstas constatan la importancia que la representación gráfica tiene en la investigación de la arquitectura, no sólo de su geometría o de su métrica, sino de su historia, análisis constructivo, ornamentación o intervenciones. A través de la imagen es posible representar la biografía de un elemento arquitectónico.

## **CAPÍTULO 3. ANTECEDENTES E HISTORIOGRAFÍA**

---

### 3.1.- ETIMOLOGÍA DEL RÍO

Muchas son las reflexiones sobre la etimología de su nombre, de origen incierto:

Algunos historiadores aseguran que la palabra Turia proviene de Turiolum, nombre antiguo de Teruel y lugar donde el río Guadalaviar cambia su nombre por Turia. En cambio, otros atribuyen su nombre a los fenicios, que recorrieron el cauce del río en busca de un lugar para asentarse y dieron el nombre de Turriar o Turia tanto a dicho río como a la población que fundaron, debido a la cantidad de toros que había en la zona. Escritores clásicos como Claudiano o Pomponio le llamaron Duria, otros le llamaron Durio, Turio e incluso Turulis. Cicerón usó el adjetivo de “turiensis” para denominar a los alrededores del río Turia. Hay hipótesis que lo relacionan con "zuri" que en vasco significa ‘blanco’, lo cual encaja con el hecho de que los árabes lo llamasen Wad-al-abeid ('río blanco', de donde el actual nombre de Guadalaviar)<sup>2</sup>.

Según F. J. Teixidor el primer nombre con el que se le conoce fue “Tyris”, nombre con el que le bautizaron los Tyrios (Íberos) en honor a su poblado Tyris ya que bañaba sus tierras. Los edetanos le llamaron Tyrius. También *se llamó Turio, Durio, Duria, i ultimamente Turia. Los moros le llamaron Guadalaviar...*<sup>3</sup>

Guadalaviar y Turia poseen un mismo significado, Río Blanco, por las piedras calcáreas, que disolvían y arrastraban sus aguas, dándole su color blanquecino. Hoy el río tiene tres nombres, según las tierras que atraviesa. Desde su nacimiento hasta Teruel conserva el nombre moro de Guadalaviar; de Teruel hasta Titaguas se le conoce como río Blanco, y desde esta localidad hasta su desembocadura en el mar Mediterráneo adquiere el nombre de río Turia.

---

<sup>2</sup> Esta hipótesis es corroborada por Vicente Giner Boina: Los Íberos le llamaron Tchuria o Txuria, proveniente de la lengua vasca y cuya traducción significa blanco. Ante la imposibilidad de pronunciación de este vocablo por parte de los romanos, lo dejaron en Turia. Cuando llegaron los árabes tradujeron el nombre a su lengua llamándole Guadalaviar o Guadalaviad (con el significado de *limpieza y claridad de las aguas*).

<sup>3</sup> Teixidor F. J. “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Fascimil, Paris – Valencia. 2001. p. 32.

### 3.2.- RECORRIDO DESDE SU NACIMIENTO

Su origen<sup>4</sup> se encuentra en unos manantiales que brotan de La Muela de San Juan, partida de Los Majadales, en el término municipal de Guadalaviar, pueblecito turolense de poco más de 200 habitantes situado entre los Montes Universales y la Sierra de Albarracín. Nace a más 1.500 metros de altura y su recorrido es de unos 296 kilómetros hasta llegar al mar Mediterráneo; de ellos 117 surcan la provincia de Teruel, 20 el Rincón de Ademuz, 19 la provincia de Cuenca y 140 la de Valencia.



Nacimiento del río Guadalaviar (río Turia)

Desde su nacimiento el río recorre los angostos terrenos de la Muela de San Juan hasta llegar a Guadalaviar, descendiendo hacía las poblaciones de Vilar del Cobo y Tramacastilla, donde va aumentando su caudal con la contribución del río Garganta, hasta llegar a Albarracín, ciudad medieval, en la península que forma el río. Desde allí, se dirige hacia la localidad de Gea de Albarracín y de ésta a Teruel.

En esta ciudad donde confluye con las aguas del río Alfambra (nombre que significa río rojo y que le dieron los musulmanes por el color de las tierras arcillosas que arrastraba). Con un curso más lento, desciende hacia tierras valencianas, pasando por pueblos como Villaespesa, donde une sus aguas con el río Camarena y sigue hasta Villed, atravesando las

<sup>4</sup> Véase,

Almela y Vives, F. "Las Inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad" vol. 1, Valencia, Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia, 1959, p 18.

Soler Cataluña, A. "El río Turia. Un río de vida", vol. 1, Valencia, Ed. Oficina de publicaciones del Ayuntamiento de Valencia, 2003.

Giner Boira, V. "El Tribunal de las Aguas de Valencia", 2ª edición, Valencia, Ed. Javier Boronat, 1995. Carmen Gózaló de Andrés, "Las riadas de Valencia" Artículo, Facultad Geografía e Historia, Santander. 2003.



formaciones rocosas de la zona llegando a Libros, último pueblo turolense. Así entra en la Provincia de Valencia por la comarca del Rincón de Ademuz, donde recibe los afluentes del Boilgues y del Ebrón. A partir de aquí penetra en un profundo desfiladero de 5 km de longitud y atraviesa la faja conquense y aragonesa que separa el Rincón de Ademuz de la provincia de Valencia donde vuelve a entrar por el municipio de Aras de Alpuente. Después de atravesar las poblaciones de Titaguas y Tuéjar, pasando por el norte de la Sierra de la Atalaya y recibiendo varios afluentes, se conforma el Embalse de Benagéber (pueblo cubierto por las aguas y reconstruido en una llanura próxima), realizado en el siglo XX con la intención aprovechar al máximo sus aguas para el riego de la huerta valenciana. Se dirige al este por Chelva, Calles y Domeño, recibiendo las aguas del río Chelva. Flanqueado por varios barrancos, tuerce hacia el sureste hasta llegar a Loriguilla por un largo y profundo desfiladero. Antes de llegar al pueblo, se encuentra el pantano del mismo nombre. Siguiendo el perfil montañoso, las aguas tuercen bruscamente hacia el suroeste, dejando el municipio de Chulilla a la izquierda y de nuevo recibe las aportaciones de agua de su último afluente, el río Sot o Chera, donde se encuentra el pantano de Buseo. Dejando a su izquierda los términos Gestalgar, Bugarra y Pedralba, recibe la rambla de Artaig, notable por la gran capacidad de su cauce que, unida a su desnivel -procede de la Sierra de Andilla a 1.500 m. de latitud-, ha determinado copiosas avenidas.

El río se explaya en Lliria, Benisanó, Benaguacil, La Pobla de Vallibona, Villamarchante y Ribarroja donde a unos 5 km. está la presa establecida por la Sociedad de Aguas Potables y Mejoras de Valencia para abastecer a la capital. Pasa por Paterna y Manises y desde ahí hasta 1972 cruzaba el núcleo urbano hasta llegar al mar, pero llegados a esa fecha, se construyó un cauce artificial que desvió las aguas del Turia circundando la ciudad de Valencia por el sur hasta llegar al Mar Mediterráneo, a unos 2 Km de su desembocadura natural.

Fr. Josef Teixidor, en su libro “Antigüedades de Valencia” en 1767, relata así el camino que recorre el río Turia hasta su desembocadura:

*Tiene su origen en dos distintas fuentes, que nacen en el lugar de Villar del Cobo, i en la aldea llamada de los Griegos en el reino de Aragón. Desde allí (a una legua de distancia de las fuentes) corre por Oriente por Albarracín y Teruel: i al passar por aqui une sus aguas con las de la otra fuente que nace en termino de Cubillo, i baja por Linares, Cubo de la Motorrita, i caminado acia Alfambra, se incorpora con el primer brazo. De allí corre bañando a Tortajada y además por el medio día: tuerce a Oriente, i riega Chulilla,*

Villamarchant, Ribarroja, Manises, Paterna i Quart, i deixant-se al Septentrion el lloc de Campanar, arriba a València, i corrent molt a prop dels seus murs, desemboca en el Mediterrani per a prop de Lloc del Grau



Cuenca Hidrográfica del Turia

### 3.3.- EL TURIA FUENTE DE LA ECONOMÍA DE LA CIUDAD DE VALENCIA

*A menudo, la llanura litoral valenciana ha sido considerada como un paradisíaco y fructífero vergel rebosante de manantiales de aguas cristalinas. Existían innumerables huertas pero eran oasis rodeados de marismas improductivas i áridos macizos montañosos. En la Antigüedad nos encontraríamos en medio de un enorme humedal donde el légano sería dueño y señor; el solar preurbano de Valencia estaba ocupado por el lago de la Albufera y las islas situadas en los deltas del Turia y del Júcar...*<sup>5</sup>

La ciudad se ubica en los limos aluviales del Turia en una llanura rodeada de pequeñas montañas a orillas del mar Mediterráneo. Su historia, crecimiento y desarrollo urbano ha estado condicionada por el Turia y sujeta al aprovechamiento de sus aguas.

En época Íbera todos los poblados estaban ubicados sobre colina: Turis, Saitabi (actual Xátiva), Arse (actual Sagunto)... permitiéndoles defenderse de ataques exteriores, pero también cercanos a ríos y manantiales ya que para ellos el agua era sagrada y centro de sus creencias<sup>6</sup>.

A finales del primer milenio, tras la II guerra púnica (219 a.C.), los romanos obtuvieron el control de la costa mediterránea. Con el objetivo de conquistar el interior de Hispania, fundaron diversas ciudades próximas al mar, pero no es hasta el año 138 a.C. cuando se funda la ciudad de Valencia. En aquella época, el terreno donde hoy está situada la Ciudad de Valencia, era una llanura de terrenos pantanosos y margales, muy difícil de habitar, rodeada por el brazo principal del río Turia y un brazo secundario de éste -muchos historiadores la llaman "Isla Fluvial de Turia".

*La ciudad de Valencia se hallaba en el centro justo de una amplia llanura en forma de media luna, en gran parte todavía ocupada por marjales, cerrada por un hemicírculo de montañas donde abundan los poblados Íberos. El móvil que impulsó a los romanos a fundarla en ese emplazamiento no había sido, por tanto, ni el militar ni tampoco el mercantil, aunque sí el económico – agrario.*<sup>7</sup>

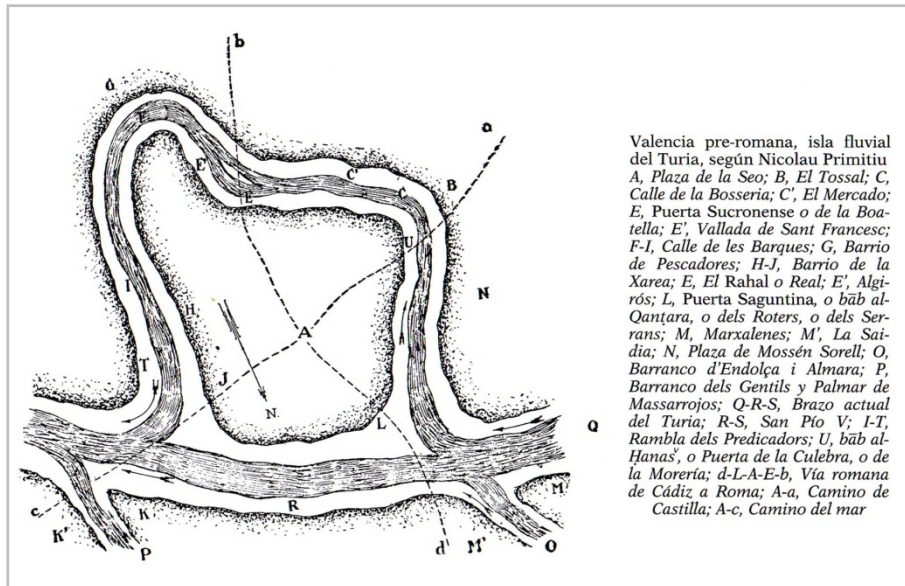
Su nacimiento en 138 a.C. no fue sólo una estrategia militar, sino que el enclave se eligió también por motivos económicos, atraídas por el bienestar que el agua el río podía

<sup>5</sup> Meliό Uribe, V. "La "Junta de Murs i Valls." Estudio de una Instituci3n Municipal en la Valencia del antiguo r3gimen, siglos XIV-XVII". Vol. 1, 2ª edici3n. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p. 17.

<sup>6</sup> Garc3a S3nchez, J. "El Tribunal de las Aguas de Valencia" p. 1. Centro Virtual Cervantes.

<sup>7</sup> Sanchis Guarnier, M. "La ciudad de Valencia. S3ntesis de historia y de geograf3a urbana". Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Conseller3a de Cultura. Ayuntamiento de Valencia. 1999. P. 34

aportar. El río Turia ha sido desde siempre el motivo de las riquezas del Reino de Valencia, sus aguas ha sido utilizadas a lo largo del tiempo para abastecer las ciudades pero sobre todo han desempeñado un papel decisivo en su sustento, ya que gracias a ellas las huertas valencianas se han bañado con sus aguas y a ellas se debe la fertilidad de sus terrenos.



Valencia prerromana. Plano extraído del libro "La Ciudad de Valencia" de M. Sanchis Guarner, en su página 26

El pueblo romano convirtió los terrenos circundantes en tierras de cultivo, instruyéndose del pueblo edetano que poseía una amplia cultura del agua. Realizaron considerables obras de drenaje y canalización construyendo sencillas acequias. El tejido urbano de la ciudad creció a modelo del Imperio Romano y por ella pasaba la Vía Augusta. Los romanos construyeron un canal de 50 kilómetros de longitud desde Pedralba hasta Sagunto y otro en la desembocadura del Turia. Gracias a sus aguas las tierras iban dando sus frutos y las huertas se extendieron fuera de la isla fluvial, creando grandes villas para la explotación agraria. Para poder administrar las canalizaciones de agua correctamente, se formaron dos entidades federativas encargadas del mantenimiento de las obras hídricas: una gestionaba del canal principal que llevaba el agua de la presa hasta la ciudad de Valentia y la otra atendía el canal que llevaba el agua a la presa de Arse<sup>8</sup>.

En el año 497 el pueblo visigodo ocupó Valencia, permaneciendo 718 años en tierras valencianas. Durante las siguientes centurias convivieron mozárabes (de religión cristiana), población indígena valentino-romana (seguían con tradiciones y mantenían la legua románica), judíos (con su religión propia) y sarracenos (ricos árabes que vivían en la ciudad) .Dentro de estos últimos se encontraban los sirios y los egipcios que, conocedores de nuevas técnicas agrícolas, se instalaron en los campos y perfeccionaron las técnicas de

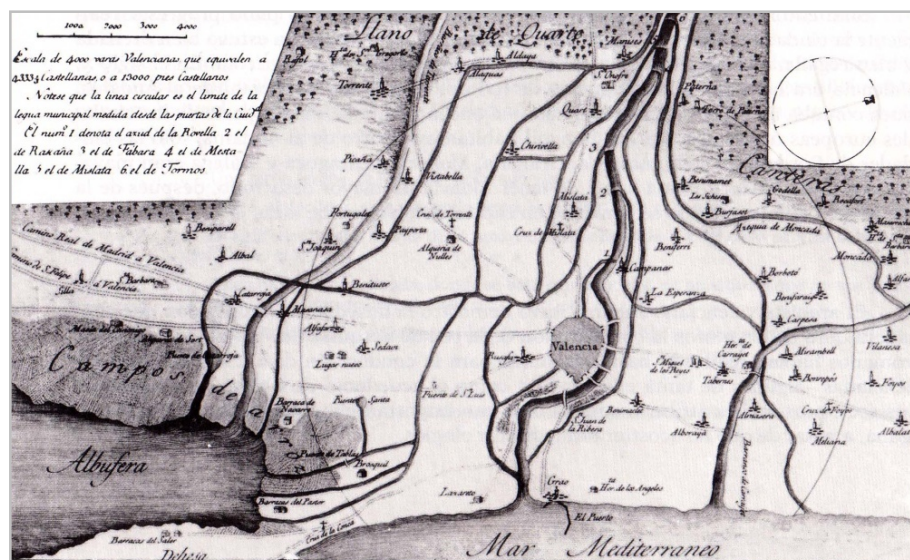
<sup>8</sup> García Sánchez, J. "El Tribunal de las Aguas de Valencia" p. 6. Centro Virtual Cervantes.



cultivo que los valentino-romanos habían utilizado hasta el momento, introduciendo los azarbes y las almazaras<sup>9</sup>

En el año 778, el príncipe ‘*Abd al-Rahmân Ibn Muâwaiya*’ (después llamado *Abd al-Rahmân I*) entró y ocupó la ciudad dejándola totalmente devastada. Valencia se convirtió en una ciudad islámica, adoptando el nombre de *Madīnat a l- Turâb* (ciudad de tierra). Fue el hijo de *Abd al- Rahmân I*, *Abd Allâh al Balansí* (o el Valentí, el valenciano) quien se hizo cargo de la reconstrucción de Valencia, desapareciendo así el trazado ortogonal de la Valencia romana. También los musulmanes supieron hacer buen uso del agua del río.

En el S. IX, con el emir *Abd al- Rahmân III*, Valencia se desarrolló económicamente basándose en la agricultura, implantando nuevas y provechosas técnicas de regadío; se construyó un sistema de acequias y azudes y empezaron a cultivar el arroz, la caña de azúcar, la naranja... y otros productos traídos de la cultura oriental, sentando las bases de la agricultura<sup>10</sup>. El canal de abastecimiento de agua, realizado por los romanos, se interrumpió (dejándolo para Ribarroja y Villamarchante) y desde Ribarroja se crearon unos azudes madre: Moncada, Tornos, Mestalla y Rascaña, en la margen izquierda del río y en la margen derecha Quart, Mislata, Favara y Robella y del Oro; a partir de ellos se ramificaban una serie de brazos y sequinets que aún hoy distribuyen el agua de regadío por todos los puntos de la huerta.



Plano de acequias del río Turia. Cavanilles. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>9</sup> Sanchis Guarnier, M. “*La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana*”. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Conselleria de Cultura. Ayuntamiento de Valencia. 1999. P. 36-39

<sup>10</sup> García Sánchez, J. “El Tribunal de las Aguas de Valencia” p. 7. Centro Virtual Cervantes.

En el siglo X, Valencia era una de las ciudades más pobladas de Al-Andalus contando con 15000 habitantes y en el siglo XI se convirtió en la capital del reino de taifa<sup>11</sup>, con ‘*Abd al-‘Aziz Ibn Abī Āmir* (1021-1061) como rey. Fue entonces cuando edificaron las principales obras públicas de la Valencia musulmana. Al río Turia se le llamaba “*al-wādī al-adyad*, de donde deriva Guadalaviar (río blanco), y contaba con dos puentes: el de *Al-Qantara* probablemente de piedra, situado en el lugar del actual puente de Serranos, que conducía hacia Sagunto, y el *Al-Warrāq* de madera, situado en el lugar del actual puente de la Trinidad, que llevaba al arrabal de Vilanova<sup>12</sup>. En aquel tiempo se mandó construir la fastuosa muralla entre los brazos fluviales del río y se cegó el brazo secundario<sup>13</sup> del Turia, a fin de evitar la entrada de agua en la ciudad.

Esta muralla seguía el perímetro de la antigua isla fluvial por lo que es posible conocer su recorrido. Contaba con siete puertas de entrada: *bāb al – Qantara*, de acceso por el norte y situada donde hoy en día se encuentra la puerta de Serranos, *āb Baytāla* también llamada Boatella de entrada por el sur, *bāb al Qaysariyya*, que comunicaba con el arrabal de la Boatella, *bāb al-Hanaš* o puerta de la Culebra que daba acceso por el oeste, *bāb al Saī’a*, puerta de acceso desde el mar y situada en las proximidades del arrabal de la Xarea, *bāb al-Warrāq*, llamada también puerta del librero, y *bāb al-Sajar* en la esquina noreste<sup>14</sup>. Fuera

---

<sup>11</sup> Ocupando una extensión de 47 ha

<sup>12</sup> Sanchis Guarnier, M. “*La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana*”. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura. Ayuntamiento de Valencia. 1999. P. 36-39

<sup>13</sup> Este brazo secundario se iniciaba en el actual paseo de la Pechina y descendía por lo que hoy es el barrio del Carmen; a continuación bajaba por la calle Bolsería hasta el Mercado, donde quedaba sumergido, volviendo a resurgir en la Plaza del Ayuntamiento y girando por la calle de las Barcas hasta el Parterre, y de ahí hacia la plaza Tetuán donde desembocaba en el brazo principal del río.

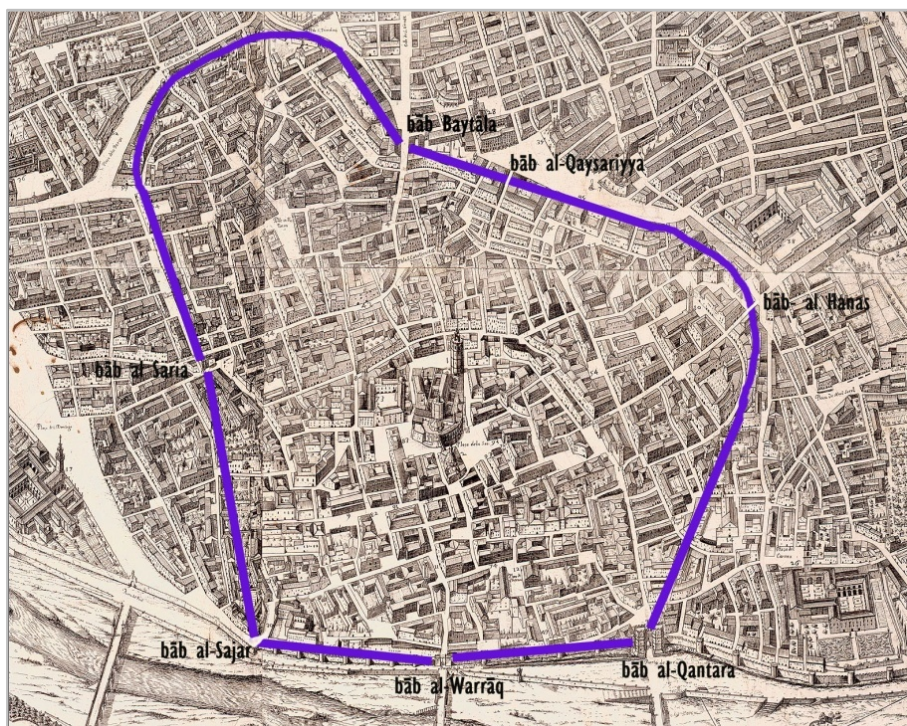
<sup>14</sup> *El perímetro de la ciudad seguía por el norte la orilla derecha del Turia,... , en el trozo de la Ronda de las calles que ahora se llaman del Pintor López y del Conde de Trénor, es decir, de la parte del cauce antiguo del río comprendida entre los puentes del Real y dels Serrans. En el emplazamiento actual de este último, ya había entonces otro de piedra, al – Qantara, construido por el mismo ‘Abd al-‘Aziz, que dio nombre a la puerta de la muralla, bāb al – Qantara, antecesora de la actual dels Serrans, la cual constituía en aquella época el principal acceso septentrional de la ciudad....Después, la muralla árabe seguía totalmente el curso del brazo muerto del río, daba un brusco giro hacia el suroeste y por las calles actuales de les Roques y de Palomino, iba a la plaza del Ángel. Describía un arco suave y continuaba hacia el actual portal de Valldigna y la parte occidental de la calle de Salines, y hacia la plaza de Esparta y la Calderería. En la calle de Salines, cerca de Cavallers, estaba la bāb al-Hanaš, o “puerta de la Culebra” que constituía el acceso de la ciudad desde poniente.*

*Continuaba hacia el oeste por Bolsería, donde cerraba fuertemente una curva dando un pronunciado giro hacia el suroeste y pasaba entre las calles de les Danses y de la Taula de Canvis, cruzando después el solar de la actual Lonja siguiendo posteriormente en línea recta por el norte del Mercado Central, hacia la calle san Vicente -a la altura de la desaparecida plaza de Caixers-. Entre este lugar y la iglesia de San Martín, y más concretamente, entre la plaza del Forn de la Pilota (ahora de mariano Benlliure) y la calle de Manyans, se encontraba la bāb Baytāla, o puerta de la Boatella, que recibía este nombre por el prado o arrabal de la Boatella que quedaba al sur del brazo muerto del río; la puerta de la Boatella constituía el acceso meridional de la ciudad, seguramente en la misma Vía Sucronense de la época romana.*

*La muralla después hacía un pronunciado giro hacia el sur, y continuaba recta por la también desaparecida Vallada de Sant Fransesc, o lado levantino de la actual plaza del Ayuntamiento: En un lugar cercano a la actual esquina de les Barques, la muralla empezaba a describir una larga curva hacia el este, bordeando las calles que hoy son de les Barques y Pintor Sorolla.*

*Al llegar a la plaza de la Universidad, la muralla giraba bruscamente hacia el norte, y continuaba derecha por la actual calle de les Comèdies. En la plaza de la Congregación (hoy de san Vicente Ferrer), al lado mismo de la fachada de la actual iglesia parroquial de santo Tomás estaba la bāb al Saī’a, puerta que tomaba el nombre por el arrabal de la Xarea- llamado también al –Musallā- que quedaba fuera de la muralla, en un arenal entre el lienzo levantino del recinto y el río. La puerta de la Xarea era el acceso principal de la ciudad por el lado del Mar....*

del recinto amurallado se encontraban los arrabales, huertos y jardines. Entre ellos estaban el *Arrabal de la Boatella*, situado al sur, al este encontraríamos el *Arrabal de la Xarea ó Musallā*, y en el margen izquierdo del río el *Arrabal de Vilanova*, el *Arrabal de Mirchiliena* cerca de los marchales y el *Arrabal de Almunia* (lo que hoy son los Jardines de Viveros). Estaban también los arrabales de Alcludia, Mislata al oeste de la ciudad y Russafa, parque construido por *Abd Allāh al Balansí* en el siglo XI<sup>15</sup>.



Puertas de la Valencia Islámica

Cuando, 9 de octubre de 1238, las tropas cristianas hicieron su entrada en Valencia, Jaime I dispuso mediante el *Repartiment* la distribución de los inmuebles entre sus camaradas de armas. Se quedaron en el Reino más de 160.000 judíos y moros, los cuales fueron los impulsores del desarrollo económico ya que la repoblación cristiana fue muy lenta.

---

*Desde la puerta de la Xarea, la muralla seguía en línea recta por la calle gobernador Viejo hasta el Temple, lugar donde giraba muy bruscamente para continuar, hacia el oeste, por la orilla de río. En el ángulo que hacía la muralla en su esquina noreste, al lado del actual Temple, estaba la bāb al-Sajar, o “puerta de la roca”, y a su lado, la torre de ‘Ali Bufat’ que constituía un buen mirador sobre la huerta y el mar.*

*La muralla tenía al menos otros dos portales, la bāb al-Qaysariyya, que se hallaba en el lienzo meridional del recinto, cerca del actual mercado, probablemente el al actual calle de Ercilla que comunicaba la alcaicería o barrio comercial de la ciudad, con el arrabal de la Boatella; y en el lienzo septentrional de la muralla, al lado del río, estaba bāb al-Warrāq o “puerta del Librero”, que se encontraba entre la calle que hoy es del Salvador, y fue la antecesora de la Puerta dels Catalans o de la Trinidad. De esta puerta arrancaba un puente de barcas, llamado también al-Warrāq, que conducía al arrabal de Vilanova (los alrededores de la actual calle Alborada). Cit. Sanchis Guarner M. “La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana”. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura. Ayuntamiento de Valencia. 1999. p 53*

<sup>15</sup> Sanchis Guarner M. “La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana”. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura. Ayuntamiento de Valencia. 1999. p 51, 52 y 53

Se donó el conjunto de redes de acequias a los horticultores que usaban el agua para regar, donación que ha perdurado hasta nuestros días. Cada agricultor adquirió el nombramiento de acequero, persona que cuida y distribuye las aguas (excepto de los molinos), de esta forma si un agricultor vendía los terrenos, también traspasaba el derecho de riego, o sea su función de acequero. Para controlar el uso y los consumos del agua se crearon las Comunidades de Regantes<sup>16</sup>, regidas por Ordenanzas propias que se han ido transmitiendo verbalmente de padres a hijos para conseguir una distribución adecuada del caudal común, que en muchas ocasiones era escaso, por lo que su correcta administración procura año tras año la subsistencia de los cultivos.

En 1358 con la necesidad de ampliar el recinto amurallado, Pedro el Ceremonioso, en virtud del Real Privilegio 88, creó la denominada *Il.lustre Junta de Murs i Valls*<sup>17</sup>, y poco después con la instauración de la *Fabrica de Murs i Valls* se emprendió el derribo de la muralla musulmana, la construcción de una nueva muralla y el acondicionamiento de un nuevo alcantarillado para la ciudad.

La nueva muralla cubría totalmente el brazo del río ampliando considerablemente el perímetro de la ciudad. El río delimitó durante mucho tiempo lo que se consideró “dentro” –intramuros- y “fuera” –extramuros- de la ciudad; en la otra orilla del río se establecerían, como en época musulmana, los arrabales y algunos edificios emblemáticos como el convento de la Trinidad o el Palacio Real. La nueva muralla contaba con 12 puertas, empezando por el este y siguiendo hacia el sur: la Puerta del Mar, el Portal del Jueus, el Portal de Russafa, la puerta de San Vicente, el Portal de Torrent, el Portal de les Setze Claus, la puerta de Quart, el portal dels Tints, el Portal Nou, la Puerta dels Roters (Serrano), El portal del Catalans (Trinidad) y la puerta del Real<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> El gobierno de la Comunidad se elige en Junta democráticamente por todos los comuneros: es elegido un Síndico y su equipo colaborador, los llamados Vocales Colaboradores que formarán la Junta. Para ser Síndico o Vocal Colaborador se debe ser propietario de tierras y además labrador de ellas, no pueden serlo ni los propietarios que no trabajen sus tierras, ni tampoco los jornaleros. El gobierno de la Comunidad tiene como misión principal servir y proteger los derechos de los regantes y vigilar que las aguas lleguen a todos y a cada uno en su justo momento, o sea, proteger los derechos de los regantes. Los Síndicos de las acequias madre que riegan la huerta Valenciana forman El Tribunal de las Aguas cuya misión es juzgar y solucionar el mal uso que los regantes hayan podido cometer sobre el derecho del uso de las mismas.

<sup>17</sup> Meliό Uribe, V. “La *Junta de Murs i Valls*. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII”. Vol. 1, 2ª edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p. 40.

<sup>18</sup> Sanchis Guarner M. “La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana”. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura. Ayuntamiento de Valencia. 1999. p. 136





Puertas de entrada y salida de la ciudad abiertas en muralla cristiana.

La Valencia cristiana formó una entidad político-jurídica propia unida dinásticamente a la Corona del Aragón, y estableció los Fueros, *Els Furs* del Reino de Valencia, circunstancia que imposibilitó que las tierras valencianas fueran sometidas al arbitrio de propios o foráneos, señores o caciques. *Els Furs*, concedidos primeramente por la autoridad del Rey e inmediatamente elaborados por las Cortes privadas, harían de los valencianos unos ciudadanos libres, diferentes de los otros pueblos. En el Fuero XXXV, Jaime I concede a todos los habitantes de la ciudad y del Reino de Valencia todas las aguas de ríos y fuentes, y de él nace el Tribunal de las Aguas de Valencia que fundamenta en él su existencia. Unió y conservó las costumbres del pueblo árabe, las cuales consideró inmejorables y mucho más avanzadas de las que el Derecho romano había establecido en su día<sup>19</sup>.

Durante el siglo XV Valencia ciudad pasa por un desarrollo vertiginoso creciendo, de los 4.000 que tenía a principios de siglo, a más de 80.000 habitantes en 1483. La producción agrícola e industrial, así como el comercio, alcanza una expansión sin precedentes, y durante el reinado de Alfonso el Magnánimo, Valencia se convierte en una de las capitales más florecientes de Europa por su actividad cultural y financiera.

Tras las inundaciones acaecidas en el bienio de 1589 y 1590, se comenzaron las obras de canalización de las aguas de Turia, bajo la influencia del sobrio estilo herreriano, instaurando para tal fin la *Fabrica Nova del Riu*. Desde sus inicios los Síndicos de las acequias habían sido en su mayoría moros, circunstancia que se mantuvo hasta el siglo XVII, cuando fueron expulsados de tierras valencianas 150.000 moriscos, quedando las

<sup>19</sup> Giner Boina, V. "El Tribunal de la Aguas de Valencia". 2ª edición, Valencia. Ed. Javier Boronat. 1995. p. 30-31.

huertas despobladas y los azudes y acequias abandonadas. Ello conllevó un declive que fue acrecentado por la gran avenida de 1651 y dos epidemias de peste, una en 1647 y otra en el 52. La población se redujo 1/3, y la economía se paralizó casi un siglo. A fin de salir de este agujero, se intentó repoblar la ciudad trayendo a labradores, aragoneses y catalanes, que poco a poco fueron revitalizando las tierras,

En el siglo XVII, las guerras por la Corona española volvieron a sumir a Valencia en una depresión. Apostada en el lado de los Austrias, tras la victoria de los Borbones, la ciudad quedó desamparada y sumida en una gran crisis político-cultural. Con la aprobación del Decreto de Nueva planta por parte de Felipe II, se impone la lengua castellana, se elimina los Fueros y los valencianos se debieron de adaptar a las leyes de la corona de Castilla. Sin embargo los temas relativos del agua del río no sufrieron alteraciones: se mantuvo Lo único el Tribunal de las Aguas; los Síndicos no fueron obligados a cambiar sus costumbres, por no tener ley escrita alguna.

Después de esto, se inicia un periodo de recuperación económica en Valencia. De nuevo las aguas del río Turia fueron las impulsoras de este desarrollo.

En orillas de las múltiples acequias y caminos que discurrían por las tierras, florecían grandes moreras las cuales eran el alimento idóneo del gusano sericígena, conocido comúnmente como gusano de seda. La obtención de la seda y su comercialización auguró la proliferación de la industria en la provincia de Valencia. Se instalaron próximas a las acequias fábricas de seda, pero también de paño, batanes y martinets de cobre. Además, la industria de la piel también evolucionó y, cerca de Roterós, en los márgenes del río se desarrolló el curtido de la piel<sup>20</sup>. Para el aprovechamiento de la energía hidráulica se asentaron sobre las acequias grandes molinos arroceros y harineros, llegando a coexistir con la huerta un total de 121 molinos<sup>21</sup> ubicados sobre las ocho acequias.

Otra de las industrias que proliferó gracias al río fue la de la madera: se crearon grandes empresas artesanas del mueble, de construcción, de carrocerías, y de construcción naval<sup>22</sup>. La madera provenía de las tierras de los bosques de Teruel, Castilla y de la comarca dels

---

<sup>20</sup> Revista Técnico- Informativa. Propiedad y Construcción, nº 21-22 extraordinarios *“Las inundaciones de Valencia en 1957”*. Cáp. Observaciones al Margen del Río Turia. Francisco Almela y Vives. Vol. 1. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Valencia. 1959. pp. 22.

<sup>21</sup> Molinos sobre las acequias: 31 en la de Moncada, 7 en la de Tormos, 5 en la de Cuarte, 8 en la de Mislata, 22 en la de Mestalla, 17 en la de Rascaña, 24 en la de Favara y 7 en la de Rovella. Jaime Marco Baidal *“El Turia y el Hombre Ribereño”* Ed. Industria de las Artes Gráficas. Mari Monteñana. Valencia 1960. Cap. *“Energía Hidráulica a cargo del Turia y sus Afluentes”*. p 439

<sup>22</sup> El lo que hoy se denomina calle de las Barcas se congregaban la mayoría de constructores de embarcaciones que luego eran conducidas al puerto.

Serrans y era trasportada por gancheros a través de la tortuosa cuenca del Turia hasta llegar a la ciudad de Valencia, donde era almacenada en el llano de la Zaidia<sup>23</sup>.

*Por estos sitios (Alto de Chulilla) pasa la madera que desde Moya y los Montes de Castilla, baja hasta la ciudad de Valencia. No pocas veces se cruzan los maderos por la estrechez del paso; otras se amontonan sobre los que formaron una especie de barrera, siendo entonces preciso que algunos hombres bajen a cortar y quitar estorbos y hallándose los muros cortados como a pico, sólo resta el recurso de las sogas por las que se descuelgan. Practican esta operación arriesgada y consiguen dar curso a la madera, si bien algunos infelices pagan con la vida o arrebatados por la corriente siempre violeta en aquella estrechez o heridos de algún madero que se precipita con furia al romper la barrera.*

(Cavanilles, A. J. “Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y frutos del Reino de Valencia” 1795)

Antiguamente la cuenca del Turia poseía muchísimo más caudal, por tanto, que el río era navegable hasta llegar a su desembocadura. En época del Cid, solían estar amarradas barcas en las proximidades al puente del Mar. Prueba irrefutable de la existencia de barcos en el cauce del Turia, a su paso por la ciudad de Valencia, es la concesión que en 1424 hace Alfonso el Magnánimo a Bernardo de Besaldú, *home de barca*, para tener barcas en el río, previo pago de un *morabitín* de oro por cada barco que tuviese, desde Paterna (al oeste de la ciudad de Valencia) hasta la desembocadura en el mar Mediterráneo. También en 1781 se le cedió a Josep Romero la posibilidad de tener uno o dos barcos para surcar el pequeño cauce abierto en el centro del río, desde el puente del Mar hasta la mar<sup>24</sup>.

El descenso de maderos por la cuenca del Turia duró hasta principios del siglo XIX, posteriormente descendían hasta la población de Villamarchante desde donde se transportaban en tren hasta la capital. A mediados de siglo, con nuevos trazados de carreteras, proliferó el transporte de la madera en camiones, pero la construcción en Benagéber del pantano del Generalísimo, inaugurado en 1952, fue causa definitiva del cese de esta actividad.

---

<sup>23</sup> Muchos disgustos ha propinado el avituallamiento de esta madera a orillas del río, ya que en época de crecida, los troncos eran arrastrados por las aguas taponado los ojos de los puentes, conformando diversas presas a lo largo de la ciudad, lo que provocaba su desbordamiento y en muchas ocasiones, la fuerza de las mismas llegaban a fracturar los puentes.

<sup>24</sup> Branchat. V “Tratado de derechos y regarías del patrimonio Real”. 1785. Tomo II Capitulo sexto p 251. Biblioteca Valenciana Digital





“Ademuz (Valencia). Transporte de madera por el río Blanco hasta el pueblo de Mislata” 1893. Estampa que figura en el libro de Miguel A. Catalá Gorgues “Valencia en el Gravado” en su página 263.

En 1865 se derribaron las murallas que durante tantos siglos habían limitado el núcleo urbano, y la ciudad inicia su expansión hacia el norte. No es hasta entrado en el siglo XX cuando la urbe se articula con la ribera izquierda del río, llegando a unirse con las poblaciones de Campanar, Benimaclet, Patraix y el Grao.



El 20 de febrero de 1865 se inicia el derribó de la muralla y por consiguiente la expansión de la ciudad. Gravado que figura en el libro M. Sanchis Guarner “La Ciudad de Valencia...”, en su página 490

Con los inicios de la revolución industrial, a principios del siglo XX, Valencia se encuentra en un momento de máxima hegemonía y desarrollo, aparecen nuevos medios de transporte y se desarrollan las industrias metalúrgicas y textiles, aunque la agricultura sigue

teniendo un lugar predominante en la economía valenciana, iniciándose las exportaciones de productos hortícolas, cítricos y arroz. Muestra de potencial desarrollo, en 1909 se organiza en la ciudad, junto a la Alameda, la Exposición Regional, donde se exponen los últimos avances agrícolas e industriales.

Con la primera guerra Mundial se interrumpen las exportaciones afectando gravemente a la economía valenciana, y el declive se acentuó con el inicio de la guerra civil en 1936, entrando en los años sucesivos en una gran crisis. Años más tarde, el 14 de octubre de 1957, Valencia sufrió una de las más dañinas riadas acontecidas a lo largo de su historia, cubriéndola de fango y lodo, destrozando casas y campos de cultivo y causando la muerte de decenas de personas. Por aquel entonces, en la cuenca del Turia, a la altura del paseo de la Pechina, en el periodo de la posguerra, se habían edificado numerosas chabolas que tras la riada quedaron totalmente devastadas.

El inicio de recuperación económica llega en los años 60, coincidiendo con una etapa de prosperidad económica mundial, y en Valencia se desarrolla un importante movimiento industrial y agrícola, así como un aumento demográfico inmigratorio de gran importancia.

Para la Ciudad de Valencia el río Turia ha estado presente siempre en la configuración del casco urbano, pues durante años fue barrera física para su expansión hacia el norte, y en su economía, aportando sus aguas para el regadío de la huerta. Pero también ha sido una fuente de desgracias para la ciudad con sus catastróficas avenidas que una y otra vez han arrasado la ciudad.



### 3.4.- UN LUGAR DE OCIO Y ENTRETENIMIENTO

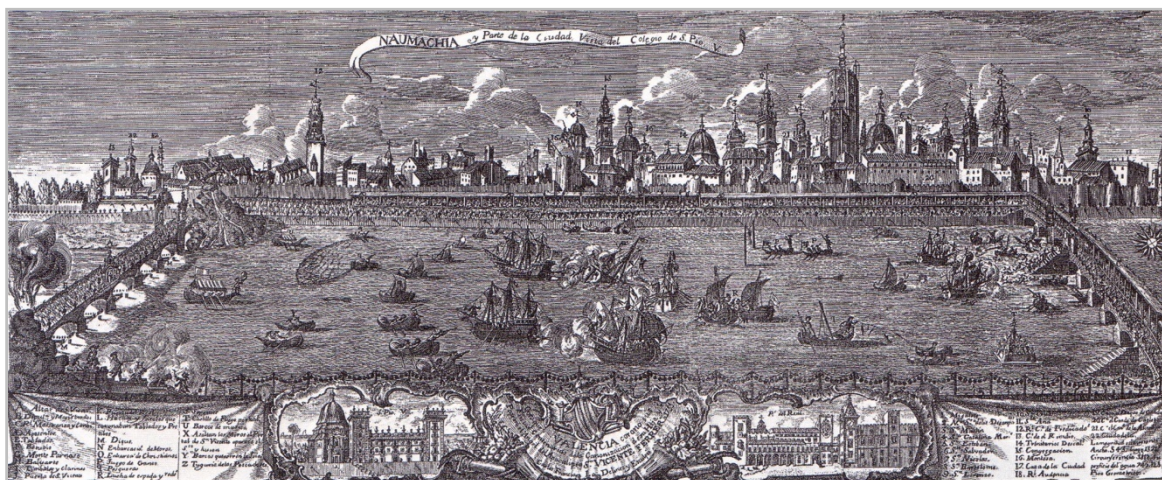
El río Turia no sólo ha contribuido al sustento de la ciudad, los valencianos también han sabido gozarlo y aprovechar su bondad, pues el río y los alrededores del cauce siempre han sido lugares donde pasar los días de ocio y divertimento. En el siglo XVI-XVII cuando se construyeron los primeros paredones para la canalización de las aguas, se dotó a sus pretilos de bancos en diferentes puntos del curso, para así ofrecer lugares de encuentro o descanso a orillas del “apacible” río, beneficiándose así del sosiego que éste aportaba. El hoy viejo cauce del Turia, ha sido desde sus orígenes destino de deleite de los valencianos, lugar destinado para conversar, pasear, realizar diferentes actividades deportivas e incluso pescar. Además, no fueron ni son pocos los festejos que han realizado y se realizan en torno al río: las ferias de caballos, la Nauromaquia, la Feria de Julio, castillos de fuegos artificiales, la feria de las Naciones, conciertos... etc.



“Valencia. Tomada desde la ribera Izquierda” 1884. Imagen representativa del trasiego de gente tanto en la ribera del río como en su cauce. Museo de la Ciudad de Valencia.

En el grabado con título “Nauromachia y parte de la Ciudad, vista del colegio de San Pio V”, de Carlos Francia fechado en 1762, recoge la fiesta de la Nauromaquia. Es *la imagen que mejor nos relata la histórica relación entre el agua del Guadalaviar y la Ciudad de Valencia* (Pablo Cisneros Álvarez, 2004). En 1755 se organizó, entre los puentes del Real y de la Trinidad, la escena de una cruzada naval entre moros y cristianos, y para aumentar el caudal del río se cegaron con tablones de madera los ojos del puente del Real. El evento produjo la expectación de toda la ciudad, se colocaron grandes gradas a ambos lados del cauce y sobre los puentes para acoger a toda la multitud que quería ver el espectáculo. Este festejo se organizó con motivo del tercer aniversario de la canonización de San Vicente

Ferrer. La idea de Nauromaquia surgió de Don Manuel Fernández de la Piscina, como sustitución de las corridas de toros, suspendidas por el rey Carlos III.



“Nauromachia y parte de la ciudad, vista del colegio de San Pio V” de 1762, festividad de la Nauromaquia celebrada en Valencia en conmemoración con el tercer centenario de la canonización de San Vicente Ferrer

Los alrededores del puente de Serranos siempre han sido un lugar de encuentro para los ciudadanos. A mediados del siglo XIX, la rampa de carruajes anexa al puente se transformaba en una improvisada peluquería-barbería al aire libre. *Se dice que el servicio costaba 10 céntimos, pero si además había que cortarse el pelo ascendía a 25 céntimos*<sup>25</sup>.

*Las antiguas barberías al aire libre, formadas por un par de sillones con asiento de esparto trenzado y brazos pulidos por el uso, un anafe en el que hervían un puchero lleno de agua, varios paños de dudoso color y unas navajas melladas que arañaban el duro cutis de los parroquianos con rascones espeluznantes..... Los parroquianos esperaban su turno para afeitarse sentados en sillas de anea, en los taburetes de fuerte madera de algarrobo y asiento de esparto o arrimados al pretil del río, en tanto sonaba constantemente el chocar de las tijeras en manos de los aspirantes a barberos, que hacían sus prácticas entre aquellos sufridos clientes*<sup>26</sup>.

En este mismo lugar se organizaban todos los jueves y festivos el tiro al palomo.

<sup>25</sup> Corbín Ferrer, J.L.. “Valencia Histórica: entre el Salvador y Serranos” Valencia. 1988. Ed. Federico Doménch S.A. p. 21-22  
Ventura Vidal “Puetes y Pasarelas sobre el Turia. El de Serrano.” Valencia Atreccion. Nº129. Año XX (2ª época) octubre 1945. p. 9

<sup>26</sup> Vidal Cordella V. “Valencia Antigua y Pintoresca”. Valencia. Publicaciones del Círculo de Bellas Artes. 1971, p.150 – 152.





Barberos en el puente de Serranos. 1888. Colección J. Huguet. Biblioteca Valenciana.

En 1865, al derribarse las murallas, la ciudad se abre al cauce del río. A partir de 1871 se celebró anualmente la “Feria de Julio”, en el paseo de la Alameda, donde se exponía la diversidad de los productos valencianos. Decorado con numerosos farolillos de petróleo, además de los diversos pabellones para las instituciones, se instalaban un casino y un teatro. También en el cauce se llevaba a cabo la exposición de ganadería y en los Jardines del Real las exposiciones agrícolas. Los productos industriales tenían su lugar en los patios de las Universidades. Por las noches, junto al puente del Real, el cielo se iluminaba con los fuegos artificiales y durante el día se organizaban cabalgatas. A partir de 1891 se establece la Batalla de las Flores y en el puerto se celebran competiciones regatas y cucañas navales. Actualmente la Feria de Julio se sigue celebrando en Valencia, con diferentes actos en toda la ciudad entre ellos la Batalla de las Flores que ha perdurado al paso del tiempo.



*foto-archivo E.G.M.*

Feria de Julio. Competición de motos celebrada en el paseo de la Alameda. Al fondo el pabellón del Ayuntamiento. Archivo E.G.M.





Una de las carrozas en el día de la Batalla de las Flores. [www.feriadejulio.com](http://www.feriadejulio.com)

A partir de 1887, todos los jueves por la mañana, se instauró en el llano entre el puente de Serranos y el Pont de Fusta, el mercado de Caballerizas para el intercambio comercial de caballos. En él se propiciaban discusiones y tertulias acaloradas, entre todo tipo de público arribado para el evento, con el fin de adquirir la mercancía al mejor precio. El establecimiento de este mercado perduró hasta mediados del siglo XX.

*Cuando el zoco termina a mediodía,... en las últimas horas de la tarde, todos los días, y en las mañanas de los festivos, se ve invadida por la chiquillería del barrio para celebrar en ella, antes, terroríficas corridas de toros, y ahora enconados y coperos encuentros de fútbol”<sup>27</sup>.*



Imagen del Mercado de Caballerizas situada en las inmediaciones del Pont de Fusta. La muchedumbre se sitúa no sólo bajo la pasarela sino que está sirviendo de balcón improvisado para contemplar el mercadillo. <http://comarcarural.com/valencia>

<sup>27</sup> Ventura Vidal “Puentes y pasarelas sobre el Turia. El de Serranos” Valencia Atracción nº 129. Año XX. (2ª época) octubre 1945. p. 9

El río se ha utilizado y se utiliza como escenario de fuegos artificiales y conciertos, botánico experimental, lavadero, campos de fútbol, mercadillos... El viejo cauce del Turia, hoy en día transformado en el “pulmón verde de la ciudad”, se ha convertido en el lugar preferido por los valencianos donde disfrutar, sin salir de la ciudad, del entorno de este extenso jardín avituallado con infinidad de espacios de recreo, parques infantiles, cafeterías, así como numerosas aéreas para la práctica de diferentes deportes.



El entorno del Turia con el puente del Real al fondo, diversas personas paseando y conversando en su ribera, junto a un vagabundo que pide limosna, y en el cauce, a orillas del tranquilo río un grupo de señoras se afanan en lavar su ropa. Boys, Thomas Shotter. 1838. “Vista del río Turia desde la ronda de predicadores”. Biblioteca Valenciana.



A finales del siglo XIX, era habitual la práctica de la pesca de la anguila bajo el puente del Mar. [www.valenciafotografica.com](http://www.valenciafotografica.com)

### 3.5.- EL ENTORNO ARQUITECTÓNICO

El viejo cauce ha desempeñado un papel decisivo en la evolución y configuración del núcleo urbano de Valencia y durante siglos significó una barrera física para su expansión hacia el norte. El río Turia atravesaba la ciudad de oeste a este y actualmente aún siendo una cuenca seca continua contribuyendo al desarrollo de la urbe, al ser convertida en un hermoso jardín, y su presencia siempre ha estado y está presente en el convivir de sus ciudadanos. Una de las cosas que manifiestan la importancia que ha ejercido el río para los valencianos, es sin duda la gran cantidad de edificios emblemáticos que rodean su cuenca.

Siguiendo el sentido de las aguas se encuentra en ambas riberas:

**1.- Antigua cárcel Modelo de mujeres:** obra del arquitecto Joaquín María Belda, 1877. Patrimonio artístico desde 1979. El Inmueble, abandonado desde 1991, está siendo remodelado para la ampliación del colegio Nou d'Octubre. **2.- El antiguo matadero Municipal:** obra del arquitecto Luis Ferreres Soler, 1902. Se trata de un complejo de edificaciones con acceso desde la calle a una plaza rodeada de pórticos alrededor de la cual se encuentran las naves principales; rehabilitado a finales del siglo XX alberga actualmente el Centro Deportivo y Cultural "La Petxina". **3.- Museo de Ciencias Naturales Ignacio Salas.** **4.- El jardín Botánico:** Bien de Interés Cultural, se creó como huerto de enseñanza botánica, situado en Huerto de Trasoyeres. Con A. J. Cavanilles como director alcanzando su máximo esplendor entre 1829 y 1863. Desde 1957, como centro de investigaciones regentado por la Universidad de Valencia, es sede de la Escuela de Jardinería y cuenta con una importante colección botánica siendo uno de los más importantes de su género en Europa. **5.- Asilo San Juan Bautista:** institución creada para albergue de niños huérfanos, el edificio fue terminado en 1874 y consta de planta baja y principal, con grandes patios laterales rodeados de galerías con columnas de hierro. **6.- IVAM:** Instituto Valenciano de Arte Moderno, inscrito a la Consellería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana. Edificio inaugurado en 1989, donde se ofertan actividades en relación con el arte del siglo XX. Diseñado por los arquitectos Emilio Giménez y Carlos Salvadores, fue remodelado en 2000 por Emilio Giménez y Julián Esteban. **7.- Museo de Prehistoria y de las Culturas de Valencia:** ubicado en la antigua Casa de Beneficencia desde 1982. Los cuerpos de edificios se sitúan en torno a ocho patios. Se levantó en 1841, sobre los restos del convento de la Corona. **8.-Plaza del Portal Nuevo:** situada donde antiguamente se ubicó el "Portal Nou" antigua puerta de la ciudad, se transformó en plaza tras el derribo de las murallas en 1865. En ella se sitúa el Convento de San José, perteneciente a la comunidad de las Carmelitas Descalzas (S. XVII). **9.- Casa Museo Benlliure:** s. XIX. Edificio



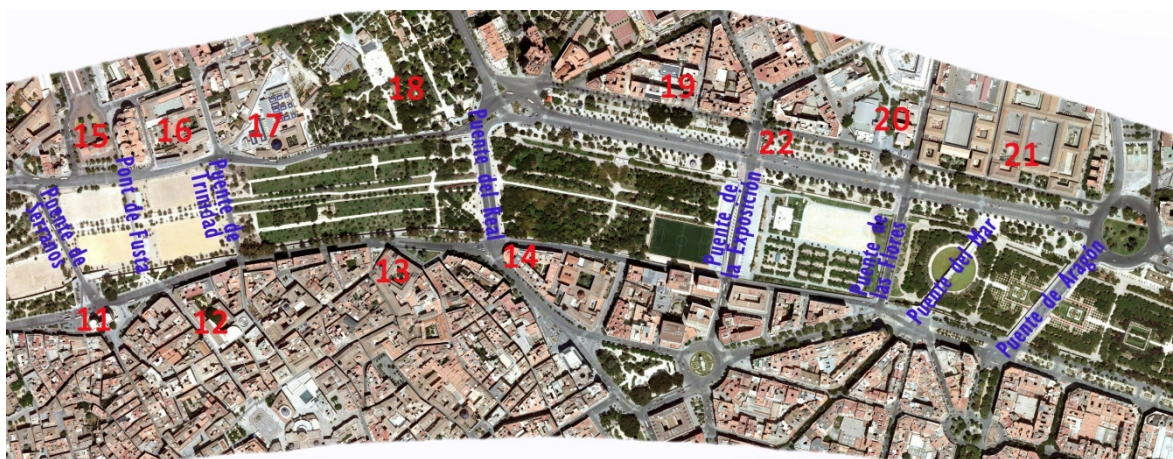
burgués con planta baja, entreplanta y dos alturas, fue casa del pintor José Benlliure. **10.- Estación Central de Autobuses:** s. XX. Principal estación de autobuses de Valencia.



Entorno arquitectónico del antiguo cauce del río Turia. Desde el puente Nou d´Octubre hasta el de Serranos

**11.- Las Torres de Serranos:** una de las mejores muestras del gótico militar valenciano fue construida a instancias de la *Fábrica de Murs i Vallas* por Pere Balaguer en 1398 **12.- Cortes Valencianas:** antiguo Palacio de los Borja o Palacio de Benicarló, de estilo gótico-renacentista, construido en el S. XV. **13.- Palacio Monasterio del Temple:** situado en el antiguo solar del monasterio de Montesa, fue concluido en 1770 y actualmente es la sede del Gobierno Civil. Fue declarado Bien de Interés Cultural en 1978 **14.- Iglesia de Santo Domingo:** concedida a los dominicos en 1239 por el rey Jaime I, de la cual en el S. XV se edificó el Claustro y el Aula Capitular, y en época de Alfonso el Magnánimo la Capilla de los Reyes cuya bóveda aristada es una magnífica muestra de estereotomía de la piedra de más de dos metros de espesor. El S. XVI se construyó la portada recayente a la plaza Tetuán. Desde 1835 alberga la Capitanía General de Valencia. **15.- La Estació del Trenet:** también llamada de Santa Mónica o la estación del Pont de Fusta, obra del arquitecto Joaquín Belda Ibáñez, fue construida en 1892 **16.- Real Monasterio de la Trinidad,** 1446. Monasterio de clausura de las monjas franciscanas, fundado por María de Castilla, con planta de nave única y capillas laterales entre contrafuertes. Su interior de decoración barroca del siglo XVII. **17.- Museo de Bellas Artes:** edificio barroco declarado Bien de Interés Cultural en 1962, alberga las obras de los más destacados pintores valencianos. **18.- Jardines de Viveros:** donde el rey Abd al Aziz construyó en su parte más antigua una munia

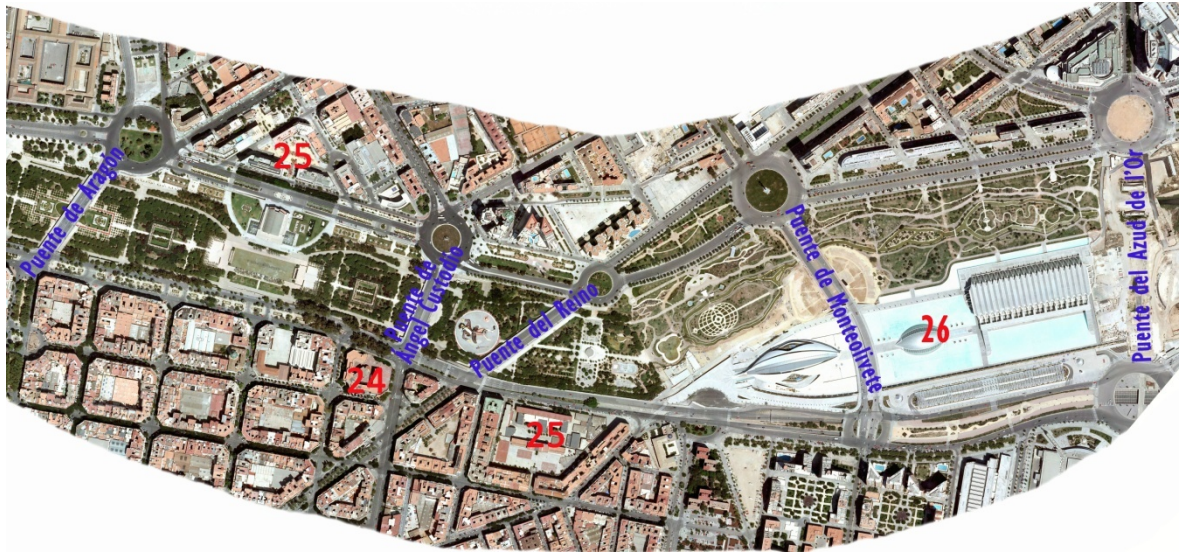
y posteriormente Jaime I la transformó en palacio. Tras su destrucción, durante la guerra de la Independencia; se transformó en jardines Municipales. **19.- La casa Blasco:** obra de inspiración Renacentista, realizada en 1886 por el Maestro de obras Lucas García Cardona. **20.- Asilo de Lactancia:** 1908, de influencia modernista, obra del arquitecto Ramón Lucini Callejo, fué construido con motivo de la Exposición regional. Se transformó en guardería para los hijos de los trabajadores de la Fábrica de Tabaco. En la actualidad ha sido rehabilitado y transformado en un balneario, aprovechando las aguas termales de los antiguos baños de la Alameda. **21.- Los Cuarteles de San Juan de la Ribera:** situados en los terrenos del antiguo convento de San Juan de la Ribera. Los edificios se disponen en torno a patios interiores. Fueron construidos en 1898 para un regimiento de Infantería Tipo. Desde 1995 alberga el Museo Histórico Militar de Valencia.- **22.- Paseo de la Alameda:** paralelo al cauce, tiene su inicio en el puente del Real. Paseo ajardinado de más de un kilómetro de longitud. Durante el S. XIX se convirtió en un lugar de encuentro de la burguesía y ha sido lugar por excelencia de celebraciones.



Entorno Arquitectónico del antiguo cauce del río Turia. Desde el puente de Serranos hasta el Puente de Aragón

**23.- Palau de la Música:** inaugurado en 1982, obra del arquitecto José María de Paredes se encuentra ubicado en la continuación del antiguo Paseo de la Alameda entre el puente de Aragón y el puente de Ángel Custodio. Está considerado como uno de los centros musicales más importantes de España. **24.- El Colegio de Nuestra Señora del Loreto:** fundado en 1859 por las religiosas del Sagrado Corazón de María. **25.- Plaza Parque de Monteolivete:** donde se encuentra la Escuela Universitaria de Magisterio. **26.- Ciudad de las Artes y las Ciencias:** inaugurado en 1998, se ubica en la misma cuenca del río. Obra del arquitecto Santiago Calatrava, es un conjunto único dedicado a la divulgación de la cultura y de la ciencia. Aún hoy en día sigue creciendo.





Entorno arquitectónico del antiguo cauce del río Turia. Desde el Puente de Aragón hasta la Ciudad de las Artes y las Ciencias

### 3.6.- DEVASTADOR DEL PATRIMONIO VALENCIANO: LAS RIADAS

*El tu muy noble río Guadalaviar, con todas las otras aguas  
de que tu muy bien te servías,  
salido es de madre e va donde non debía.  
Las tus acequias claras, de que mucho te aprovechabas,  
se tornaron turbias  
e con la mengua de alimpiamiento, llenas van de muy gran cieno.  
Las tus nobles e viciosas huertas que en derredor de ti son,  
El lodo rabioso les cavó las raíces e non pueden dar flor<sup>28</sup>.*

Las llanuras litorales valencianas, gozan de un bondadoso clima mediterráneo que se caracteriza por veranos secos y calurosos, inviernos suaves, precipitaciones escasas, con un máximo de lluvias en otoño y otro secundario en primavera, y heladas o nevadas poco frecuentes. El reverso oculto de semejante clima privilegiado radica en la irrupción periódica de violentas tempestades conocidas como “gota fría”. Entre septiembre-noviembre, puede capaces de descargar cientos de litros por m<sup>2</sup> en pocas horas y provocar terribles avenidas.

La ciudad de Valencia se ha visto truncada en multitud de ocasiones por las impetuosas y turbulentas avenidas que han acontecido a lo largo del tiempo (la ribera izquierda siempre más castigada, aunque la derecha nunca quedó inmune) que podían provocar gravísimas crisis. El ascenso y desbordamiento de las aguas suponía tiempos difíciles y de carestía para la ciudad. En la historia de las riadas, abundan las que irrumpen con la celeridad producida por la fuerza con que la cuenca elevada y estrecha lanza las aguas a lo hondo del cauce.

Valencia tiene una larga historia de riadas, aunque de las más antiguas se tienen noticias a través de las disposiciones que se dictaban para impedir los abusos al socaire de los acontecimientos, o por la relación de los gastos que ocasionaban las reparaciones de los destrozos que causaban, y debido a la preocupación por el alcantarillado (que reventaba, esparciendo los escombros y el cieno por la ciudad).

---

<sup>28</sup> Elegía que Al-Uacaxí declamó desde la más alta torre cuando la urbe se hallaba sitiada por R. Díaz de Vivar, reseñada por R. Menéndez Pidal

Algunas cuestiones, que explicarían gran parte de los hechos, son las siguientes:

- La ciudad se ubica sobre una isla fluvial en el delta del río. La propia huerta actúa a modo de aliviadero.
- La expansión de la urbe en los brazos secundarios del río.
- El curso reducido y la fuerte pendiente del río.
- La irregularidad del régimen de precipitaciones. El terreno pantanoso incrementa durante la estación húmeda su superficie. (P.e., en 1439 fue necesario levantar cruces en la playa para indicar el camino entre Cullera y Gandía).
- Las corrientes son rápidas, el cauce arenoso y flojo... hay frecuentes socavaciones que dejan los cimientos de puentes y paredones al descubierto.
- Constante elevación del suelo en el interior del cauce por acumulación y sedimentación de derrubios.
- Existencia de corrientes subterráneas que comprometen la reconstrucción de los puentes...

La mayor vulnerabilidad a las crecidas del río se encuentra en la ribera derecha, encontrando un punto crítico, a su paso por la ciudad, a la altura del puente de San José donde el cauce produce un giro. Los desbordamientos del margen derecho retornan al cauce (antiguo brazo secundario) en cambio los de la margen izquierda se esparcen por la huerta buscando el mar. Hay datos que se repiten: la constancia con la que el río se desborda por la zona de Campanar y la antigua Plaza de Predicadores –Tetuán-. Las murallas fueron durante tiempos una buena defensa intramuros, pero no extramuros.

El mayor número de avenidas se producen en otoño y, dentro de este periodo, en el mes de octubre; pero también hay numerosas en el mes de septiembre.

Analizando los **datos de las riadas**, se deduce que a partir de 1550 se produjo un significativo incremento de la pluviosidad y agravamiento de las gotas de aire frío en altura. Además, hay constancia de bajas temperaturas en Europa; en Valencia hubo nevadas inusitadas en 1589, 1592, 1594, 1600, 1604, 1616, 1617, 1619, 1622, 1624, 1627, 1628...

Los datos que a continuación se exponen han sido extraídos de los siguientes documentos:

- "El río turia. Problema del viejo Cauce" Vol.1. Valencia. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Valencia. 1975. pp 33- 43.

- Almela i Vives, F. "Las riadas del Turia (1321-1949)" Publicaciones del Archivo Municipal de Valencia. Valencia. 1957.



- Carboneres M. “Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol.1 Valencia. Ed. Facsímil, Paris- Valencia.1980. pp. 17 - 20
  - Catalá Morgues, A. “Protagonismo del río Turia en el devenir urbano de la ciudad de Valencia”. Ed. Excmo. Ayuntamiento de Valencia. Revista CIMAL
  - Gozalbo de Andrés, C., “*Las Riadas del Turia en Valencia*” Artículo Internet.
  - *Las Provincias*. Número extraordinario. Valencia, Noviembre de 1957.
  - *Levante*. Extraordinario de las inundaciones. Valencia 1957.
  - Marco Baidal J. “El Turia y el hombre ribereño”. Ed. Industria de las Artes Gráficas. Mari Montañana. Valencia 1960.
  - Meliό Uribe, M., “La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen” Tesis. Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. II “El Cauce del Río Turia: Riqueza y Miseria”.
  - Meliό Uribe, M., “La Junta de Murs i Valls. Historia de las obras públicas en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII.”vol. 1 2ª edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Cosell Valencià de Cultura. 1997. p. 29 – 37.
  - Memoria Oficial de la delegación Permanente de gobierno. “Las inundaciones de Valencia 1957”
  - Revista Técnico- Informativa. Propiedad y Construcción, nº 21-22 extraordinarios “Las inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad”. Vol. 1. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Valencia. 1959. p. 22-23
  - Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 39 – 49.
  - Vidal Corella, V. “1897: la famosa riada de pánico” *Las provincias*, Valencia, 13 de octubre de 1985.
- Boix, V “Historia de la Ciudad de Valencia y el reino de Valencia” 1845, Vol. 2. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 1978.

-----

**1088, octubre.**-La riada devasta el puente de Serranos.

**1093, septiembre.**- Considerada como inundación extraordinaria.

**1321, 19 de octubre.**- La riada destruyó puentes, muros y Barbacanas. Els Jurats de la Ciutat, prohíben la recogida de piedras, tierra, ladrillos o madera de los puentes, destruidos por la avenida... Quien ose cogerlos será penado con 15 sueldos. (Libro de Actas de 1321)

**1328, 28 de septiembre.**- El río subió sobre los puentes y los derrumbó, entrando el agua en la ciudad y muchas albercas de los suburbios quedaron destruidas. En el libro de Carboneres “Nomenclaror de las Puertas...” figura la Carta dirigida al Rey haciéndole saber los cuantiosos daños.

El *Consell* ordena que se limpien los valladares y acequias de la ciudad anegadas de barro y piedras,

Tras esta riada se construyeron diques en ambas riberas del río (1º noticia sobre paredones en el cauce del Turia a su paso por la ciudad de Valencia), desde al antiguo convento del Carmen hasta el portal de la Trinidad.

El 7 de octubre de ese año el *Consell* ordena que se reparen los puentes y caminos de la huerta que quedaron destruidos en la reciente crecida del río.

**1340, 6 de noviembre.-** Se hicieron rogativas para calmar a la población.

**1358, 17 de agosto.-** Gran parte de los muros nuevos, e incluso de los viejos, son derruidos. Peligro para la ciudad ya que se han cubierto de residuos los canales que hacían el papel del alcantarillado. En 1356 se había iniciado un nuevo recinto amurallado (el islámico era del S.XI) para ensanchar el solar urbano e incluir los arrabales surgidos tras la conquista cristiana. El *Consell* ordena que se limpien los valladares antiguos, inundados por las fuertes lluvias sufridas y que se reparen los muros destruidos.

Se crea un organismo anejo al municipio foral valenciano: La Il·lustre Junta de Murs i Valls.

**1403, 22 de octubre.-** Avenida notable.

**1406, 25 de octubre, 2 y 3 de noviembre.-** El agua entró en el Convento de la Trinitat llegando hasta el altar. Hay constancia del dinero que se paga por recobrar las pasaderas del Puente de la Mar y por quitar las hierbas de las rejas de las Molinos de las V Molas.

“Como el agua era tan fuerte y se había dirigido al Portal de Sta. Creu, hubieron de estar maestros de obra en los Portales de Roterros, Serranos, Los Catalanes y de la Mar, en observación, para proteger dichos portales y las alcantarillas”.

**1427, 25 de octubre.-** El río se llevó dos arcadas del Puente de Serrans y cuatro del Real. Se construye un paredón, de argamasa, a orillas del río entre el puente de Serranos y el Convento de la Zaidia.

**1475, 17 de noviembre.-** Llovió tres días seguidos. Avenida notable.

**1487, 28 de octubre.-** El agua derribó las pasarelas: la del Mar y la de Portal Nou. Daños importantes en la huerta.

**1500, 20 de agosto.-** De nuevo rompe la palanca de Portal Nou.

**1517, 27 de septiembre.-** Destruye 3 de los 5 puentes. Derribó el Puente de Serranos y el del Real; llegaron las aguas hasta el Monasterio de La Trinidad. Las aguas entraron por Portal Nou, Blanquería, Portal del Real...y llegaron al cementerio de Benimaclet.

Tras esta riada la Junta de Murs i Valls dispone que el puente de Serranos se ejecutase “labrat e reedificat e reset tot de pedra ab gran fonaments é llit”.

**1540, 5 de octubre.-** Daño en alquerías y molinos.

**1546.-** Arrancó “els fonaments” del Monasterio Verge Maria del Remei y produjo varios daños en él.

**1550-1850.-** “Pequeña Edad del Hielo”

**1555.-** No causó daños relevantes para la ciudad.

**1577, 21 de octubre.-**...Aplegó l'aigua 3 pams en la carrera del Real i a la part de la muralla carajava ab lo camí... (Libre de Fastos Consulares)

**1581, 3 de agosto.-** El agua pasaba por encima del Puente del Real. (Epidemia de peste, década de los 80, en Cataluña y Aragón).

**1581, 22,23 y 25 de septiembre.-** Daños notables en la ciudad y huerta.

**1589, 20 y 21 de octubre.-** Se llevó todo el Puente de la Mar, que era de madera, y derribó una buena parte del Puente del Real y un trozo de la Muralla (entre el Portal Viejo del Real y la Torre del Temple). Gota fría. Cerraron el portal con puntales y sacos de lana para proteger la ciudad. Por la Plaza de Predicadors, iba una barca socorriendo a la gente. Hay una relación de los pagos que se hacen.

**1590, 16 de septiembre.** Inundación catastrófica en la ciudad.

*Llibre de Sotsobreria* (Carta de Felipe II)...”que se pongan los medios para precaver tales acontecimientos...”. Se crea la *Fabrica Nova del Riu*, que impone una tasa en la carne, para acometer importantes obras en el río (paredones de canalización de las aguas).

**1597, octubre.-** Riada notable.

**1610, 27 de julio.-** De escasa duración, la crecida de las aguas arrastró todo el maderamen depositado en el cauce.

**1615, 3 de diciembre.-** No causó daños reseñables.

**1651, octubre-** Las aguas del cauce estaban tan altas que, ante el peligro de inundaciones incontroladas, se decidió romper parte de los paredones de “calicanto” hasta entonces contruidos para así canalizar las aguas de forma regulada.

**1672, 12 de septiembre.-** La ciudad vino obligada de nuevo a derribar parte de los paredones.

**1676, 12 de agosto.-** Daños en el ojo del Pont Nou y las ruinas amenazan a los Conventos de Zaidia, St. Pere Nolasco, Sta. Julia, a los arrabales, casas...

**1680, 26 de octubre.-** Causó destrozos de consideración

**1689, octubre.-** Inundó el convento de San Juan de la Ribera.

**1695, 30 de diciembre.-** Arrastró parte de las obras del nuevo Azud de Rovella.

**1731, 16 septiembre.-** Se llevó la madera que estaba en el cauce, corriendo los arcos gran peligro por los golpes de los maderos que llevaba el agua...Derribó un gran pedazo de la pared de piedra (de 5 palmos de anchura), cerca de la Torre de Sta. Catalina. Se hubo de derribar un pedazo de la barbacana junto al Casilicio del Sto. Cristo del Salvador, para que

no causara daños personales. El río rompió la barbacana frente al Convento de S. Juan de la Ribera.

Tras esta riada los paredones entre Mislata y el puente de San José fueron reforzados y se construyeron estribos, en los muros, cada 50-60 metros.

**1737, abril.-** De corta duración, no causó daños relevantes.

**1766, 1 de febrero.-** Arruinó casi la mitad del azud de la Rovella, construido entre 1686 y 1690. Dañó las estatuas de San Pascual Bailón y la de la Virgen de los Desamparados, ubicadas en el puente del Mar.

**1770, 24 de octubre y 4 de noviembre.-** Inundación extraordinaria.

**1776, 21 de octubre.-** “Derribada una porción del pretil del Pont Nou (60 palmos de largo aprox.), el contrafuerte –con el pretil- para el resguardo del paredón frente a La Zaidia; en medio del Puente de Serrans una parte del pretil (714 palmos). Se rompieron para desahogo de las aguas diferentes porciones del pretil en el intermedio de los Puentes de Serrans i de la Trinidad...Se observan muchas socavaciones...” (El Sindicato peritando daños).

**1783, 24 de noviembre.-** La madera existente a orillas del río fue arrastrada por la corriente quedando atravesados en el Puente del Mar y dañaron el paredón próximo al Convento de Zaidia; en el Pont Nou cayó un trozo del pretil, inundó el óvalo...

**Avenidas entre 1800 y 1900.** Ninguna de consideraciones reseñables para la ciudad:

1800, 1 de septiembre.

1805, 17 de noviembre.

1831, agosto.

1845, 22 y 25 de octubre.

1855, 17 de noviembre.

1861, 30 de mayo.

1864, noviembre.

1867, septiembre.

1968, 4 de mayo.

1870, 1 de octubre.

1871, 7 de septiembre.

1875, 7 de septiembre.

1876, 25 de noviembre.

1897, noviembre.- se calculó un caudal a su paso por la ciudad de 2000 m<sup>3</sup>/s.

**1902, octubre.-** La aguas sobrepasaron los pretils sin causar daños reseñables.

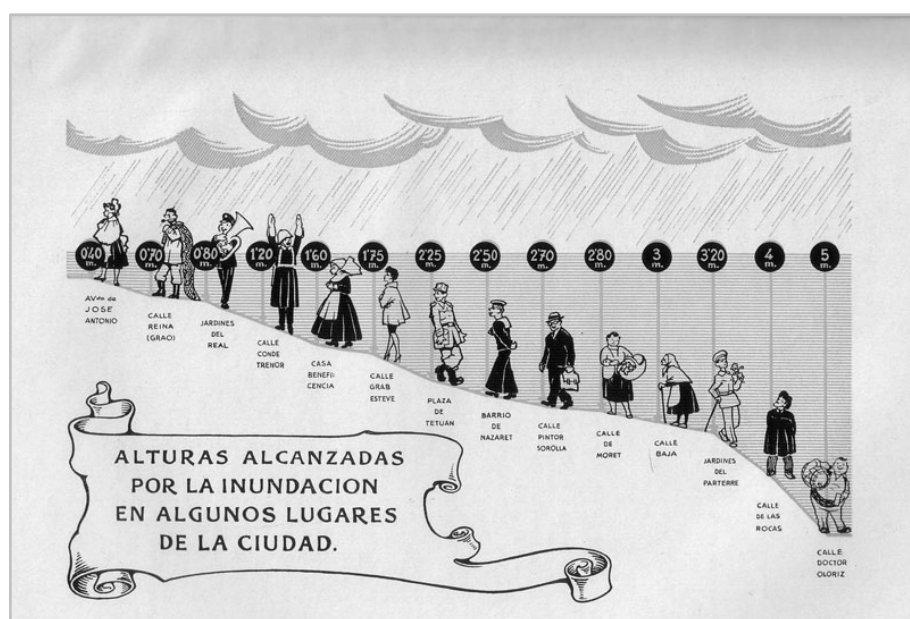
**1932, 9 noviembre.-** Arrasó un campo de deportes entre el puente del Real y del Mar.

**1933, julio.-** 450 m<sup>3</sup>/s, no causó daños reseñables.

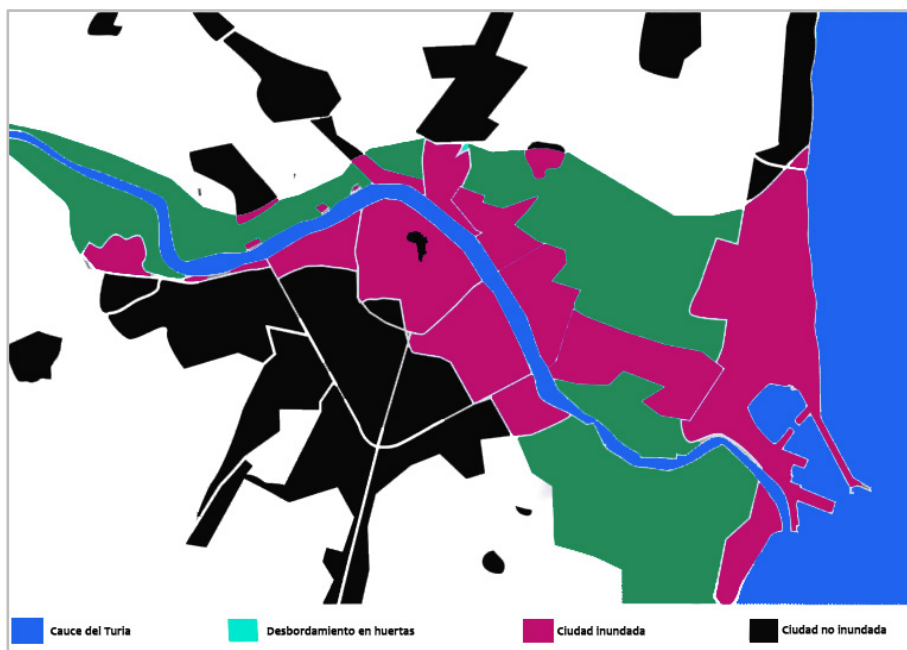
**1949, 29 de septiembre.-** Causó estragos tanto en la ciudad de Valencia como en su huerta, se contabilizaron 1600 l/m<sup>2</sup>. Destruyó el puente de la compañía de Tranvías y las aguas arrasaron unas 2000 chabolas instaladas en el cauce (posguerra). Causaron, según fuentes oficiales, 41 muertos.

**1957, 14 de octubre.-** La ciudad de Valencia y setenta pueblos de la comunidad se vieron afectados. Hubo 81 muertos y millones de pesetas en pérdidas materiales.

Las redes de alcantarillado se colapsaron por toda la ciudad, las aguas rompieron el paredón por Campanar y arrasaron con todo desde Mislata hasta Nazaret (antiguo brazo secundario del Turia). Fracturó el paredón entre los Jardines de Viveros y San Pio (unos 10 metros) y también en las inmediaciones del puente del Mar, en la ribera derecha, que resultó la más afectada. Se calcularon unos 3.000 metros totales de destrucción de pretilos. La ciudad quedó bajo las aguas llegando en algunos puntos a alcanzar una altura de 5 metros, como en la calle Doctor Oloriz. Los cinco puentes de históricos resistieron, solamente afectados algunos en sus barandas. El puente de Campanar quedó cortado en su acceso por la izquierda; se hundieron los arcos centrales del puente de la Exposición; el puente del Ferrocarril quedó gravemente dañado en pilares y estribos; el puente de Ángel Custorio, el puente de Aragón y el de Nazaret perdieron sus pretilos; la pasarela “Pont de Fusta” desapareció bajo las aguas, lo mismo ocurrió con la pasarela de la Estación de los valencianos y del servicio interior de astilleros.



Altura que alcanzó el agua, en 14 de octubre de 1957, en diversos puntos de la ciudad de Valencia. Imagen que figura en “Las inundaciones de Valencia en 1957” publicado por la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia, año 1960, en su página 35



Terrenos afectados en la riada del 57<sup>29</sup>.

*Entre la una y las dos de la madrugada del lunes catorce de octubre de 1957, Valencia fue inundada por las aguas del Turia. Dos horas antes, gracias a los avisos recibidos por el pueblo y puestos de vigilancia, pudo ser advertida del peligro que se avecinaba la población de distrito marítimo, que se suponía la zona más afectada por la avenida. En Gobernador Civil, el Alcalde y otras autoridades, se personaron en la Comandancia de Marina para organizar el salvamento. Pero cuando creció, en pocos minutos, el caudal de las aguas, produjo un desbordamiento tan extenso e impetuoso, que la propia Comandancia Marina quedó aislada, y como ella, se vieron sitiados por las aguas barrios y edificios, no solo de la Valencia Marítima sino en el interior de la capital y en muchísimos pueblos. Los servicios telefónicos, eléctricos y de agua potable quedaron cortados; las comunicaciones con el resto de España se interrumpieron y sólo consiguió mantener contacto por teléfono a través de una línea, en peligro de ser inutilizada también por las aguas, y puesta a disposición de las autoridades.*

*A las diez de la mañana, el Gobernador y el Alcalde pudieron ser arriesgadamente rescatados de la Comandancia de Marina y pasaron a Gobierno Civil. A mediodía, una nueva y mayor avenida de las aguas, acompañadas de un verdadero aluvión caído del cielo, inundó otra vez la ciudad de Valencia y muchas comarcas de la provincia de forma jamás conocida. La situación fue pavorosa. La Escuadra y la Aviación españolas, el Ejército de Tierra, la Marina norteamericana, los servicios de auxilio de las poblaciones grandes y*

<sup>29</sup> Con una superficie afectada de unas 2.211 hectáreas, las pérdidas económicas se valoraron entre 3.200 y 4.400 millones de pesetas.  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=531993>

*pequeñas acudieron al socorro de Valencia. El jefe de Estado y los ministros de su Gobierno vinieron a conocer personalmente la magnitud de la catástrofe y a disponer toda clase de ayudas. .... a un mes de la hecatombe y todavía es arriesgado precisar cifras y concretar daños; conforme transcurren los días se van descubriendo nuevos destrozos y mayores desgracias. Hasta ahora los muertos oficialmente registrados son ochenta y uno. Se han hablado de diez mil millones de pesetas perdidas en comercio y la industria. En la agricultura, con los campos desaparecidos y cosechas anuladas, se piensa en más de mil millones. El caudal de las aguas que pasaban por Valencia, desbordados el Turia y ramblas y barrancos, asciende a 4.900 metros cúbicos de agua por segundo. A las 14,15 horas, el nivel de las aguas desbordadas alcanzaba los cinco metros de altura. Cerca de cuatro mil familias han quedado sin vivienda. Cincuenta mil personas necesitan ayuda continua, alimentación y asistencia...*<sup>30</sup>



Vista del cauce del Turia tras la avenida de 1957



El puente de la Exposición  
Biblioteca Valenciana.



La fuerza de las aguas.  
Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>30</sup> Las provincias. Número extraordinario. Valencia. Noviembre de 1957. p. 3

Cuadro sinóptico de las avenidas acaecidas en la ciudad de Valencia

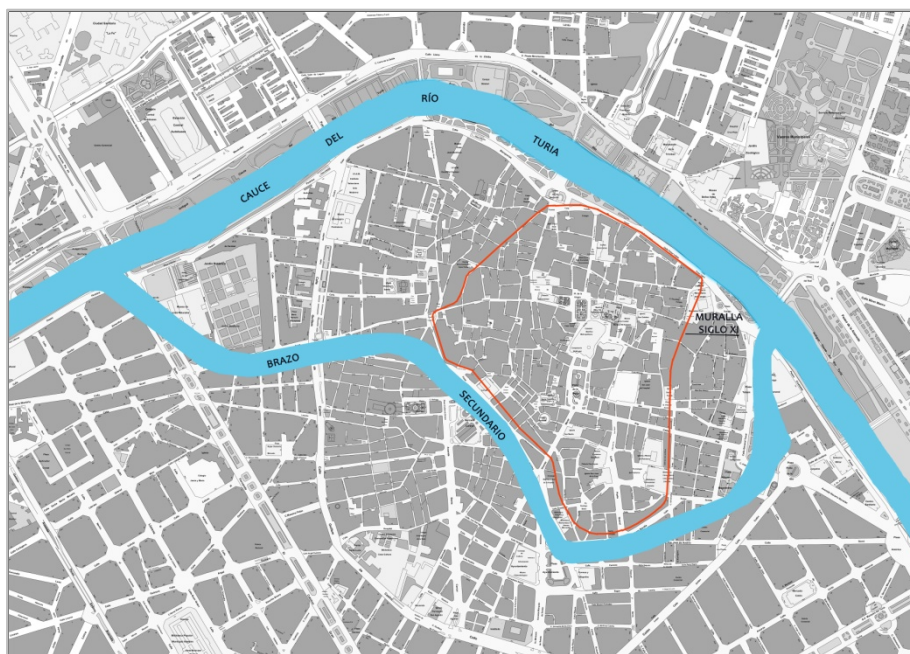
ENE	FEB	MAR	ARB	MAY	JUN	JUL	AGOST	SEPT	OCT	NOV	DIC
								1093	1088		
								1328	1321	1340	
							<b>1358</b>		1403 1406 1427 1487	1406 1475	
		1546		1596	1594 1598	1589	1500 1579	<b>1517</b> 1581 <b>1590</b> 1597	1540 <b>1577(2)</b> <b>1589</b>		
1626				1611 1617	1603 1622	1610 1616 1617	1620 1628 1676	1617 1672	1651 1680 1689	1617 1620	1615 1617 1695
1766	1776		1737					<b>1731</b> 1793	1770	1753 1770 1776 <b>1783</b>	
				1861 1863 1868		1860	1831	1800 1867 1871 1875	1845	1805 1855 1857 1864 1876	
					1933			<b>1949</b>	1902 1906	1932	
									<b>1957</b>		1953



## Soluciones adoptadas a lo largo de la historia contra las avenidas

A lo largo de toda la historia los valencianos han intentado, por todos los medios, paliar los destrozos que las grandes avenidas les ocasionaban:

En el S. XI, siendo rey 'Abd al-'Aziz Ibn Abî Āmir, se decidió cegar el brazo secundario del río para evitar las continuas inundaciones que por él se producían. La solución adoptada fue cubrir mediante terraplenes todo el apéndice del río, desde su nacimiento, próximo al portal Nou, derivando por la calle Bolsería hasta llegar a la plaza del Ayuntamiento y por la calle las Barcas descendiendo hasta su desembocadura, en las proximidades de la actual plaza de Tetuán<sup>31</sup>.



Brazo secundario del Río Turia

A partir de 1328 se construyen diques de contención en diversos tramos del río a su paso por la ciudad<sup>32</sup>. Las obras de estos muros se prolongaron durante todo el siglo XIV y principios del XV<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> Sanchis Guarner, M. "La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana". Vol. 1 Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Conselleria de Cultura. Ayto de Valencia. 1999. p. 34

<sup>32</sup> Ángel Catalá Morgues. "Protagonismo del río turia en el devenir urbano de la ciudad de valencia". Ed. patrocinada por Excmo. Ayuntamiento de Valencia. Revista CIMAL nº 23 p.18

<sup>33</sup> Milagros Cácel Ortí, M., Trenchs Odena, J. "El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)". Universidad de Valencia. p. 30

"El subobrero anota los gastos en jornales por la construcción de un grueso muro frente al puente dels Serrans hacia la Çaidia, para impedir que el rio cause daños en las casas situadas cerca."

Archivo Municipal de Valencia. Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup>-38, f.48v. Cárcel Ortí, M. "Vida y Urbanismo en la Valencia del S. XV. Regerta Documental" Miscel.landia de textos Medievals. Barcelona. 1992. p 522

En 1358, se inician las obras del nuevo alcantarillado de la ciudad; en la riada acontecida ese mismo año las aguas se introdujeron por los reducidos conductos rompiendo por numerosos sitios y se esparcieron impetuosas por toda la ciudad<sup>34</sup>. A su vez, la *Fabrica de Murs y Valls* emprende la construcción de la muralla cristiana que, si bien servía de defensa ante los ataques béticos, también actuó como defensa de las aguas impidiendo en muchas ocasiones su entrada a la ciudad. La muralla se reforzó con una serie de estribos, a la altura del Portal Nou a fin de protegerla de las riadas.

En 1390, el Consell propone mejoras en la desembocadura del Guadalaviar, por aquel entonces muy erosionada, ya que la época de lluvias podría afectar a la población costera del Grao<sup>35</sup>.

En 1392 se decidió en sesión de Consejo modificar el curso de las aguas, a la altura de Punta d'En Silvestre, para impedir que las aguas llegasen al Grao. Poco después tuvieron que reconsiderar esta decisión y retomaron el antiguo cauce, visto que la solución adoptada no era la más adecuada<sup>36</sup>.

Durante todo el siglo XVI los trabajos de acondicionamiento del cauce del Turia se suceden, tal y como aparece reflejado en el libro de *Sotsobreria de Murs y Valls*. En 1408 se derivan las aguas cerca del puente del Mar. En 1419 el carpintero Guillem Plana realiza diversos surcos con maderamen, para canalizar las aguas, entre el puente de la Trinidad y el puente del Real. En ese mismo tramo, en 1425 se desvían las aguas a fin de evitar que se aproximen a la muralla, y además se acometen los mismos trabajos cerca del puente de Serranos. Las modificaciones del curso de río continúan en 1433, 1435, 1439 1462, 1479..., todas ellas encaminadas a mejorar las condiciones del cauce.

En 1591 se crea la *Fabrica Nova del Riu*, organismo encargado de la construcción de los colosales paredones, a ambas riberas, de defensa del río<sup>37</sup>.

En 1792 se prohibió cualquier tipo de cultivo en el cauce del río.

---

<sup>34</sup> Almela y Vives, F. "Las Inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad" vol. 1, Valencia, Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia, 1959, p 24 - 25.

<sup>35</sup> Manual del Consells, MC A-19, fol. 95v Archivo Histórico Municipal del Valencia. Cit. Cárcel Ortí, M<sup>a</sup>., Trenchs Odena, J. "El Consell de Valencia: Disposiciones Urbanísticas (S. Xiv)" Universidad de Valencia

<sup>36</sup> Almela y Vives, F. "Las Inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad" vol. 1, Valencia, Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia, 1959, p 26.

<sup>37</sup> Teixidor Fr. J. "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris - Valencia. 2001. p. 79.

En 1890, se presenta, al Ministerio de Fomento, un proyecto de desviación del cauce del río Turia desde Mislata hasta desembocar en la Albufera, y aunque en noviembre de 1891 se redactó el Decreto de concesión de las obras, nunca llegó a realizarse<sup>38</sup>.

Tras la riada del 57, en julio de 1958 se aprueba el Plan Sur, proyecto que desvía las aguas del Turia desde Quart de Poblet, bordeando Valencia por el sur hasta desembocar en el Mediterráneo<sup>39</sup>.

En el viejo cauce, tras esta avenida, los trabajos de limpieza, reparación y consolidación de las zonas dañadas por la riada se encadenaron:

- Se recrecieron los pretilos y se recalzaron los muros, aunque dejaron gran parte de ellos sin rejuntar, consolidar.
- Se reconstruyeron los pretilos del puente de Aragón.
- Se construyó un colector a lo largo de toda la cuenca que desaguaba en la plaza del puente de Aragón, a la espera de terminar las obras del Plan Sur.
- Se reparó el alcantarillado de los poblados marítimos.
- Se reparó el puente del Ferrocarril (6 días y medio) con pilas de madera.
- Se reconstruyó el puente de la pasarela de la Exposición, que posteriormente se derribó para hacer un nuevo puente, proyectado de Calatrava.
- Se construyó una nueva pasarela del Pont de Fusta.



Ciudad de Valencia. 1957. Ayuntamiento de Valencia

<sup>38</sup> Bertomeu Blay, X. "Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia". Tesis Doctoral. ESCCP. UPV. 1986. Vol. 5. "Los Puentes de Piedra". s/n.

<sup>39</sup> "El río turia. Problema del viejo Cauce" Vol.1. Valencia. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Valencia. 1975. Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales. Nº 47, 1 septiembre 1999. Universidad de Barcelona. Portal oficial de la Generalitat Valenciana. p. 79-80. Revista Técnico- Informativa. Propiedad y Construcción, nº 21-22 extraordinarios "Las inundaciones de Valencia en 1957". Cáp. Observaciones al Margen del Río Turia. Francisco Almela y Vives. Vol. 1. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Valencia. 1959. p. 251-256.

### 3.7.- LA FABRICA DE MURS Y VALLS Y LA FABRICA NOVA DEL RIU

En el año 1356, durante el reinado de Pedro el Ceremonioso, se decidió dotar a la ciudad de Valencia de un nuevo recinto amurallado, con la finalidad de ampliar el área ocupada por el mismo dada la expansión y aumento de la población. Con la nueva muralla se incluían los nuevos arrabales.<sup>40</sup> La construcción de un nuevo amurallamiento no sólo se debió a razones militares sino también para defender la ciudad del río en épocas de crecida.

En 1358, con la nueva muralla en proceso de construcción, se produjo una gran avenida, las aguas entraron por el precario alcantarillado y rompieron por diferentes puntos de la ciudad que quedó sumergida en el peligro, muriendo cientos de personas. Algunos puentes fueron abatidos. También algunas partes de la antigua muralla islámica (S. XI) y la recientemente construida fueron derruidas por la fuerza de aguas.<sup>41</sup>

Tras valorar todos los desperfectos que ésta última riada causó, el rey Pedro el Ceremonioso decidió instaurar, el 24 de agosto de 1358, la denominada *Ilustre Junta de Murs i Valls* (Junta separada del gobierno común de la ciudad), integrada por los tres Obreros (eclesiásticos, militar y real), los seis Jurados, el Racional, el Síndico de la Ciudad.<sup>42</sup> Junto a ella se instituyó *La Fabrica de Murs i Valls*, institución municipal independiente, encargada desde entonces de acometer todas las obras de infraestructura necesarias en la ciudad de Valencia.

Uno de los primeros empeños que emprendió *La Fabrica de Murs i Valls* fue la continuación de la construcción de la muralla cristiana, con sus torres y defensas, e introdujo alrededor de las siete acequias que regaban la huerta un nuevo sistema de alcantarillado para toda la ciudad. Además, entre otras muchas cosas, reparó los caminos tan importantes por aquel entonces para el abastecimiento y comercio de la ciudad, encargándose de su mantenimiento y conservación<sup>43</sup>. Y se hizo cargo de la construcción de

---

<sup>40</sup> Los gastos para la construcción de ésta nueva muralla cristiana fueron sufragados por el Consell General y las obras dirigidas por Guillem Nebot, *mestre picapedrer*.

<sup>41</sup> *Havem entes per les letres certes a Nos trameses de la Cuitat de Valencia, que tan gran diluvi de aigues hi ha vengut, que gran partida del Murs nous e encara del vells son enderrocats, y los Valls reblerts*. Fragmento de la carta escrita por el Rey Don Pedro a su hermano el Infante Don Fernando, General Gobernador

<sup>42</sup> Real Privilegio 88 del 24 de agosto. Cit Meliό Uribe, V. "La "Junta de Murs i Valls." Estudio de una Instituciόn Municipal en la Valencia del antiguo rēgimen, siglos XIV-XVII". Vol. 1, 2<sup>a</sup> ediciόn. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p. 40

<sup>43</sup> Meliό Uribe, V. "La Junta de Murs i Valls." Estudio de una Instituciόn Municipal en la Valencia del antiguo rēgimen, siglos XIV-XVII". Vol. 1, 2<sup>a</sup> ediciόn. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p. 54

los diferentes puentes sobre el cauce del Turia, entre ellos, el actual puente de la Trinidad, el de Serranos y el puente de San José.

En 1589 y posteriormente en 1590 hubo unas gravísimas inundaciones, y de nuevo las aguas del Turia irrumpieron en la serena Valencia arruinando todo lo que se encontraba a su paso:

*A 21 de octubre dit any (1589), a les tres hores apres mig jorn per les grans plujes que avia fet dos dies arreu, vingué lo Riu de Guadalaviar tan gros que sen portá tot lo pont de la Mar, que era de fusta, y derrocá molta part del pont del Real, y un tros de la muralla, Ço es, lo llens que hia desde el portal vell del Real fins a la torre del Temple; y si nos acudira a tancar lo Portal ab puntals y moltes sagues de llana, se perdera molta part de Valencia; ab tot fon tanta laigua, que entrá dins la Ciutat, que per la plasa de Predicadors anava una Barca socorrent la gent. E com lo Jurat Francisco March fos anant a socorrer lo Monestir del Remei, persuadí als Frares que traguessen lo Sant Sagrament y reliquias...*<sup>44</sup>

La magnitud de la catástrofe fue tal que el rey Felipe II exhortó a las autoridades valencianas a realizar un estudio encaminado a tomar las medidas necesarias para que éste gran desastre no volviese a repetirse.<sup>45</sup> A raíz de esta orden, el *Consell* determinó que el procedimiento más resolutivo sería construir unos grandes muros, en ambas riberas, que recorriesen toda la longitud del cauce a su paso por la ciudad de Valencia, protegiendo la urbe y su huerta de las peligrosas aguas de Turia. Por aquel entonces, los recursos económicos de la *Fabrica de Murs i Valls* eran muy precarios como para acometer esta colosal obra de ingeniería, cuyo presupuesto se estimó entre noventa y cien mil libras. Por ello, y con ésta finalidad, se decidió crear, en 1590, otra nueva entidad municipal dependiente de La *Fabrica de Murs i Valls*, con el único objetivo de emprender la enorme y difícil tarea de canalizar las aguas del Turia. A ésta nueva institución se la denominó *La Fabrica Nova del Riu*. Desde su creación, sería ella la responsable de acometer todas las obras de mantenimiento, conservación y construcción relativas al cauce del Turia, no sólo en los paredones sino también puentes, caminos o cualquier elemento concerniente a él.

Para sufragar los gastos que acarrearía la construcción de los paredones y pretilos del cauce, el *Consell General* decidió, el 18 de julio de 1590, la implantación de un nuevo impuesto sobre todas las carnes consumidas en el término de Valencia. A tal gravamen se le

<sup>44</sup> MSS MEMORIAS DE LA CIUDAD AL AÑO 1589. Cit. Teixidor Fr. Josef "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" Escribiólas en 1767. Tomo I. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 46-47

<sup>45</sup> ... examinar los medios oportunos para precaver iguales acontecimientos i que se pusieran en ejecución.

Cit. Llop, Joseph, "De la Institució, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu" 1676, vol.1, Valencia, Ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, Cáp. I, pp.401.

denominó *la Nova Sisa de les Carns*. Tal y como desarrolla Vicente Melió, a causa de éste nuevo impuesto, surgió la controversia con el estamento eclesiástico ya que se negaba a pagarlo. El pleito fue resuelto cuando el papa Clemente VIII expidió una bula en donde se concedía permiso para que éste pagase el nuevo impuesto a cambio de que un miembro eclesiástico formara parte de *Junta de Murs i Valls* e interviniese en la contabilidad de los gastos. A este nuevo asociado a la Junta se le denominó el *obrer canonge del Riu*. Con el fin de garantizar la recaudación del nuevo impuesto se crearon nuevos cargos: El de *Credencier de la dita nova sisa del nou impòsit de les carns o Credencier del riu*, funcionario vitalicio y al que estaban subordinados el *Credencier del pes de les rallades* y el *Credencier i pesador de les carnisseries foranes* y el encargado directo de cobrarlo sería el *Majarrer de la nova tasa del Riu*.<sup>46</sup>

Conjuntamente, se generaron nuevos cargos para el control de las obras ejecutadas por *La Fabrica Nova del Riu*. De esta labor se hizo cargo el *Sobrestant de los Obres del Riu* que inspeccionaba y controlaba todos los gastos que éstas ocasionaban y el *Vedor de la Obras*, que se encargaba de supervisar las obras, determinar e informar sobre los problemas e imperfecciones, así como de elaborar los presupuestos.

Desde 1590, y como se desarrollará en los siguientes apartados y capítulos, *La Fabrica Nova del Riu* destinó todos sus esfuerzos en la remodelación fluvial del cauce. Entre otras muchas acciones, se hizo cargo de la construcción de los paredones o diques defensivos y de la reedificación de los puentes del Real, del Mar y de la ampliación del puente de San José.<sup>47</sup>

La *Fabrica Nova del Riu*, así como las obras que ésta realizó, fue homenajeada por Francisco Quesadez, en 1674, en una de sus ilustraciones: “De la Fabrica Nova del Riu”. Se trata de una representación idealizada en la que, siguiendo el convencionalismo propio de la época muestra en perspectiva una Valencia de planta circular, reseñando los edificios más significativos del momento pero haciendo especial hincapié en el río. Para ello, aumenta la escala del cauce respecto a la utilizada en la representación de la ciudad. Se dibujan los puentes y paredones, incluyendo los adornos de bolas sobre los pretilos, totalmente sobredimensionados y simplificados en número. De esta representación se puede extraer

---

<sup>46</sup> Esta misma solución fue adoptada en el siglo XX para sufragar las obras de desvío del cauce. En este caso el impuesto se pagaba a través de sellos denominados del “Plan Sur”.

<sup>47</sup> Para obtener una extensa y documentada información sobre *La Fábrika de Murs i Valls* y *La Nova Fabrica dita del Riu*, su organización y sus quehaceres, consúltese la extraordinaria tesis doctoral de 1990, realizada por don Vicente Melió Uribe “La Fábrika de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen” Universidad de Valencia. Así como su libro editado por la Generalitat Valenciana en 1997 “Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII”.



una imagen descriptiva de los elementos constructivos que componían el cauce del río en la época aunque con ciertas deformaciones en su forma, tamaño y número.



Grabado de Francisco Quesádez. 1674, que figura en el libro de Josehp Llop “*De la Institvcio, Govern Politich...*” en su página 399. Homenaje a *La Fabrica Nova del Riu*, donde, bajo la figura de San Vicente Ferrer, se muestra la ciudad de Valencia con la exaltación del río Turia y las obras acometidas por ésta ilustre entidad.

### 3.8.- EL PLAN SUR

*El 14 de octubre de 1957 ha quedado impreso en la mente de los valencianos como el día más trágico de su historia. No sólo por el número de víctimas y por los daños materiales, sino por las especiales circunstancias que concurrieron en la catástrofe, por la impotencia para luchar con los elementos desencadenados. Al tiempo que caían del firmamento unas lluvias diluviales, las mayores conocidas, acompañadas de horrísono fragor de truenos y deslumbrador séquito de rayos y relámpagos, el río Turia experimentaba la mayor crecida de su historia y sumergía casi toda Valencia bajo una capa de aguas cenagosas<sup>48</sup>*

En esta riada se produjeron dos crecidas, una por la mañana que alcanzó un caudal máximo instantáneo de 2700 m<sup>3</sup>/s y otra, aún más destructiva, por la tarde, en la que se llegó a 3700 m<sup>3</sup>/s alcanzando el río una velocidad de 4'16 m/s. Las pérdidas fueron innumerables tanto en la ciudad de Valencia como en toda su provincia; el río rodeó en su totalidad el centro de la urbe, excepto lo que fue la ciudad romana por estar más alta. Esta catastrófica avenida planteó a las autoridades Valencianas y al gobierno Estatal la necesidad urgente de una solución eficaz y definitiva contra las avenidas del Turia.

Para tal fin se aprobó por Decreto una Comisión Técnica presidida don Pedro Gual Villalbí, Ministro delegado, cuya finalidad era elaborar un plan de actuación conducente a la solución requerida. Además se instituyó una Oficina Técnica<sup>49</sup>, presidida por don Manuel Casanovas García, Ingeniero director de la Confederación Hidrográfica del Júcar, con el propósito de acometer los estudios técnicos de las posibles soluciones<sup>50</sup>.

Finalmente se barajó la perspectiva de tres propuestas potencialmente sostenibles:

- El Plan Norte, que proponía la construcción de un nuevo cauce desviando el antiguo a su llegada a la ciudad. Este nuevo cauce se acometería bordeando la ciudad por el norte, uniendo su cuenca a la de Carcaixent. La propuesta se rechazó ya que afectaba a poblaciones como Tabernes Blanques o Alboraya, con alta densidad demográfica.
- Plan Centro, donde se planteaba la permanencia del cauce a su paso por la ciudad de Valencia, recalzando los puentes, y desviando su cuenca a partir del puente del ferrocarril

---

<sup>48</sup> Levante el mercantil valenciano, Extraordinario de las inundaciones. "14 de Octubre de 1957: la fecha más nefasta de la historia de Valencia" Valencia, 1957, p. 8.

<sup>49</sup> Integrantes de la Oficina Técnica: Presidente, Manuel Cánovas García. Ingenieros de Caminos: José Vilar Hueso, Salvador Aznar Calabuig y Claudio Gómez Perretta. Arquitectos: Fernando M. García-Ordoñez, Rafales Cantel Comenge y Manuel Blanc Díaz. Colaboradores: Eustaquio Berriochoa Elgaresta y Félix Amorena Vilella. Asesores: Manuel Muñoz Monasterio, Gabriel del Valle y Alonso, Juan de Arespachochaga y Felipe y Simón Cano Denia. Secretario: Rafael Ariño Hernández.

<sup>50</sup> "Las inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad" Propiedad y Construcción. Revista Técnico-Informativa. XXI y XXII Extraordinario. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. 1959. p. 266-267



Valencia-Tarragona. Y se proyectaba la creación de un pantano en Villamarchante, a unos 20 kilómetros arriba de Valencia.

- Plan Sur, que proyectaba desviar las aguas a la altura de Quart de Poblet, creando un nuevo cauce de 12,692 kilómetros de longitud y 200 metros de anchura y capaz de contener 5.000 m<sup>3</sup>/s. Este nuevo cauce bordearía la ciudad de Valencia por el sur hasta llegar al mar Mediterráneo a 2,5 km de su desembocadura natural<sup>51</sup>. Esta solución separaba el río del puerto por lo que permitía la posibilidad de expandir el puerto.

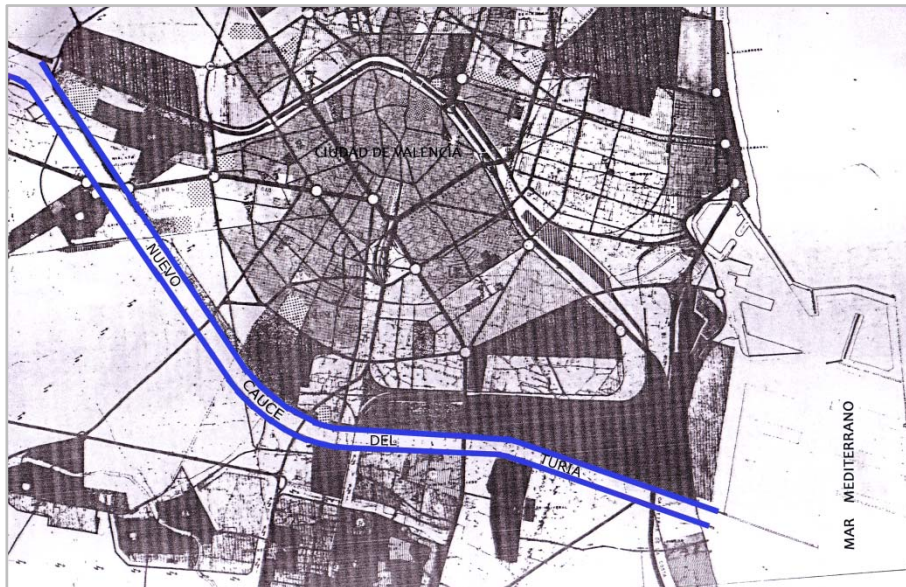
Ante la propuesta de dejar seco el cauce original pronto surgieron opiniones opuestas. Entre ellos el Ingeniero de Caminos, Canales y Puentes don Carlos Fernández Casado, cuyo argumento y solución se transcribe textualmente para no tergiversar su manifiesto:

*En Valencia los puentes pasan a ser presas de derivación, lanzando el agua a los costados, lo cual les asegura subsistir. ... . El dilema queda o destruir los puentes o subsistir. ... . La solución que se propone es desembarazar el cauce de tantos puentes que lo ciegan, tendiendo unos nuevos que causen el mínimo obstáculo a la corriente. No cabe ni conservar ni los antiguos ni los modernos... Dado nuestro amor a los puentes antiguos, puede comprenderse la violencia que nos produce proponer una solución tan radical, pero se trata de un remedio heroico, interpretando la reacción de la ciudad en legítima defensa. ... . En cualquiera de las soluciones que se adopten, los puentes tienen marcado su final, ya que en la solución de dejar el cauce seco, los que subsistieran quedarían en vergonzosa situación de puentes sin río, agravada además por el deshonor de haber llegado a ella por sus propias culpas. ... . Se propone que al derribar los puentes se lleven a los muros marginales todos los sillares de los dos frentes de cada puente reproduciéndolos en las proximidades de su posición actual a nivel exacto, como si se hubieran rebatidos sobre el muro, pero frente por frente cada cara.<sup>52</sup>*

Tras el estudio y análisis de las propuestas, el 22 de julio de 1958, es aprobado por el Consejo de Ministros el Plan o Solución Sur, si bien se anexó la construcción del pantano en Villamarchante, que proyectaba el Plan Centro. Ese mismo día se dispuso la revisión del Plan General de Ordenación Urbana, para adaptarlo a las nuevas medidas acordadas.

<sup>51</sup> Solución Sur: El “Anteproyecto de defensa de Valencia contra las avenidas del Río Turia” fue registrado por el ingeniero don García Labranderero en cooperación con los ingenieros Aura y Arznar, el 20 de enero de 1958.

<sup>52</sup> Fernández Casado, C. “Valencia y el Turia. El río, la ciudad y sus puentes” Revista de Obras Públicas. Valencia. Año CVII. Número 2928. p. 201-205.



Adaptación del Plan general de Ordenación Urbana al Plan Sur. Ayuntamiento de Valencia

La Solución Sur abarcaba: la creación de un nuevo trazado para el cauce, la creación de nuevas instalaciones ferroviarias de RENFE Y FEVE, nuevos accesos por carretera, la ampliación del Puerto de Valencia y la implantación de un nuevo sistema de alcantarillado. El presupuesto inicial para acometer el Plan o Solución Sur se elevaba a 3.767.595.124,28 pesetas y el plazo para la ejecución de las obras era de 12 años, 6 para las obras propiamente del cauce y los otros 6 para la planificación urbanística, carreteras, nuevas vías ferroviarias y el puerto<sup>53</sup>.

El 3 de febrero de 1960 se publicó, en el Boletín Oficial del Estado, el Decreto Ministerial de Obras Públicas de enero de 1960:

*- Artículo primero: Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas para aplicar el artículo 23 de la Ley de 7 de julio de 1911, a la construcción de las obras del pantano de Villamarchante, según proyecto aprobado por orden de 20 de abril de 1959, ejecutando las mismas con cargo al Estado, debiéndose reintegrar éste por el sistema de compensación durante el desarrollo del plan de conjunto de defensa de Valencia, cuya fase previa es el indicado pantano, de la aportación de beneficiarios hayan de satisfacer, de conformidad con el régimen económico que para dicho plan se apruebe.*

*- Artículo segundo: Se declaran de urgencia las obras a que se refiere el artículo anterior, a los efectos de la ocupación de los terrenos necesarios, de la adquisición de materiales y de los dispuesto por el apartado cuarto del artículo 57 de la Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.*

<sup>53</sup> "Las inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad" Propiedad y Construcción. Revista Técnico-Informativa. XXI y XXII Extraordinario. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. 1959. p. 271

- *Artículo tercero: Por el Ministerio de Obras Públicas se dictarán las disposiciones oportunas para el cumplimiento de lo ordenado en este Decreto.*

*Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a 28 de enero de 1960.*

*Firmado: Francisco Franco.*

En 1961 se llevan a cabo las expropiaciones de los terrenos para construir el nuevo cauce (Ley del Plan Sur). El 12 de agosto de 1964 fueron adjudicadas las obras “Defensa de Valencia contra las avenidas del Turia” a la empresa “Cubiertas y Tejados S.A. junto a la “Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo”, cuya propuesta conjunta ascendía a 1.292.281.981,83 pesetas. El 6 de octubre de 1964 fue firmada la escritura de contrata y el acta de replanteo de las obras, que dieron comienzo el 26 de febrero de 1964<sup>54</sup>.

*La ley 81/1961 de 23 de diciembre, relativa al Plan Sur de Valencia, programaba una inversión de obras hidráulicas cifrada en 2.000 millones de pesetas, correspondiendo al Ayuntamiento una aportación del 20 por 100, cifrada en 400 millones de pesetas<sup>55</sup>. El 75% correría cargo el Estado y el 5% lo aportaría la Diputación. El importe de obras se incrementó más de un 200%, por lo que para la cobertura Municipal de las mismas se tuvieron que autorizar recursos extraordinarios.*

Entre 1962 y 1971 se establecieron los siguientes recursos especiales<sup>56</sup>:

El 10% del arbitrio sobre la riqueza urbana, el 15% sobre la rústica y pecuaria. El 40% sobre el impuesto que gravaba las cuotas de Licencia Fiscal y el 25 % sobre el gas y la electricidad. El 3% sobre las consumiciones y estancias en hoteles. Tasas especiales por aparcamiento de vehículos de tracción mecánica. Arbitrio del 3% sobre las tarifas telefónicas. Timbre especial de 50 céntimos sobre el impuesto de lujo y recargo del 100% sobre el arbitrio extraordinario que gravaba frutos secos, dulces y artículos de perfumería. Además, al igual que ocurrió en el siglo XVI con la *Fabrica Nova del Riu*, donde para financiar las obras de la construcción de los paredones y puentes del cauce se tuvo que imponer lo que se denominó la *sisa de les carns* (impuesto sobre las carnes), en esta ocasión y dentro de los recursos especiales que se adoptaron para poder ser sufragadas las obras, se creó un nuevo timbre especial sobre los sellos de 25 céntimos de peseta en cada carta de correos, (más caros que en el resto de España). El primer sello apareció el 15 de enero de

<sup>54</sup> Boletín de Información Municipal nº 50. 1966. Año XIV. 2º trimestre 1966 (nº 31 segunda etapa) p. 73

<sup>55</sup> Boletín de Información Municipal nº 61. 1969. Año XVII. 1º trimestre 1969 (nº 42 segunda etapa) p. 67

<sup>56</sup> “La importancia hidráulica y urbanística del Plan Sur” Levante-emv.com. 12 de octubre de 2007

1963, fecha en la que se implanta la obligatoriedad de su uso en Valencia y el último fue emitido el 24 de enero de 1985.



Sellos del Plan Sur, destinados a sufragar parte de los gastos de las obras.

El desvío del cauce del Turia fue considerado “una obra de todos los valencianos”, donde toda la ciudadanía se sentía implicada, llegando a organizarse excursiones en autobús para que el que quisiera, por 25 pesetas, pudiese ir a visitar el estado de las mismas.



Obras en el nuevo trazado del cauce del río Turia



El 19 de enero de 1972, ante una gran expectación, se inauguró el nuevo cauce del río Turia<sup>57</sup> aunque los nuevos colectores no fueron terminados hasta años más tarde. Esto ocasionó que, durante años, por el viejo cauce se conservara un pequeño canal de estiaje.

Con “La Solución Sur” se alcanzaron las expectativas que tanto se anhelaban para la ciudad: Valencia se preservaba de nuevas avenidas del río Turia, contaba con un nuevo sistema de colectores que llevaban al nuevo cauce las aguas pluviales y residuales y además se suprimió la tendencia al crecimiento urbanístico hacia el sur, sobre terrenos de huerta y marjal. Se creó una gran vía de circulación paralela al nuevo cauce que descongestionaba en parte la ciudad (avanzadilla de lo que sería después el nuevo by-pass) y se eliminaron un gran número de paso a nivel de RENFE. El embalse de Villamarchante nunca llegó a realizarse, pero últimamente el proyecto vuelve debatirse.



Instante en el que queda inaugurado el nuevo cauce del río Turia.  
Biblioteca Valenciana

---

<sup>57</sup> Gabinete Técnico de Estudios de la Corporación” El río Turia. Problemática del viejo Cauce”, Valencia, Cámara Oficial de la Propiedad urbana de Valencia. 1975. p. 37-43.

### 3.10.- EL JARDÍN DEL TURIA

Con la derivación del cauce, Valencia se encuentra con más de 1.800.000 m<sup>2</sup> de suelo público a disposición de sus ciudadanos, lo que origina una controversia causada por el destino de los terrenos del antiguo cauce, un extenso solar que recorre la ciudad de oeste a este ubicado en pleno corazón de la ciudad.



Foto aérea del antiguo cauce del río Turia tomada desde el paseo de la Pechina. Boletín Información Municipal Nº 51. 1966. Año XIV. 3 er trimestre 1966. (nº 32 segunda etapa) Ayuntamiento de Valencia. p. 40

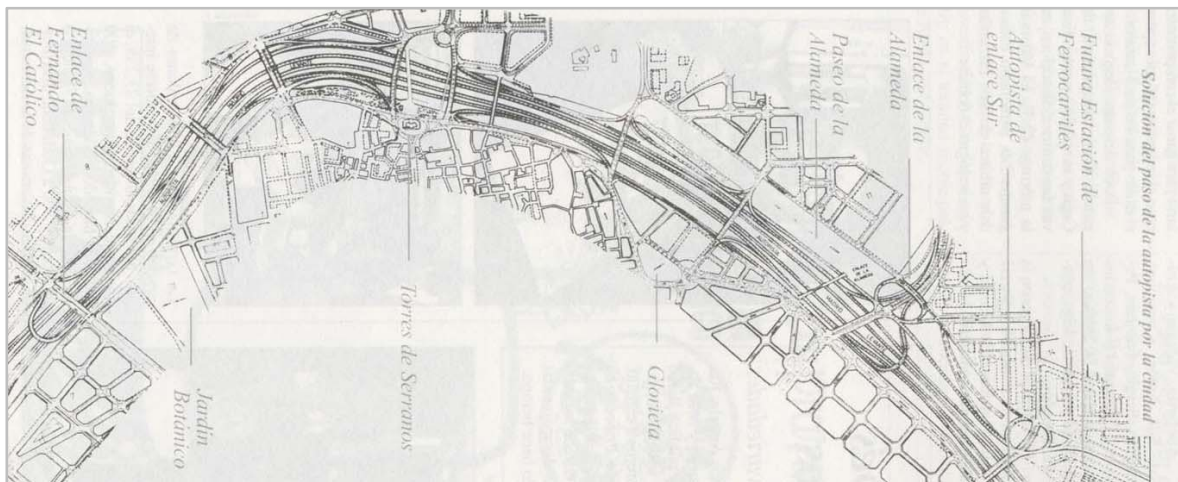


Fotografía aérea del antiguo cauce del río Turia tomada desde la plaza América Biblioteca Valenciana





Ante la barbarie de dicho proyecto, la ciudadanía no tardó en alzar su voz exigiendo la conversión del antiguo cauce en una gran zona verde. Gracias a los cambios políticos pero, sobre todo, a la presión del los valencianos, muy reacios a encontrarse su ciudad repleta de autopistas y partidarios de realizar en su lugar una zona de recreo y ocio (*“el llit del Turia és nostre y el volem verd”*), el proyecto de la autopista se paralizó. El 13 de junio de 1973 Fernández de Mora, por aquel entonces Ministro de Obras Públicas, anunció: “si los valencianos desean que sea zona verde, será zona verde el cauce del río Turia”. El 6 de julio de ese mismo año el Ayuntamiento aprueba la transformación del antiguo cauce, a su paso por la ciudad de Valencia, en zona verde acompañada de los servicios que ésta demande.



El paso de la autopista por el lecho del río Turia. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia

El 26 de noviembre 1976 el Estado cede gratuitamente los 1.913.217'5 m<sup>2</sup> de terreno del antiguo cauce al Ayuntamiento de Valencia, lo cual se hace efectivo por Real Decreto de 1 de diciembre de ese año, siendo firmado por el rey don Juan Carlos I en la ciudad de Valencia<sup>59</sup>. El 6 de mayo de 1977 se aprueba la modificación del Plan General de Valencia y su comarca en su parte relativa a la calificación de los terrenos del antiguo cauce, destinándolos a zona verde, servicios y accesos<sup>60</sup>. EL 2 de noviembre de 1978 se aprueba definitivamente la modificación del Plan General en relación al cambio de uso del viejo cauce.

Las elecciones municipales de 1979 significaron la entrada de nuevos equipos municipales en el Ayuntamiento de Valencia y en la mayoría de las poblaciones de la comarca. Sus esfuerzos tendieron a controlar el crecimiento de la ciudad y a mejorar la calidad de vida

<sup>59</sup> ABC “El Rey firmo el Decreto de Cesión del antiguo cauce del rio Turia a Valencia” jueves 2 de diciembre de 1976

<sup>60</sup> Piñal A. Revista Cimal nº 15. 1982

El Real Decreto de 1 de diciembre de 1976 imponía la transformación de los terrenos en parque público en un periodo máximo de 10 años, de lo contrario su propiedad volvería a ser del Estado.

de los ciudadanos<sup>61</sup>. Los proyectos desarrollistas que se arrastraban desde los años sesenta quedaron totalmente paralizados. Uno de los cambios promulgados por el nuevo equipo municipal, con Ricard Pérez Casado como alcalde, fue la intención de transformar el antiguo cauce del río Turia en un gran espacio verde de más de 10 kilómetros de largo y casi 200.000 m<sup>2</sup>. Los principales PERI que el nuevo Ayuntamiento promueve son los Planes Especiales Parciales 12, 23, 25, la configuración del Centro Histórico a través de cinco planes PERIs así como los Grandes Planes Especiales del Parque Natural del Saler y del Viejo Cauce del Río Turia.

En Comisión Permanente Municipal y de acuerdo con una moción presentada por el grupo socialista y comunista, en noviembre de 1980, aprueban que el Plan Especial de Ordenación del Viejo cauce del Turia sea encargado para su realización antes del 30 de enero de 1981. Ese mismo mes es presentado el proyecto del arquitecto Julio Cano Laso, segundo en el concurso de ideas realizado (el primero quedó desierto) del cual se tomarán las ideas para el Plan Especial del río Turia y su desarrollo como zona verde.

En el proyecto de Julio Cano el cauce fue dividido en sectores<sup>62</sup>:

- Primer Sector: Comprende desde Mislata hasta el futuro puente del tercer cinturón de ronda (actual Puente Nou d'Octubre).

Este sector será dedicado a zona deportiva y cultural y contendrá algunos espacios verdes.

- Segunde Sector: Desde dicho puente hasta el actual Matadero o Pérez Galdós

Por completo se dedicará a zonas verdes.

- Tercer Sector: Desde el puente de Pérez Galdós (Puente de Campanar) hasta el puente de las Glorias Valencianas o Ademuz.

Dedicado a zona paisajística y forestal.

- Cuarto Sector: Desde el puente de Ademuz al Puente de San José.

También dedicado a zona verde pero introduciendo la especialidad botánica al existir la posibilidad de conectar con el cauce el jardín botánico.

---

<sup>61</sup>En enero de 1980, el concejal de Parques y Jardines anunciaba que el Ayuntamiento iba a acometer obras de remodelación en el tramo entre el punete de San Jose y Serranos, con una superficie de actuación de 100.000 m<sup>2</sup>.

En el artículo "El parque del Turia, un espacio a planificar". publicado el domingo 6 de enero de 1980 en el Levante y escrito por Vetges Tú en su página 42, se denuncia que "cualquier actuación en el lecho del río debe ir antecedida de un plan e ordenación. Plan que se desconoce si el Ayuntamiento ha redactado al no haber sido sometido a los trámites de exposición y aprobación que marca la ley". "Estas obras van a en contra de lo dispuesto en la norma número seis de la modificación del Plan General de Valencia y su comarca, en lo relativo a la recalificación del espacio del río Turia como Zona Verde (Mod. Aprobada en 1979)" "En cualquier caso, el tratamiento de parque con servicios complementarios deberá de hacerse de forma unitaria, mediante la redacción de un plan especial, conforme a lo dispuesto en los artículos 17 y siguientes del texto refundido del 9 de abril de 1976 de la ley sobre el régimen del suelo y ordenación urbana, previo al proyecto de ejecución y obras de urbanización".

Ante las numerosas denuncias sobre la ilegalidad de dichas obras, finalmente no se llevaron fin.

<sup>62</sup>V.F. Artículo Levante "Transformación del cauce del Turia en zona verde, deportivo-cultural y recreativa". Jueves, 27 de noviembre de 1980. p. 11.

- Quinto Sector: Puente de San José al puente de Aragón.

Dedicado a zonas verdes, culturales y abriendo la posibilidad de que sobre el cauce transcurra una lámina de agua y de esta forma quedarían sobre la misma los puentes de dicha zona, de indudable valor histórico-artístico.

- Sexto Sector: Desde el puente de Aragón al puente del Ferrocarril (de hierro).

Zona dedicada a parque recreativo, es decir, para ubicación de las ferias de Navidad y de Julio y albergando también diversos espacios libres de zona verde.

- Séptimo Sector: Desde el puente del Ferrocarril hasta la desembocadura del Turia.

Dedicado a zona cultural y deportiva, acondicionada para la práctica de deportes náuticos.

En verano de 1981 el “Boletín de Información Municipal” publica que el director del Plan Especial del río será el arquitecto José Luis Ros, quien a tal efecto constituyó un equipo multidisciplinar. Pero el 7 de septiembre de ese mismo año de la Comisión de Urbanismo Municipal aprueba la contratación de un equipo dirigido por el arquitecto Ricardo Bofill<sup>63</sup> para la redacción del Avance del Plan Especial de Reforma Interior del Río Turia<sup>64</sup>, además se dispone un programa de participación ciudadana en el Plan Especial.



“El jardín del Turia. Metamorfosi della citta tra cultura e natura un esempio spagnolo”

La admiración por el ambicioso plan que transformará el cauce en un imponente jardín adquirió relevancia internacional. Muestra de ello es la exposición realizada en Italia en 1983. Biblioteca Valenciana.

<sup>63</sup> Los honorarios del arquitecto ascienden a 12.000.000 pesetas

<sup>64</sup> Vetges Tú. Artículo Levante “Con el Plan Sur, el cauce se tenía que haber convertido en una autopista” Domingo, 13 de junio de 1982.

El 11 de junio 1982 se entrega al Ayuntamiento el Avance del Plan contratado, realizado por el equipo de Ricardo Bofill, donde aparecen como responsables del proyecto los arquitectos Patrick Dillon y Omar Migliore y como coordinador el arquitecto español Ignacio Veciana<sup>65</sup>. Ese mismo año es presentado al público el anteproyecto, realizándose una exposición en la Lonja para recoger las sugerencias de los vecinos<sup>66</sup>.

El proyecto mostraba un parque lineal, otorgando al cauce un aire neoclásico, “Los jardines clásicos del Turia”, de rigurosa geometría, ornamentado con grandes jardines de planta cuadrangular y rectangular con un bulevar de palmeras, fuentes, columnas clásicas, anfiteatros... y donde la presencia del agua se hacía presente con diferentes estanques que recordaban la estampa del río. El cauce quedaba dividido en tres grandes zonas<sup>67</sup>:

- La primera zona la formaba un embalse, con varias islas en su centro, que recogían el agua que más tarde se utilizaría como riego del jardín.
- La zona central contaba con un gran pinar (el pino mediterráneo) y de su centro emergían dos grandes plazas. Esta zona central se subdividía en: una zona centro, en las proximidades al puente de Serranos, que se destinaría a actos culturales, y dos subcentros, frente al ensanche, que se destinarían a espacios de parque, zonas deportivas y culturales.
- En la última zona a urbanizar, hasta llegar al puerto, se proyectó un bulevar de palmeras con dos acequias laterales y en las proximidades del puerto se construiría un templete de estilo clásico.

---

<sup>65</sup> Alberto Peñin. Revista CIMAL nº 15. 1982

<sup>66</sup> *Se realizan diversas mesas redondas para debatir las ideas del equipo de Ricardo Bofill. Una de ellas se celebró en La Asociación de Vecinos Abastos-Finca Roja, donde participaron el concejal de urbanismo Juan A. Lloret; el arquitecto municipal, Alejandro Escribano; decano del colegio de Ingenieros, Joan Olmos; Justo Ramírez en representación del Colegio de Arquitectos y el biólogo Miguel Gil Coreli. En ella se subrayó que lo que se exponía aquí aun era provisional: Justo Ramírez dijo que la redacción del proyecto se había emprendido con considerable retraso, al tiempo que señalaba que en las ideas de Bofill encontraba dificultades técnicas difíciles de soslayar, haciendo expresa referencia al metro, los colectores y RENFE.*

*Se criticó que la idea de “bosque urbano” no quedaba recogida en el trabajo del cauce, respondiendo negativamente a una pregunta planteada en el sentido de si cabría su incorporación al proyecto “puesto que tal y como estaba concebido no parecía viable.*

*Olmos coincidió con Ramírez que las ideas de Bofill no permitían introducir en el proyecto al variable de bosque urbano. Extraído de: Ferrer Alpera. Artículo Levante “Defensa del concepto de Bosque Urbano que no aparece en su proyecto”. Domingo, 14 de marzo de 1982.*

<sup>67</sup> J.G.A. El Levante “El ambicioso plan urbanístico divide el cauce en tres zonas diferenciadas” Martes, 15 de junio de 1982.





“Jardines del Turia” Maqueta. Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill.  
[www.ricardobofill.es/es/2979/arquitectura/Jardines-Turia.htm](http://www.ricardobofill.es/es/2979/arquitectura/Jardines-Turia.htm)

En 1984 se aprueba definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del Río Turia, cuyo objetivo es la recuperación del viejo cauce como jardín público donde predominaría la vegetación autóctona: las palmeras, oliveras, pinos, cipreses, naranjos y la encina, aquello por lo que todos los valencianos clamaban. Este Plan especial dividió el cauce en 18 tramos diferenciados que abarcaban desde Mislata hasta el Barrio de Nazaret. Entre los objetivos iniciales de las bases de intervención encontramos:<sup>68</sup>

- *Planificar un parque de libre acceso, popular y al servicio de todos los ciudadanos, en un proceso abierto a la libre crítica y aportaciones de sugerencias.*
- *Adaptar cuidadosamente el diseño a los tejidos urbanos colindantes, con especial atención a los delicados problemas que plantea el sector histórico.*
- *Revalorización de los pretilos y puentes y mantenimiento de su imagen, dotada de una gran carga simbólica para la ciudad.*
- *Obtener un diseño unitario y global, que evite la imagen disgregada propia de la mayor parte del paisaje urbano, configurándose como un elemento ordenador y armonizador de la escena de la ciudad, pero permitiendo, a la vez, el suficiente grado de elasticidad como para cubrir los objetivos anteriores.*
- *Buscar la raíz del diseño en la cultura e historias propias de Valencia, evitando mimetismos con modelos no adaptados ni al clima ni a la cultura mediterránea.*

---

<sup>68</sup> Plan especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del río Turia”. Exco. Ayuntamiento de Valencia. Valencia 1984.



- Utilizar ampliamente el agua, en forma de estanques, acequias, fuentes, etc..., de forma que el binomio esencial cauce-agua, profundamente integrado en la memoria colectiva, no se pierda.
- Prever servicios modernos y suficientes para hacer del futuro jardín un espacio libre activo y con vida propia, evitando las construcciones masivas o “duras”, e integrando convenientemente la arquitectura con la vegetación.
- Proporcionar el acercamiento entre la ciudad y el mar a través de un adecuado diseño del tramo final y de sus márgenes.
- Potenciar y proponer criterios y soluciones de compatibilidad entre las infraestructuras previstas que puedan afectar al cauce, estudiando, en su caso, soluciones alternativas.

En febrero de 1984 se presentan las bases para la convocatoria del concurso de proyectos de urbanización por tramos, dando preferencia a profesionales que residan y trabajen en Valencia. Los proyectos se adjudicarían a equipos técnicos en los cuales debía figurar: un director de equipo (arquitecto o ingeniero de caminos, canales y puertos), un arquitecto o ingeniero de caminos canales y puertos con experiencia en proyectos y diseños urbanos, un arquitecto especialista en paisaje y jardines y un ingeniero agrónomo o un licenciado en biología con experiencia en este tipo de proyectos<sup>69</sup>. Por encargo del Ayuntamiento, en noviembre, la empresa Auxini vinculada al INI realizó el estudio del subsuelo del viejo cauce y su capacidad para desaguar las aguas pluviales y fecales, y así garantizar la viabilidad del plan de ajardinamiento del Turia<sup>70</sup>.

El 16 de julio de 1985 se dieron a conocer los equipos técnicos responsables del diseño de los primeros tramos que se iban a ejecutar, con una superficie total de 256.000 m<sup>2</sup>, siendo otorgados a “Vetges Tú i Mediterrànea”, y al taller de Arquitectura de Ricardo Bofill.

Los técnicos de Vetges Tú Mediterrànea proyectarían el tramo II, es decir, el espacio comprendido entre el azud de Rovella y el puente de Campanar, el cual ocupaba una extensión total de 120.000 m<sup>2</sup> y para el que se contaba con un presupuesto de 425,5 millones de pesetas<sup>71</sup>.

*El juego del agua es muy importante en este tramo que crea la Casa del Agua, elemento arquitectónico que servirá para canalizar las combinaciones acuíferas, dando pie a un*

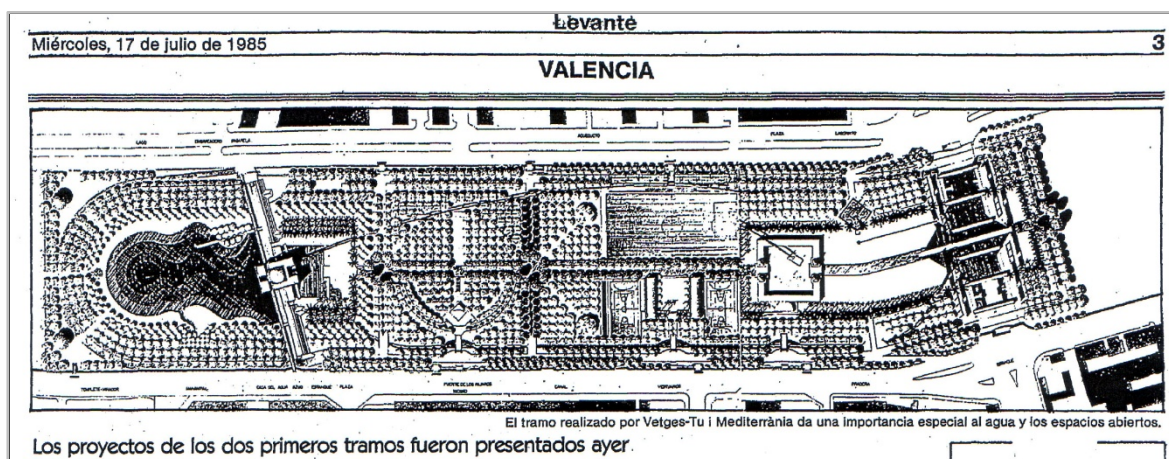
<sup>69</sup> El Levante “El Jardín del Turia se encargará a valencianos” Miércoles, 15 de febrero de 1984. p. 7

<sup>70</sup> El Levante “Estudio del cauce tranquilizó a Bofill” domingo 27 de noviembre de 1984. p. 7

<sup>71</sup> Pedro Muelas. Artículo Levante. “A final de años comienzan las obras del Jardín del Turia”. Sábado, 21 de septiembre de 1985.

acueducto que será la pieza más representativa del tramo. En él habrá también una zona deportiva con dos pistas plurifuncionales y un campo de fútbol.

La plaza aporricada, antesala de una gran pradera que termina junto al puente de Campanar. En sus bajos, otro estanque será la solución de continuidad con el tramo tres, el próximo a construir por el arquitecto Juan Ortega y Telleria, cuyo proyecto recibió el visto bueno para su ejecución en la misma reunión de ayer en la comisión de Urbanismo<sup>72</sup>.



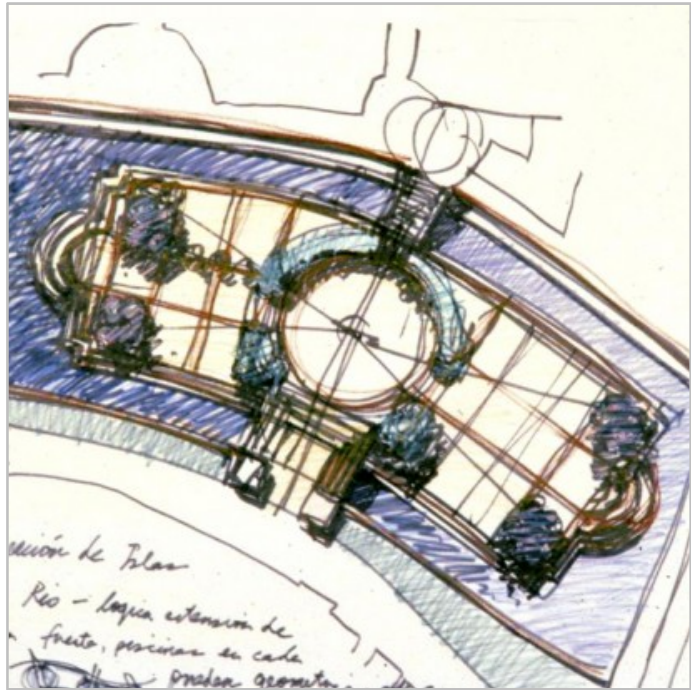
Los tramos X y XI, los acometería el taller de Arquitectura de Ricardo Bofill<sup>73</sup>. La superficie de ambos tramos sumaba 135.000 m<sup>2</sup> y contaba con un presupuesto de 430,3 millones de pesetas. El tramo X se extendía desde el puente del Mar hasta el puente de Aragón y el XI desde éste último hasta el puente de Ángel Custodio.

*El tramo tiene cinco sectores delimitados, todos ellos con estanque propio que tendrá una personalidad independiente pero integradora a la vez... El espacio frente al Palau, adquiere un protagonismo mayor e identificativo con la imagen del edificio musical... "Pretende que sea un jardín de jardines de forma que resuma en la parte central del gran parque la idea de mediterraneidad de éste"... En él habrá representatividad de todas las variedades de cítricos que se cultivan en la comunidad Valenciana. Tanto en un tramo como en el otro los accesos y las pérgolas tienen una concepción similar basada en la piedra vista y elementos decorativos comunes<sup>74</sup>.*

<sup>72</sup> Blay J.A. Artículo Levante. "La sexta parte del Jardín del Turia se inicia en noviembre" Miércoles, 17 de julio de 1985. p. 3

<sup>73</sup> Pedro Muelas P. Artículo Levante. "A final de años comienzan las obras del Jardín del Turia". Sábado, 21 de septiembre de 1985.

<sup>74</sup> Blay, J.A. Artículo Levante. "La sexta parte del Jardín del Turia se inicia en noviembre" Miércoles, 17 de julio de 1985. p.3



Boceto. Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill. Urbanización del cauce frente al Palau de la Música  
[www.ricardobofill.es/es/2979/arquitectura/Jardines-Turia.htm](http://www.ricardobofill.es/es/2979/arquitectura/Jardines-Turia.htm)

Las obras del Turia comenzaron el 28 de febrero de 1986. El 5 de abril de ese año sale publicado, en el periódico *El Levante*, que el Ayuntamiento está estudiando la posibilidad de hacer navegable el río en el último kilómetro y medio hasta llegar a su desembocadura, aunque dicha propuesta nunca se llevó a término. El 4 de junio, el arquitecto Santiago Calatrava presenta el estudio Previo del puente Nou d'Octubre<sup>75</sup>, límite con Mislata y límite al tramo I, que uniría la avenida de Manuel de Falla con la del Nou d'Octubre<sup>76</sup>. A finales de 1986, el mismo arquitecto presentó el proyecto del puente que sustituiría al antiguo puente del Ferrocarril, que permitió el enterramiento de las vías del Cabañal.

En 1987, Miguel Albuxech, delegado de Urbanismo, inicia los trámites con el Ayuntamiento de Mislata y la Confederación Hidrográfica del Xuquer para la ubicación de un zoo en la cabecera del viejo cauce. El Zoo se había planteado ubicar en el tramo IV, frente a la estación de autobuses y el centro comercial "Nuevo Centro". Estas primeras diligencias se mantendrían con los años llegando a buen puerto ya entrados en el siglo XXI, cuando fue inaugurado el Parque de Cabecera y en él ubicado el zoológico del "BioParc".

<sup>75</sup> El puente fue financiado por la empresa Continente.

Santiago Calatrava: *El puente trata de integrarse dentro de la "filosofía" del Jardín del Turia, ya que servirá de apertura del mismo por la parte norte.*

<sup>76</sup> El proyecto definitivo fue aprobado por el pleno del Ayuntamiento en enero de 1987.

El “Jardín del Turia” se fue urbanizando progresivamente en todos sus tramos, si bien, aunque prácticamente se encuentra finalizado actualmente aun continua dicho proceso:



Tramos del Jardín del Turia

Tramo 1.- Limitado por el puente de Nou d'Octubre y la casa de Aguas (antiguo Azud de Rovella), fue diseñado por Vetges Tú Mediterrànea (1989), en continuidad con el tramo 2. Inicialmente se proyectó una lámina de agua, como inicio del jardín, pero ésta se desestimó con la aprobación del Parque de Cabecera. En sus inicios se ajardinó mediante una retícula diagonal y dejando libres tres senderos, uno central y dos laterales. Se plantaron: Ombús, olivos de Bohemia, branquiquitros, falsa acacia, jabonero de China, almaces y tipuanas. Recientemente se han terminado las conexiones con el puente Nou d'Octubre y el Parque de Cabecera.

Tramo 2.- Entre el Azud de Rovella y el puente de Campanar. Diseño de Vetges Tú Mediterrànea con J.J. Hernández y J. M<sup>a</sup> Arraiz (1986). Utilizando el agua como nexo de unión todo el tramo, se inicia con la Casa del Agua, donde antiguamente se encontraba el Azud de Rovella. Además, se diseñó una gran plaza apotincada y diversas escaleras que conectan ambas riberas con el cauce. Una gran arboleda geométricamente ordenada (pino piñonero, laricio, jacarandas, grevillaeas, tilos, falsas acacias, moreras, ombús y parquinsonias) recorre todo el espacio que junto con el afluir del agua conforman un conjunto orgánico y a su vez dinámico.

Aunque últimamente se han realizado obras de remodelación y acondicionamiento de la plaza, tanto la Casa del Agua como la plaza porticada dan visibles muestras de un cierto abandono.





Tramo 1 y 2. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano



Tramo 1. Ortofoto 2010. Instituto Cartográfico

Tramo 3.- Entre el puente de Campanar y el puente de Ademuz o Glorias Valencianas. Diseño de los arquitectos Otegui, Gisbert y Noguera (1989). Este tramo se planteó como una zona deportiva, con un gran estadio de atletismo, campos de baloncesto y fútbol, rodeados por una gran arboleda (pino carrasco, pino piñonero, cipreses, encinas, olivos, firmianas, fresnos y sauces). La construcción de diferentes instalaciones deportivas complementarias ha modificado parte de su trazado original.



Tramo 3. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano

Tramos 4 y 5.- El tramo 4 comprende desde el puente de Ademuz hasta el puente de Bellas Artes y el tramo 5 desde éste al puente de San José. Ambos fueron concebidos como “bosque urbano”, con pequeñas lomas y con senderos zigzagueantes. Fueron urbanizados por la Consellería de Agricultura (1988-1990).



Tramo 4 y 5. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano

Tramo 6, 7, 8 y 9.- El tramo 6 abarca desde el puente de San José hasta el de Serranos y desde éste hasta el de la Trinidad; el tramo 7 continúa desde el puente de la Trinidad hasta el puente del Real; el tramo 8 desde éste último hasta el puente de la Exposición; y, por último, el tramo 9 desde el puente de la Exposición hasta el del Mar. Todos estos tramos fueron diseñados de forma provisional para uso deportivo, entre 1988 y 1990, por Argel Zurrilla. En el tramo 6 se pueden encontrar: chopos, aligustres, acacias, almeces, catalpas, cipreses y ciruelos rojos, que se sitúan de forma desordenada. En el tramo 7, la vegetación se dispone a ambos lados de un eje central y se compone entre otras de: naranjos amargos, jacarandas, tipuana, branquiquitos, el árbol del amor y palmeras dátiles. El tramo 8 está compuesto principalmente de chopos y chorisias y en el tramo 9 se mezclan el ficus o la grevilleas con pequeños arbustos que organizan el espacio.

Entre 1991 y 1995, proyecto de Calatrava, se construye el nuevo puente de la Exposición o de la Alameda y, bajo él, la nueva la estación de metro “de la Alameda”; como unión del conjunto en el cauce se proyecta una plaza decorada, al igual en la estación, con trencadís blanco. Años más tarde, entre 2000 y 2002, en el tramo 9 se construye el puente de las Flores, diseño de José M<sup>a</sup> Valverde Bas. Aunque aún no se ha llevado a cabo, en 2009 fue aprobado el proyecto para la construcción de un nuevo Pont de Fusta, entre Serranos y Trinidad (tramo 6). Dicho proyecto incluye el ajardinamiento de las dos zonas del cauce limítrofes al nuevo puente, aunque manteniendo espacios para la práctica del fútbol. El diseño es obra del arquitecto valenciano José María Tomás y Juan Ignacio Añón, de la firma Areas, junto a don Francisco Moya e Ignacio Company de la compañía Valter.





Tramo 6. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano



Tramo 7. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano



Tramos 8 y 9. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano





Figuración virtual del proyecto para el nuevo Pont de Fusta y zonas limítrofes del cauce. Imagen han sido obtenida de la hemeroteca del periódico Las Provincias, en su edición digital, ([www.lasprovincias.es](http://www.lasprovincias.es)) con fecha del 19 de abril de 2009.

Tramo 10 y 11.- El tramo 10 se encuentra limitado con el puente de las Flores y el puente de Aragón y desde éste se inicia el tramo 11 que llega hasta el puente del Ángel Custodio. Espacio proyectado por el Taller de Ricardo Bofill (1985). De diseño clásico, trazado geométrico y ordenado, un sendero central que lo recorre longitudinalmente ejerce de eje de simetría. Cuenta con una vegetación arbórea con pino laricio, ciruelos rojos, naranjos amargos, moreras blancas, palmetas datileras y eucalipto rojo entre otros. El agua actúa como elemento conector de todo el espacio, iniciado con un estanque de planta circular bajo el puente del Mar y terminando frente al Palau de la Música (José María Paredes - 1987) con otro gran estanque, de planta rectangular, flanqueado por columnas clásicas.



Tramos 10 y 11. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano

Tramo 12.- El tramo 12, entre el puente de Ángel Custodio y el puente del Reino, se planteó como una zona de recreo para los más pequeños, rodeada de vegetación. Cuenta con juegos infantiles, unas pistas de golf y de monopatín, pero la atracción principal es una gran escultura, con rampas, grandes toboganes y escaleras, de 70 metros cuya forma



representa al gigante Gulliver y que da nombre a este sector. Ésta atracción fue encargada por el Ayuntamiento en 1990 al arquitecto Rafael Rivera y al artista fallero Manolo Martín. El diseño es obra del escultor Sento Llobell.



Tramos 12. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano

Tramos 13, 14, 15 y 16.- Estos tramos abarcan entre el puente del Reino y el Puente del Ferrocarril. Diseño inicial del equipo de Vetges-Tú Mediterránea (1992) y se planteó como una gran arboleda entre estanques y canales que terminaría con un estanque laminar. Más tarde como colofón del Jardín del Turia, se realizaría la fastuosa obra de la Ciudad de Las Artes y las Ciencias del arquitecto Santiago Calatrava (para su construcción se tuvo que modificar en 1991 en Plan general de Ordenación Urbana), y el diseño inicial fue sustituido por otro, construido por fases, donde se recrea un parque natural con pequeños meandros y islotes, proyecto de Jacobo Ríos, Rafael Narbona y Ángel Palomar (1997-2002).



Tramos 13, 14, 15 y 16. Ortofoto 2008. Instituto Cartográfico Valenciano

Recientemente se ha concluido el puente de l'Assut de l'Oro (Proyecto de Calatrava) que une la avenida del Actor Antonio Ferrandis y la Calle Menorca y que en la imagen aparece en construcción.

Tramos 17 y 18.- Se extienden desde el puente del Ferrocarril hasta la desembocadura del Turia. Pendientes de desarrollar, se han proyectado un Gran Delta Verde, un bosque mediterráneo con abundantes canales de agua.



Tramos 17 y 18. Ortofoto 2011. Google maps

Transcurridos 26 años desde la resolución de convenir el viejo cauce del Turia en zona verde destinada a ocio y servicios, abría que plantearse si se han cumplido los objetivos inicialmente propuestos en 1984 en el Plan Espacial de Reforma Interior del Viejo Cauce del río Turia. En este documento se establecía la necesidad de “obtener un diseño unitario y global”, sin embargo, algunos tramos carecen de conexión entre sí ya que fueron adjudicados a diferentes talleres que plantearon propuestas de diseño sin un criterio unitario, de lo que resulta una división de sectores marcada, aunque ciertamente en otros casos el diseño paisajístico sea digno de admiración. Asimismo, el efecto barrera del río aún persiste; en ambas riberas del cauce se han ido construyendo las grandes vías de circulación que no fueron permitidas en su cuenca, nuevos puentes lo franquean y grandes rotondas se han ido acomodando a las entradas de éstos, además de los diversos túneles que discurren paralelos a él en ambas riberas, lo que hace plantearse si ciertamente se ha conseguido todo aquello por lo que tanto se luchó. Pese a todo, lo cierto es que es que actualmente Valencia goza de una gran zona ajardinada ubicada en pleno centro de la ciudad; el jardín se extiende a lo largo de todo el viejo cauce agasajándolo con grandes arboledas y una extensa gama de variedades de especies de la Comunidad Valenciana. Asimismo, en él se pueden encontrar gran cantidad de estanques y canales que recuerdan, que algún día, por



el discurrían las aguas del Turia y..., cómo no, innumerables zonas de ocio, campos de fútbol, de béisbol y parques infantiles, para el disfrute de los valencianos.



El Jardín del Turia.  
[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)





## **CAPÍTULO 4. LOS PAREDDONES Y PRETILES**

---



#### 4.1.- ETAPAS CONSTRUCTIVAS

*... constituyen la más trascendental y considerable obra pública de esta ciudad, en la que todas las generaciones han puesto mano, y que hoy en día se ostentan en toda su grandiosidad e importancia. ... .Colosales muros de piedras sillares y mampostería ordinaria reforzada en talud, solo comparables, al menos en la época, con los diques artificiales de contención y defensa contra el furioso embate de las aguas en los Países Bajos.<sup>77</sup>*

Tras padecer durante siglos las constantes avenidas del río Turia y después de la riada de octubre de 1589 y posterior de 1590, el *Consell* de la ciudad, a petición del rey Felipe II, dispuso la construcción de unos muros de defensa de las aguas del Turia. Tal empeño fue encargado a la *Fabrica de Murs i Valls*. Debido a la magnitud de las obras encomendadas, en 1590, se determinó fundar la denominada *Fabrica Nova del Riu*, entidad dependiente de la *Fabrica de Murs i Valls*. Esta nueva institución se encargaría desde entonces de acometer todas las obras de infraestructura que se realizaran en el cauce del río Turia a su paso por la ciudad de Valencia.

Las actuaciones de *La Fabrica Nova del Riu* se iniciaron en 1591, año en el que se emprende la construcción de unos colosales paredones a ambas orillas del río, a fin de canalizar las temibles aguas del Turia y así evitar más catástrofes para la ciudad.

La construcción de estos grandes paredones, actualmente con casi 6 kilómetros de longitud en cada ribera, supuso la realización de la obra de infraestructura más importante acometida en Valencia hasta aquel entonces. Su crecimiento determinó la trama urbanística de la ciudad y forma parte del desarrollo del núcleo urbano conocido como la “ciutat vella” (ciudad vieja).

De dicha obra Llop escribió: *La cual obra demes de servir de defensa en les avengudes del riu adorna la ribera de aquella ab la hermosura dels cinch ponts y paredons fets ab ses baranes y boles de pedra, que diesen admirat a quanta lo vehuen*<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> Meliό Uribe, M., “La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen” Tesis. Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. VI p. 352.

<sup>78</sup> Joshep Llop, abogado de la Fabrica de Murs i Valls y posteriormente también de la Fabrica Nova del Riu. Llop, Joseph, “De la Institvció, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu” 1676, vol.1, Valencia, Ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, Cáp. VIII, p. 480.

Constan antecedentes de muros en el cauce del Turia a su paso por la ciudad de Valencia, anteriores a los ejecutados por *La Fabrica Nova del Riu*, construidos, al igual que ellos, para proteger la urbe y huerta valenciana de las temibles aguas.

Según Miguel Ángel Catalá tras la riada de 1328, en la cual las aguas entraron a la ciudad derrumbando puentes y anegando campos, se construyeron unas “escolleras” en el cauce frente al antiguo Convento del Carmen que llegaban hasta el portal dels Catalans (Trinidad).

Asimismo consta en el *Manual del Consells*, del 14 de mayo de 1339, el acuerdo para la ampliación del muro de contención construido en el río un año antes, sin especificar ubicación ni dimensiones. Catalá afirma que en 1349 “debían estar totalmente encauzadas las riberas artificiales del río, al menos en el sector comprendido entre el portal Nou y el *dels Catalans* o de la Trinidad”<sup>79</sup>, afirmación que no se ha podido documentar. Tras la riada del 25 de octubre de 1427, el *Consell* acuerda la construcción de un muro de argamasa, esta vez entre el convento de la Çaidia y el puente de Serranos<sup>80</sup>. En 1435 se estaba ejecutando tal tarea ya que, del 11 de junio de ese mismo año, aparecen reflejados en el libro de *Sotsobreria de Murs i Valls*, los gastos en jornales que ocasionan dichas obras<sup>81</sup>.

Existe una vista anónima de Valencia incluida en el libro de Pedro Antonio Beuter que lleva por título *Primera parte de la Crónica General de toda España, y especialmente del reyno de Valencia (1538)*. Este documento gráfico no puede ser considerado como instrumento descriptivo fiable ya que se trata de una representación más tendente al simbolismo que a dar una visión real de la ciudad; sin embargo parece sugerirse lo que podrían ser unos muros bajo las murallas a orillas del río, entre los puentes de San José, Serranos, Trinidad y Real.

---

<sup>79</sup> Catalá Morgues A. “Protagonismo del río Turia en el devenir urbano de la ciudad de Valencia”. Ed. Excmo. Ayuntamiento de Valencia. Revista CIMAL nº 23. p. 19

<sup>80</sup> Manual del Consell, 1427. fol 222. Archivo Histórico Municipal de Valencia,

<sup>81</sup> Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup>-38, f.48v. Archivo Histórico Municipal de Valencia.



1538. Xilografía, anónima, recogida del libro "Primera parte de la Crónica General de toda España y especialmente del Reyno de Valencia" de Pedro Antonio Beuter. Biblioteca Valenciana

Estos muros de argamasa fueron incapaces de frenar las aguas del Turia, ya que las avenidas acaecidas en 1475, 1487, 1500, 1517 y la de 1546 causaron estragos tanto en la ciudad como en la huerta. Su construcción no debió ser lo suficientemente sólida, y su dimensionamiento no debió ser el requerido, ya que en siglo XVI, en alguna de las riadas, las aguas los hicieron desaparecer. Muestra de ello es la representación de 1563 que realiza Anthoine Van Den Wijngaerde de la ciudad de Valencia. En el dibujo, efectuado por encargo del rey Felipe II, se muestra el cauce con sus cinco puentes y sus riberas conformadas por meros terraplenes y en ningún tramo se observa la existencia de muro alguno ni vestigios de ellos.



Anthoine Van Den Wijngaerde hace de la ciudad de Valencia en 1563

Los actuales paredones, junto con sus pretilos o barandas de protección comenzaron a construirse en 1591 bajo las directrices de la *Fabrica Nova del Riu*. Su interés histórico está suficientemente avalado y, desde una óptica más constructiva, resulta de gran interés el



estudio de su puesta en obra de estos ya que suponen una imagen permanente en la historia visual de Valencia.

Existen importantes estudios<sup>82</sup> relacionados con el cauce del río Turia, donde se analizan las avenidas, los puentes, el entono, así como las instituciones de la *Fabrica de Murs i Valls* y la *Nova del Riu*. Sin embargo, aunque alguno de ellos hace mención a los pretiles y paredones del cauce, ninguna ha profundizado sobre dichos elementos, su construcción o evolución, si bien sí nos ofrecen pistas de las posibles etapas constructivas de esta gran obra de ingeniería. Según el cronista valenciano Elías Tormo, entre los años 1591 y 1592 se construyeron los paredones correspondientes al tramo que va desde el puente de la Trinidad al puente del Real, realizándose a ambos lados de la ribera del Turia; luego se construirían hacia el oeste hasta llegar al azud de Mislata y hacia el este hasta llegar a la Ermita de Monteolivete. En 1789 ya se había terminado el paredón derecho que abarca el centro histórico. Otros autores como Teodoro Llorente sitúan el comienzo de las obras en el año 1592 iniciándose los paredones en el tramo comprendido desde el puente de la Trinidad hasta el puente del Mar. En 1674 ya se habían construido hasta pasados 100 metros del puente del Mar. En 1729, se prosiguen los trabajos hasta llegar a la Ermita de Monteolivete. La fecha que indica Teodoro Llore como final de las obras es 1789<sup>83</sup>. Las fechas de inicio y finalización de las obras coinciden para ambos historiadores, pero las etapas constructivas son discordantes.

En el Archivo Municipal de Valencia se encuentran los *Libros de la Obra Nueva del Río*, años 1590-1592. En los mismos aparece un fragmento donde se indican los cuatro primeros tramos que la *Fábrica Nueva del Río* pretendía construir, iniciando con ellos las largas y costosas obras de los paredones del río Turia:

*... dites quatre parets que han de fer, ço es, la paret que te de pendre de la torre de senta Catalina fins al cap del pont nou a la part de Valencia y del pont de la Trinitat fins al portal del Real a la part de Valencia y del cap del pont nou devers la Sayda fins al cap del pont*

---

<sup>82</sup> Entre ellas cabe destacar:

Tesis Doctoral de Xavier Bertomeu Blay que lleva por título "Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia" donde se hace referencia a los puentes que atraviesan el río a su paso por la ciudad, enfocando la investigación hacia el terreno fotogramétrico y estudiando cada uno de ellos como unidades independientes sin establecer conexiones urbanísticas o constructivas.

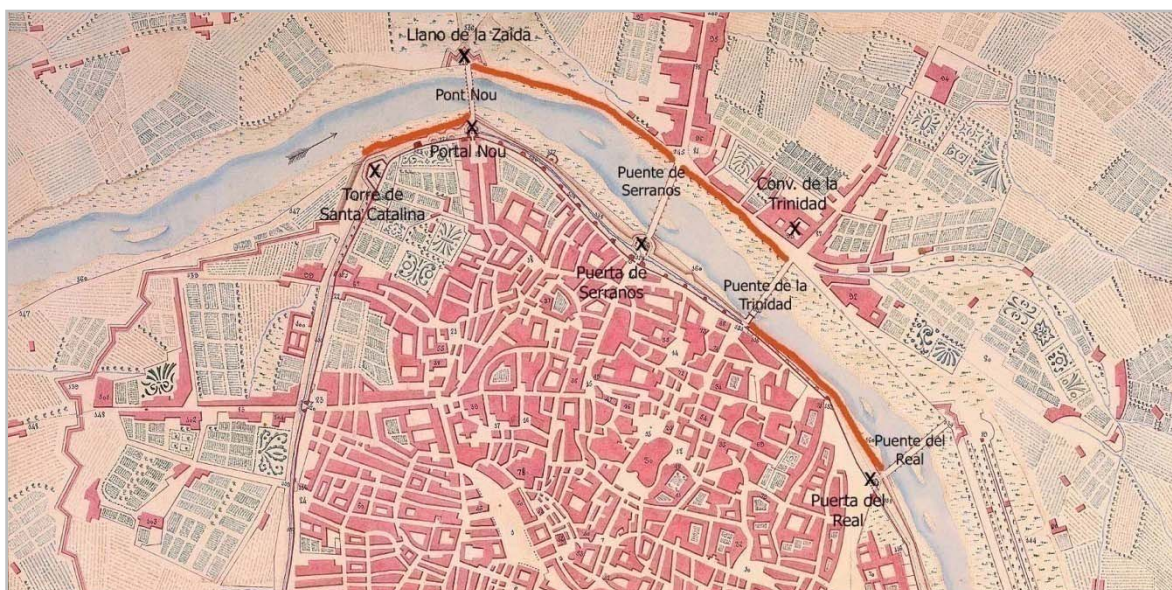
Tesis doctoral realizada en la facultad de Historia de la Universidad de Valencia y desarrollada por Vicente Meliό Uribe, titulada "La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen" donde se analiza la organización de la Fabrica de Muros y Valladares y las obras que estos realizaron, entre las que se encuentra la construcción y mantenimiento del cauce y puentes del Turia.

Los numerosos estudios realizados por Almela y Vives sobre las avenidas del río Turia.

<sup>83</sup> Véase, "Catalogo de Monumentos y Conjuntos de la Comunidad Valenciana". Vol 2, Valencia. Ed. Consellería de Cultura, Educación y Ciencia. 1983, p. 307.

*del portal de Serrans y del dit cap del pont del portal de Serrans fins al cap del pont de la Trinitat a la part del Monestir de la Santíssima Trinitat.*<sup>84</sup>

Es decir, según el libro de la *Obra Nueva del Río*, los primeros tramos que la *Fabrica Nova del Riu* proyectó son: en el margen derecho, el tramo comprendido entre la Torre de Santa Catalina<sup>85</sup> y el Pont Nou (actual puente de san José) y desde el puente de la Trinidad hasta el puente del Real; y en el margen izquierdo, desde el Pont Nou hasta llegar al puente de Serranos y desde éste se continuaría la construcción del paredón hasta llegar al puente de la Trinidad.



Primeros tramos proyectados por La *Fábrica Nova del Riu*, según figura en el libro *Obra Nueva del Río* (1591-1592)

Ciertamente, las obras se iniciaron en 1591, en el tramo comprendido entre el puente de la Trinidad y el puente del Real en su margen derecho, obras que se terminaron un año después. En 1592 se empezó la construcción de los paredones por el oeste, en la ribera limítrofe con la ciudad, según explica Joseph Llop, en su libro *“De la Institucio, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu”*, desde Mislata, a la altura de las Acequias de Favara y Rovella hasta

<sup>84</sup> *Obra Nueva del Río*, 1591/92, Archivo Municipal de Valencia. II.II.-1 p. 39 filas de 33 a 42.

<sup>85</sup> En el plano de Tosca de 1704, se encuentra una Torre llamada de Santa Catalina Mártir, situada en la muralla cristiana, próxima al río, en el extremo noroeste de la ciudad, entre el Portal Nou y el Portal de Quart. Según Fr. Josef Teixidor (*“Antigüedades de Valencia...”, 1796*), esta torre fue construida en 1390 y adornó la ciudad de Valencia hasta el año 1772. Con toda certeza ésta fue la utilizada por la *Fabrica Nova del Riu* para referenciar los tramos de paredón a construir sobre el cauce:

*Después de las Torres del Portal Nuevo sigue la famosa Torre de Santa Catalina Martyr, i en ella a la altura de un hombre ia calvada una piedra comun i ordinaria de unos dos palmos i medio de ancho i poco mas quatro de alto sin incluir molduras. En la parte superior está de relieve Santa Caltalina Martyr i un escudo de armas de Valencia de solas las Barras i Coronas sobre el escudo de Ratpenat i sin LL*

*....Estas torres próximas a la santa Catalina se han arrasado hasta el suelo, como también la de la Santa Catalina en este año 1772, en Marzo, Abril i Mayo, a fuerza de barrenos i pólvora, porque con picos no se podía demoler*

llegar al puente de San José, construido en 1606. Por lo tanto, las obras en ese tramo no se iniciaron desde la citada torre de Santa Catalina, tal y como en un principio *La Fabrica Nueva del Río* pretendía, sino mucho más al oeste de la ciudad.

*...es fabricà lo pont nou dit del Real y la paret que ve desde los ponts de les cequies de Favara, y Rovella que estan junt a la Creu de Mislata, fins al Portal Nou y es continuà la obra de la Fàbrica del pont nou, que està en dit portal por lo any 1606.*<sup>86</sup>

Teixidor indica que paralelamente, en 1592, se iniciaron los paredones del tramo comprendido desde el puente del Real al puente del Mar, obras que terminaron en 1596.<sup>87</sup> En junio de 1596, poco antes de finalizar la construcción del puente del Mar (octubre 1596), la *Fabrica Nova* señala la necesidad de hacer “pared” un poco más arriba del monasterio del Remedio hasta llegar al puente del Mar y continuar hacia Monteolivete con un largo de trescientos treinta palmos.

*... La paret del ort de Filabert que està mes amunt del monasteri del Remei ans del pont de mar ahon se posen les rastellades per endolcir la muntada de dit pont, una paret devers montolyvet la cual haja de tenir de llargaria tres cent y trenta pamls...*<sup>88</sup>

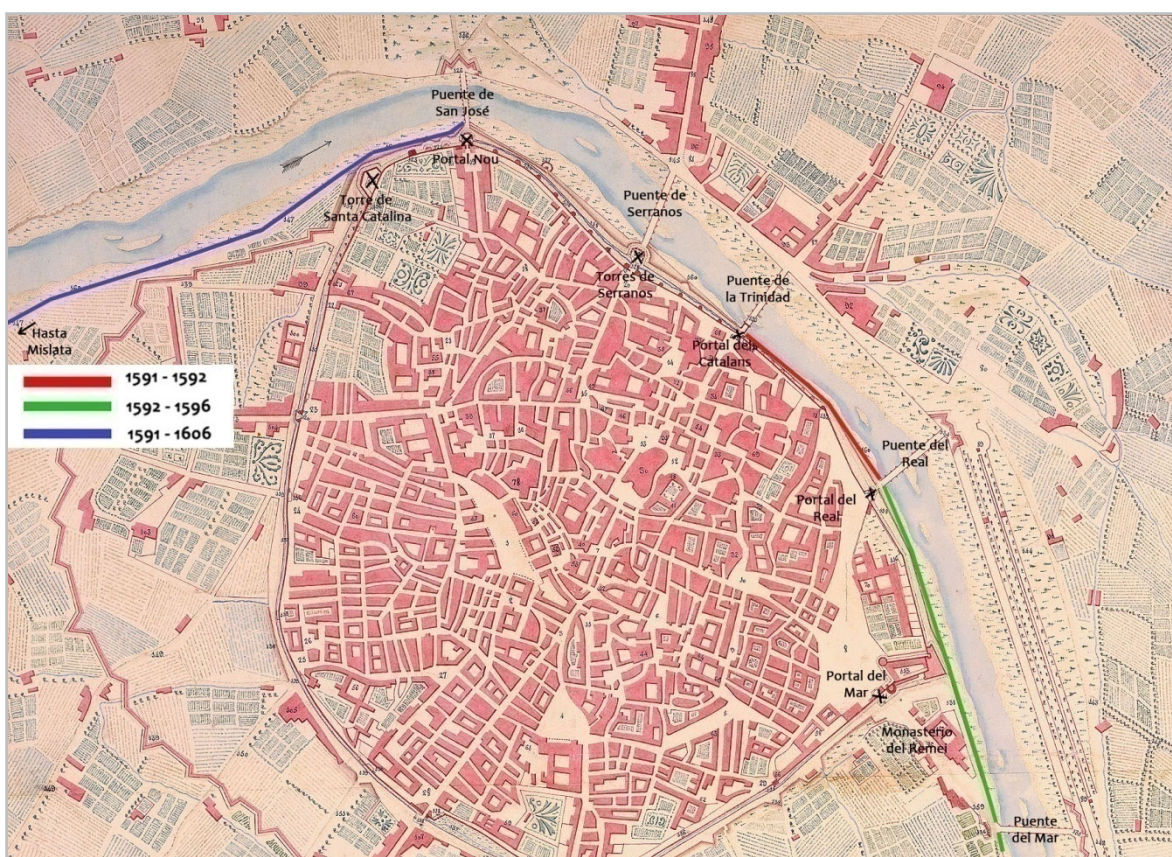
---

<sup>86</sup> Llop, J. “De la Institvicio, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu” 1676. vol. 1, Valencia, Ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, Cáp. VIII, p. 479.

<sup>87</sup> Teixidor F. J. “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” *Escribiólas en 1767*. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 80.

<sup>88</sup> *Obra Nueva del Río*, 1596, Archivo Municipal de Valencia. Il.II.-4 fol. 37 rº - 37vº.





Primeros tramos de paredones construidos por la *Fábrica Nueva del Río*

Según Llop, las obras continuaron desde el puente de San José hacia el mar, hasta llegar al Convento de San Juan de la Ribera, terminando los paredones en agosto de 1674.

*... y de allí (Puente de San José) avant desde el cap de dit pont y feneix davant lo Convent de Sant Joan de la Ribera, que se acaba en lo mes de Agost del any 1674.*<sup>89</sup>

En este punto es posible buscar referencias gráficas que confirmen las fuentes documentales escritas ya que en 1608 Antonio Mancelli desarrolla el primer plano de la ciudad al que denomina *Nobilis Ac regia Civitas Valenti in Hispania*. En este grabado existe una intencionalidad por parte del autor de reflejar una Valencia real, más alejada de las idealizaciones y simbolismos de las representaciones urbanas realizadas hasta el momento. La planta de la ciudad ya no es circular como en los casos anteriores, sino que es un reflejo de la trama urbana existente en el momento con las distorsiones propias de los medios utilizados en la época. Este plano está realizado en perspectiva militar, como lo haría posteriormente el Padre Tosca, lo que facilita la visualización concreta del cauce del río. A través del análisis de esta cartografía se puede apreciar claramente que en 1608 ya se había

<sup>89</sup> Llop, Joseph, "De la Institucio, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu" 1676, vol.1, Valencia, ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, Cáp. VIII, p. 479.

construido el tramo desde Mislata hasta el puente de San José y el tramo comprendido entre el puente del Real y el puente del Mar, en la margen derecha. Asimismo estaba concluido el tramo de paredón comprendido entre el puente de San José y el puente del Real en ambas riberas del río.



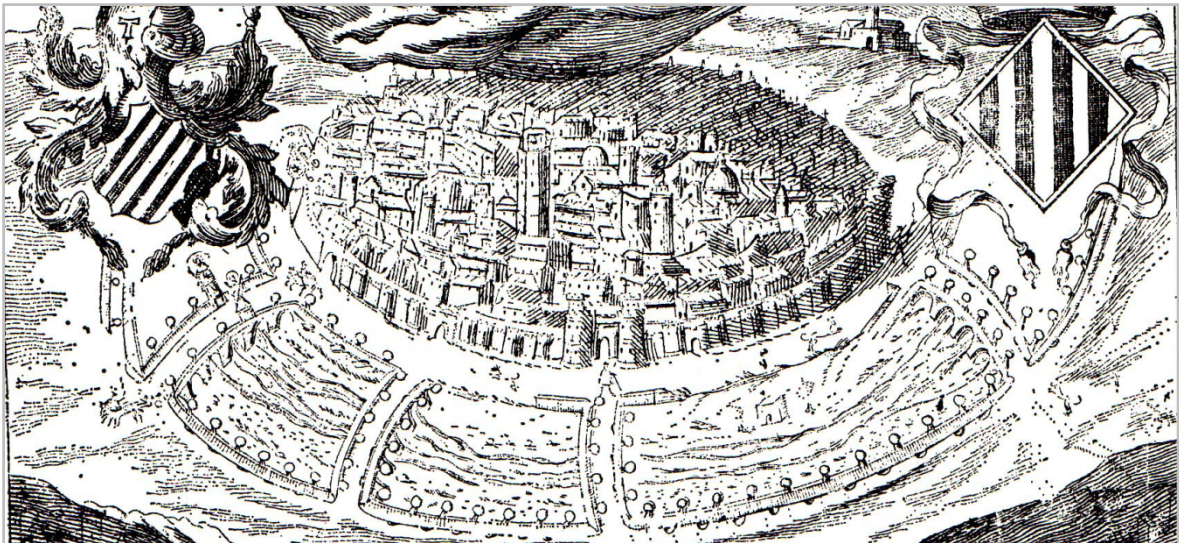
Grabado de Antonio Marcelli, "Nobilis Ac Regia Civitas Valenti in Hispania" (1608)

A mediados del siglo XVII, concretamente en los años 1651 y posteriormente en 1672, las fuertes lluvias caídas en la ciudad amenazaban con originar nuevas ruinas. Tal fue el volumen de aguas que el cauce llevaba y ante el peligro que éstas podían provocar, que se decidió romper partes de los paredones hasta ahora construidos a fin de redirigir las aguas y así impedir que éstas anegaran huertos y entraran con mayor virulencia en la urbe<sup>90</sup>. Documento gráfico de ello es el grabado "La Fabrica Nova dita del Riu" de Francisco Quesádez, fechado en 1674. En él los paredones, de la ribera derecha, entre el puente de San José y el puente de Serranos y desde éste último hasta el puente de la Trinidad aparecen abatidos.

---

<sup>90</sup> En el año 1651, que fue el año del hambre, hallándome yo en Valencia, salió tanto río, que hubieron de romper los paredones de calicanto; entrava por el Portal del Cid un grande río, que toda la Plaza de Predicador hacia una vistosa playa, y en la calle de Murviedro, sacava por las ventanas las arcas nadando y las seras de carbon... Lo mismo sucedió el año 1672, que también obligó a la Ciudad a romper los calicantos... (Mares Félix Troyana p. 114) cit. Teixidor F. J. "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" *Escribiólas en 1767*. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 47.





La ciudad de Valencia según de Francisco Quesádez. 1674

Años más tarde estos paredones fueron reconstruidos. Las obras de la margen izquierda se desarrollaron más lentamente, y no fue hasta 1674, tal y como afirma Llop, que llegaron hasta el Convento de San Juan de la Ribera. Por el oeste se continuó hacia Mislata, hasta llegar al camino de Campanar pasada la carretera de Burjasot.

Los planos realizados por Thomas Vicente Tosca, *Presbítero de la Congregación del Oratorio de San Felipe Neri de Valencia* a lo largo del siglo XVIII son de una extraordinaria exactitud. El realizado en 1704, que lleva por título *Valentia Edetanorum/aliis Contestanorum, vulgo del Cid* es una obra de grandes magnitudes (2'75 x 2'09m) realizada a plumilla, pincel, tinta china y lápiz rojo para colorear los tejados, sobre papel entelado. La minuciosidad del autor se hace patente no sólo en la delineación del trazado de las calles, sino que además refleja con exactitud el interior de las manzanas distinguiéndose con detalle la existencia de patios, claustros o jardines. Proporciona una inestimable información sobre la tipología edificatoria pudiéndose constatar la altura de las edificaciones gracias a la representación en perspectiva de las mismas, falseada en beneficio del trazado de las calles, que se mantiene visto en su totalidad. También el cauce del río se dibuja con gran exactitud por lo que es posible observar con gran detalle que los paredones estaban terminados en ambas riberas, en los tramos que rodean a la ciudad. Todos ellos estaban decorados con sus características bolas colocadas sobre sus antepechos que aún hoy persisten en su mayoría. Además, Tosca grafía con gran esmero los pretilos que se ven interrumpidos en diversos puntos, a lo largo de toda su longitud, para dar paso a diversas escaleras que conectaban ambas riberas con el cauce. En su mayoría, el pretil se abre de forma curva para acceder a una escalera de piedra, de pequeñas dimensiones, paralela al paredón y de un solo tramo. Estas escaleras se localizaban en diferentes puntos:

en la ribera derecha, entre el puente de San José y de Serranos justo a mitad del tramo; entre el puente de Serranos y Trinidad existía una situada en las proximidades de éste último puente; figura otra en mitad del tramo entre el puente de la Trinidad y el del Real; y de nuevo otra a la mitad del tramo entre éste último puente y el puente del Mar. En la ribera izquierda, figura una escalera entre el puente de San José y Serranos, próxima a éste último; entre el puente de Serranos y el de la Trinidad, el pretil de nuevo se ve interrumpido por una escalera justo en su punto medio; entre el puente de la Trinidad y del Real se ubicaban dos escaleras, una en cada primer cuarto del tramo; y entre el puente del Real y el del Mar, no son escaleras lo que se disponen sino dos rampas para carruajes, cada una próxima a un puente. La rampa lindante con puente del Mar, Tosca no la grafía por encontrarse fuera de los límites del dibujo, conocemos de su existencia en esta época por la documentación escrita encontrada referente a la construcción de dicho puente.<sup>91</sup>



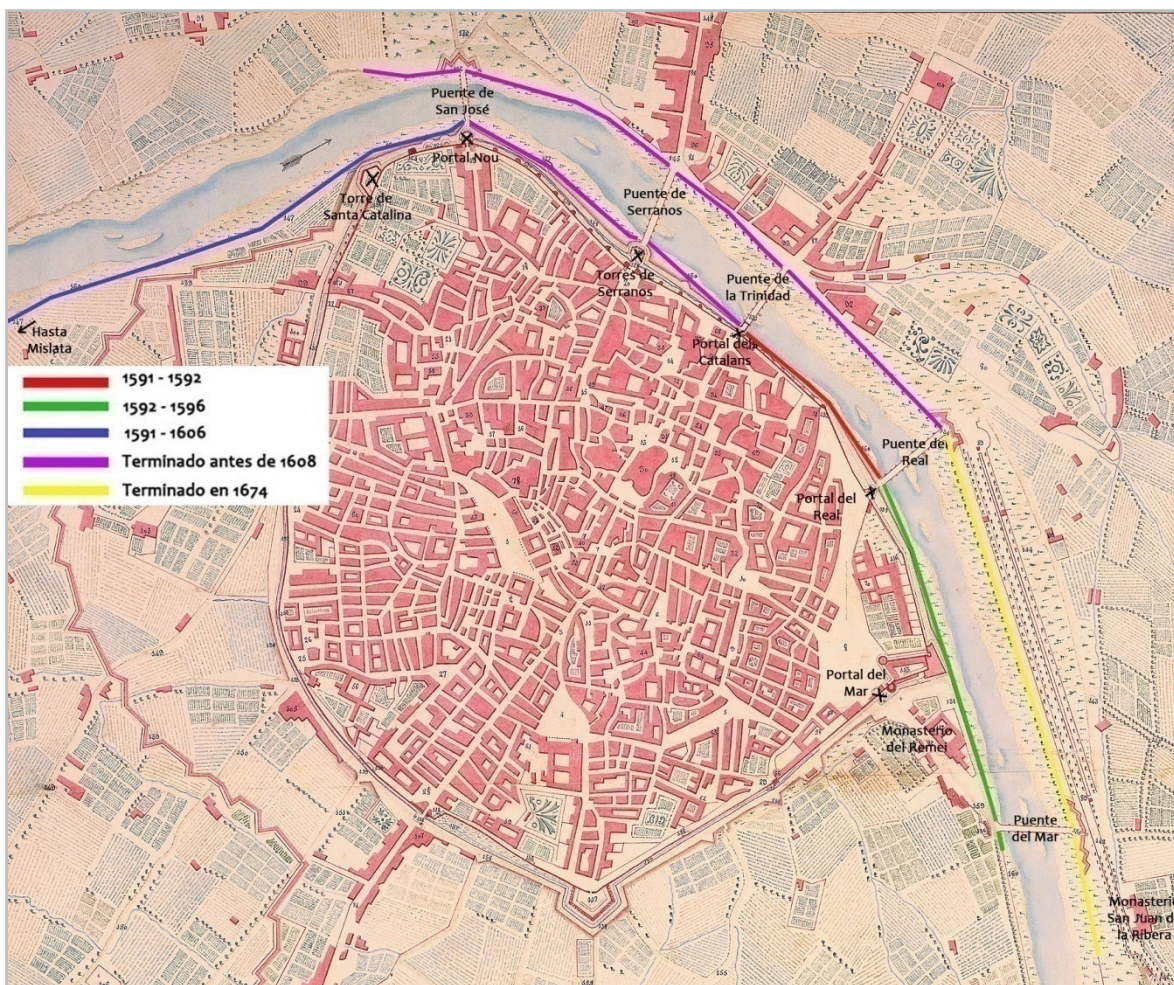
Plano de la Ciudad de Valencia realizado por el Padre Tosca en 1704.

En el último cuarto del siglo XVII, los tramos de paredones terminados por la *Fabrica Nova del Riu* eran: en la ribera derecha, se iniciaban en Mislata y bordeaban toda la ciudad hasta pasar el puente del Mar 330 palmos; por la ribera izquierda comenzaban, en el camino de Campanar avanzando de forma continuada hasta llegar al Monasterio de San Juan de la Ribera.

---

<sup>91</sup> Véase el capítulo 5, apartado El Puente del Mar de ésta investigación.





Tramos de paredones construidos entre 1591 y 1674

En 1729 las obras de nuevos muros continuaron por la margen derecha. En junio de ese año se emprendió la parte del paredón que iba desde las proximidades del puente del Mar hasta llegar a la ermita de Monteolivete. El importe de dicha construcción alcanzó la cantidad de treinta y cuatro mil novecientas libras<sup>92</sup>.

En 16 de septiembre de 1731 una nueva riada interrumpió la tranquila Valencia:

*A las dos y media de la tarde, i fue tan repentina, que a las tres llegava mui cerca de las canales de los paredones del rio de ambas partes. Arrebató toda la madera que estava en el cauce del rio: i como el agua llegava casi al remate de los arcos de los puentes corrieron estos gran riesgo con los golpes de los maderos que llevaba, apilados como estaban. Mas de treinta jácenas juntas dieron tal golpe al puente del Real que le hicieron temblar: el Capitan que estava de guardia en el Real viendo que el golpe hizo bambanear el casalicio mandó a los soldados que con bayoneta calada desalojassen la mucha gente que avia sobre*

<sup>92</sup> Veasé: Meliό Uribe, M., "La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Instituciόn Municipal en la Valencia del antiguo régimen" Tesis. Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. VI pp. 353. Teixidor Fr. J. "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" Escribiólas en 1767. Tomo I. Valencia. Ed. Facsímil, París - Valencia. 2001. p. 80.

*el Puente, i valió la diligencia, que si tardan no huvieran podido retirarse, por la mucho agua que inundó el camino entre el muro y el paredón. Junto al azud derribó gran pedazo de la pared de piedra, que entonces era de cinco palmos de ancharia... Por cerca de la torre de S. Catalina rompió en paredón... A mas del agua que se derramava por los dichos Portillos, salia por cada canal quanta cabia por ella i toda junta estava por el Portal de Serranos con gran susto de sus vecinos. Remedio este daño el Maestro albañil de la ciudad, derribando un pedazo de la barbacana junto al casalicio del Santo Chisto de San Salvador. El Convento de los Padres Trinitarios padeció mucho, por la mucho agua que salia por una rotura que avia en la pared del rio.....*

*.... En frente del Convento de S. Juan de la Ribera rompió el rio la Barbacana, i uniendose sus aguas con las de la otra ribera, subió tres palmos sobre la acequia grande que corre arrimada a sus paredes...”<sup>93</sup>*

Esta riada demostró que los paredones del río no eran tan resistentes como se creía, ya que gran parte de éstos fueron destruidos por las aguas, obligando a la *Fabrica Nova del Riu* a tomar determinadas medidas. Los cimientos fueron doblados en el tramo comprendido entre las acequias de Favara y Rovella hasta el Pont Nou (San José), en la parte que daba a la ciudad, tramo más dañado por la riada. A la vez, y en ese mismo tramo, el paredón se trasdosó, aproximadamente cada 50 - 60 metros, construyéndose unos estribos piramidales con el fin de evitar que las aguas no rompieran directamente sobre el paredón; además, en su parte alta, a los pretilos se les dotó de unos bancos de piedra. El resto de paredones también fue reforzado con nuevos bloques de piedra; los huecos abiertos por las aguas fueron rellenados con cascotes, piedras y mortero y las paredes fueron dobladas<sup>94</sup>.

Actualmente aun hoy persisten 29 de estos estribos en forma de punta de diamante. Su ancho varía entre 8,60 metros y 10,00 metros y su altura depende de la altura del paredón donde están ubicados. Así, el tramo entre el puente de Campanar y el puente de Ademuz cuenta con 8 de estos estribos, separados entre ellos una distancia que oscila entre 57 y 60 metros. Un estribo persiste entre el puente de Ademuz y la pasarela de Nuevo Centro. Desde ésta hasta el puente de las Artes existen 10 de ellos, separados entre sí entre 41 y 60 metros. Y por último, un estribo más aparece a 28,60 metros del puente de las Artes, en el tramo que va desde éste hasta el puente de San José.

---

<sup>93</sup> Teixidor F. J. “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” *Escribiólas en 1767*. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, París – Valencia. 2001 Cap. VI. p. 47-49.

<sup>94</sup> Véase, Teixidor Fr. J. “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” *Escribiólas en 1767*. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, París – Valencia. 2001 Cáp. VI. p. 80-81





Fotografía actual de uno de los estribos, construidos tras la riada de 1731

En 1738 Fortea realiza el grabado del Padre Vicente Tosca Marco, *Valentia Edetanorum vulgo del Cid*. Plano mejorado y rectificado del original de 1704 por Antonio Bordázar de Autazu y Cristobál J. Belda. Las modificaciones realizadas respecto al plano de 1704, en relación a los paredones que flanquean el cauce del Turia fueron escasas, si bien sí que se observan diversas mejoras o añadidos en alguno de sus puentes. Cabe destacar la existencia de una nueva escalinata (rampa) en el paredón de la ribera derecha, entre el puente de San José y de Serranos. Mucho más amplia que las existentes hasta entonces, de un solo tramo y casi ortogonal al pretil. Seguramente fue construida para permitir el descenso de los carruajes al cauce desde esa parte de la ciudad.



*Valentia Edetanorum vulgo del Cid*. Padre Vicente Tosca Marco. 1738

En el año 1782 se continuó el paredón desde Monteolivete hacia el mar; las obras se ejecutaron en dos tramos cada uno de ellos de 1.500 palmos. El primer tramo fue realizado por Bautista Pons, maestro cantero, por 12 dineros en menudos el quintal de reble y 47 reales moneda cada vara cúbica de 64 palmos de sillares. El segundo tramo lo realizó Ignacio Milliter, costando 3.025 reales los sillares de los 1.500 palmos de paredón y 12 dineros en menudo el quintal de toda la piedra reble del dicho tramo. Lorenzo Martínez, Arquitecto y Maestro Mayor de Obras y Andrés Soler, Maestro Cantero, fueron los encargados por la Fábrica Nueva del Río para la realización del proyecto<sup>95</sup>.



Tomás López Enguñadanos / A.J. Cavanilles. 1795 *Vista de la ciudad de Valencia, tomada de San Pío V.* Biblioteca Valenciana.

La cartografía del siglo XIX poca información facilita ya que se grafían los paredones con simples líneas como limitadoras del cauce, siendo mucho menos minuciosa que la representada por el Padre Tosca. Si bien, se han podido comprobar pequeños cambios en la morfología del paredón con aparición de nuevos elementos adyacentes a él o eliminación de otros: desaparición de alguna de las escaleras o rampas y añadidos de nuevas o la colocación de pequeños miradores. Entre la diversa cartografía se encuentra: El *Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia llamada del Cid*, dedicado a la Real Sociedad Económica de la misma y realizado por el Arquitecto D. Francisco Ferrer en 1828 (editado en 1831); en él no figura ninguna de las escaleras grafiadas anteriormente por Tosca, si bien en la ribera izquierda, en el tramo entre el puente de San José y Serranos, aparece grafiado, dónde anteriormente existía una de ellas, lo que parece ser un pequeño mirador de planta semicircular, que permitía la parada o giro de los carruajes en ese punto. Frente a él aun

<sup>95</sup> "Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río", sig. oo, 17 lío 4. Archivo Municipal de Valencia.



persiste la rampa de carruajes ya patente en 1738, aunque desaparece la existente junto al puente del Real que permitía el acceso desde la Alameda. De 1853 es el *Plano Geométrico y Topográfico de la Ciudad de Valencia del Cid*, del Ingeniero Vicente Montero Espinosa, donde los paredones aparecen ocultos tras una gran arboleda lo que impide conocer la morfología de los mismos. En el *Plano de Valencia* realizado por el cuerpo de Ingenieros del Ejército en 1869, aparecen dos nuevos miradores, uno aguas arriba del puente de San José, como inicio de una nueva escalera paralela al paredón, y otro frente a San Pio V. De finales de siglo es el *Plano General de Valencia y sus Ensanches*, dónde un nuevo mirador semicircular figura en la ribera izquierda, justo en mitad del tramo entre el puente de Serranos y el de la Trinidad. Poca más información relevante a los paredones ofrece, a excepción de la desaparición de la rampa de carruajes situada aguas arriba del puente del Mar (esta rampa ya no aparece grafiada en el *Plano Topográfico de la Ciudad de Valencia*, realizado por el Cuerpo del Estado Mayor del Ejército, en 1883).



*Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia llamada del Cid*. D. Francisco Ferrer. 1828



*Plano Geométrico y Topográfico de la Ciudad de Valencia del Cid. Vicente Montero Espinosa. 1853*



Plano de Valencia. Cuerpo del Ejército. 1869





Plano General de Valencia y sus Ensanches. 1894 (fecha estimada)

Respecto a documentos gráficos, como son grabados, litografías o fotografías del siglo XIX, son múltiples las imágenes donde los paredones forman parte inseparable de la ciudad vista desde su fachada septentrional y en ellos se muestra la grandeza de estos muros.



Vista de Valencia. Anónimo (S.XIX). Biblioteca Valenciana. En primer plano el mirador de planta semicircular, provisto de bancos de piedra, frente a San Pio V. Al cauce se le dotó varios elementos arquitectónicos semblantes a éste en el transcurso del siglo XIX.



Guesdon, 1855. Valencia abrazada por el cauce del Turia. Un cauce tranquilo y sereno recorre la ciudad hasta desembocar en el mar Mediterráneo. La fastuosa arboleda escolta a los paredones, en toda longitud, aporta una imagen armónica y orgánica de la ciudad.



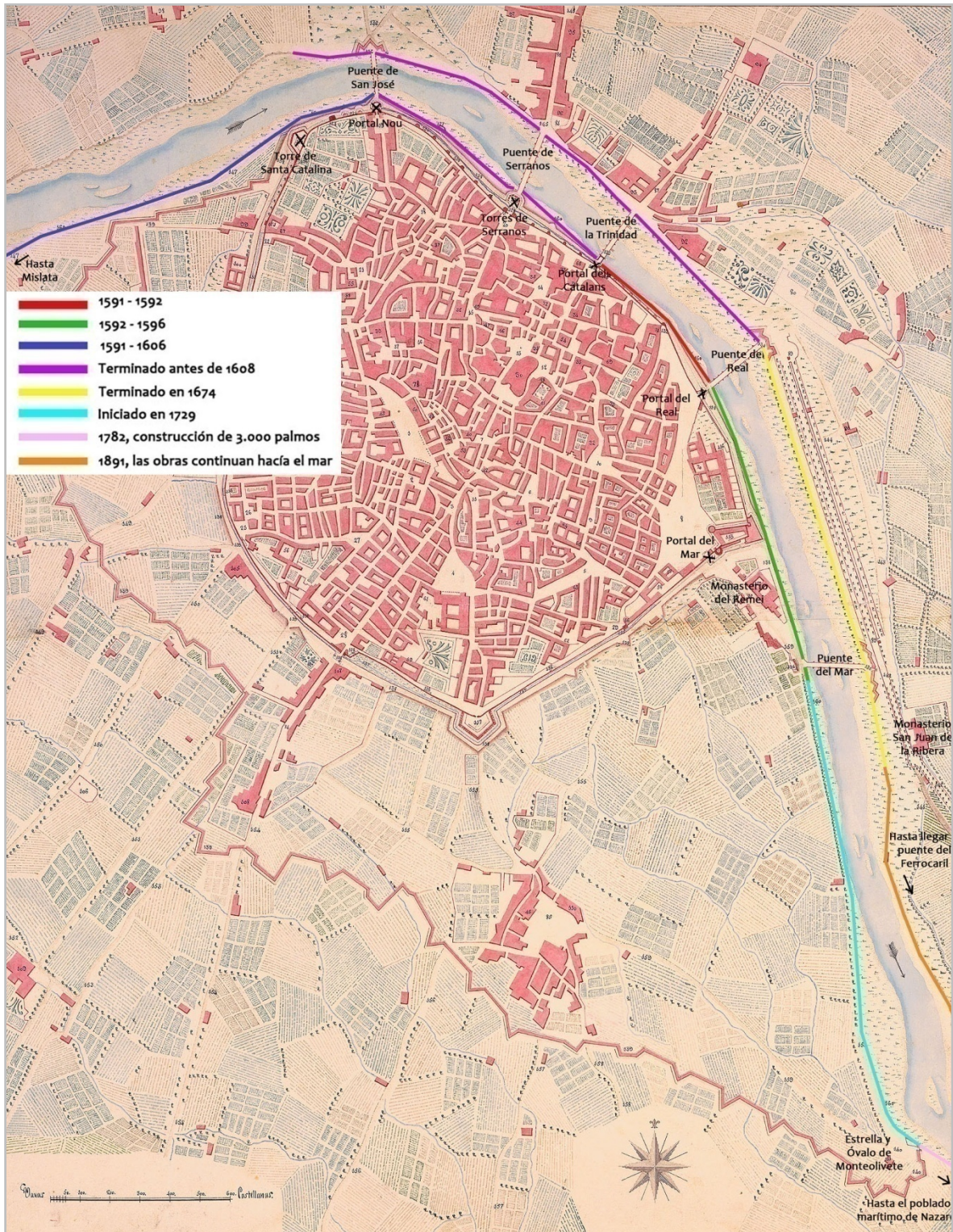
Fotomontaje realizado por Laurent, 1870. Fotografías realizadas poco después del derribo de las murallas, entre el puente del Real y el de la Trinidad, la ciudad aparece tras el gran muro que delimita el río Turia.

A finales del siglo XIX la construcción de nuevo paredones se reanuda. En 1891 se iniciaron las obras hacia el mar llegando, ya entrados en el siglo XX, hasta el puente del ferrocarril en el margen izquierdo del río, y en el derecho hasta la población marítima de Nazaret<sup>96</sup>. Además se continuó con los paredones hacia el oeste, en la ribera izquierda, llegando hasta el azud de Rovella<sup>97</sup>

<sup>96</sup> "Obras en el Turia" Sección III, subs B. Case I, Subclase A. 1891 y 1898. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>97</sup> Véase, Plano General de Valencia de 1925, anónimo.





Tramos de paredones construidos desde 1591 hasta finales del siglo XIX.

Iniciada la segunda mitad del siglo XX, el Consejo de Ministros aprobó la construcción de un nuevo tramo de paredón en la ribera izquierda. Con un presupuesto de ocho millones de pesetas, en 1953 se emprenden las obras de 2,5 kilómetros de longitud que bordearían



al poblado de Campanar<sup>98</sup>, cuyos pretilos se adornaron también con las características esferas líticas que figuran en el cauce desde finales del siglo XVI. Poco después de terminar ésta última construcción, en octubre de 1957, Valencia se vio sorprendida por una gran avenida. Muchos de los puentes y pasarelas fueron derruidos, prevaleciendo con entereza los cinco puentes históricos; la altura que alcanzó el río fue tal que el agua sobrepasó los pretilos con facilidad, entrando con gran virulencia en el núcleo antiguo de la ciudad. Además, los paredones no soportaron el empuje de las aguas y se fracturaron en numerosos puntos, rompiéndose más de 3.000 m. de pretil. En la ribera derecha la parte más afectada fue la zona próxima al puente del Mar. En la izquierda los muros se vieron mucho más dañados, como en la zona frente a los Jardines de Viveros o San Pio V, donde las aguas rompieron con tal fuerza que los bloques de pretil fueron impulsados a 10 metros de distancia<sup>99</sup>. Tras esta gran catástrofe y gracias al Decreto de Adopción aprobado por el Ministerio de Vivienda de 23 de diciembre de 1957, los puentes y paredones fueron repuestos o reparados; estos últimos se elevaron lo suficiente para que pudiesen pasar 2.000 m<sup>3</sup>/s a fin de evitar nuevos desbordamientos e impedir que este dramático suceso volviese a repetirse. El dragado del cauce y la reparación de los paredones y pretilos terminaron el 23 de enero de 1961 y su coste ascendió a 34.720.783,96 pesetas<sup>100</sup>.

La construcción de un nuevo cauce permitió convertir el antiguo en un área de ocio y servicio. Los pretilos fueron reparados; sin embargo, la construcción, iniciada a finales del siglo XX, de la Ciudad de las Artes y las Ciencias situada en el antiguo cauce del río Turia conllevó la desaparición de gran parte de los paredones y pretilos desde Monteolivete hacia el mar, a ambas riberas del Turia.

Actualmente los casi seis kilómetros de muros continuados, solamente son interrumpidos por puentes o accesos al cauce, que persisten en cada una de sus riberas. Si bien han perdido su función de defensa de las aguas, mantienen toda su grandeza y porte solemne y se han transformado en los delimitadores de un fabuloso jardín, contribuyendo así, con su aire romántico y orgánico, a hermosear el extraordinario conjunto.

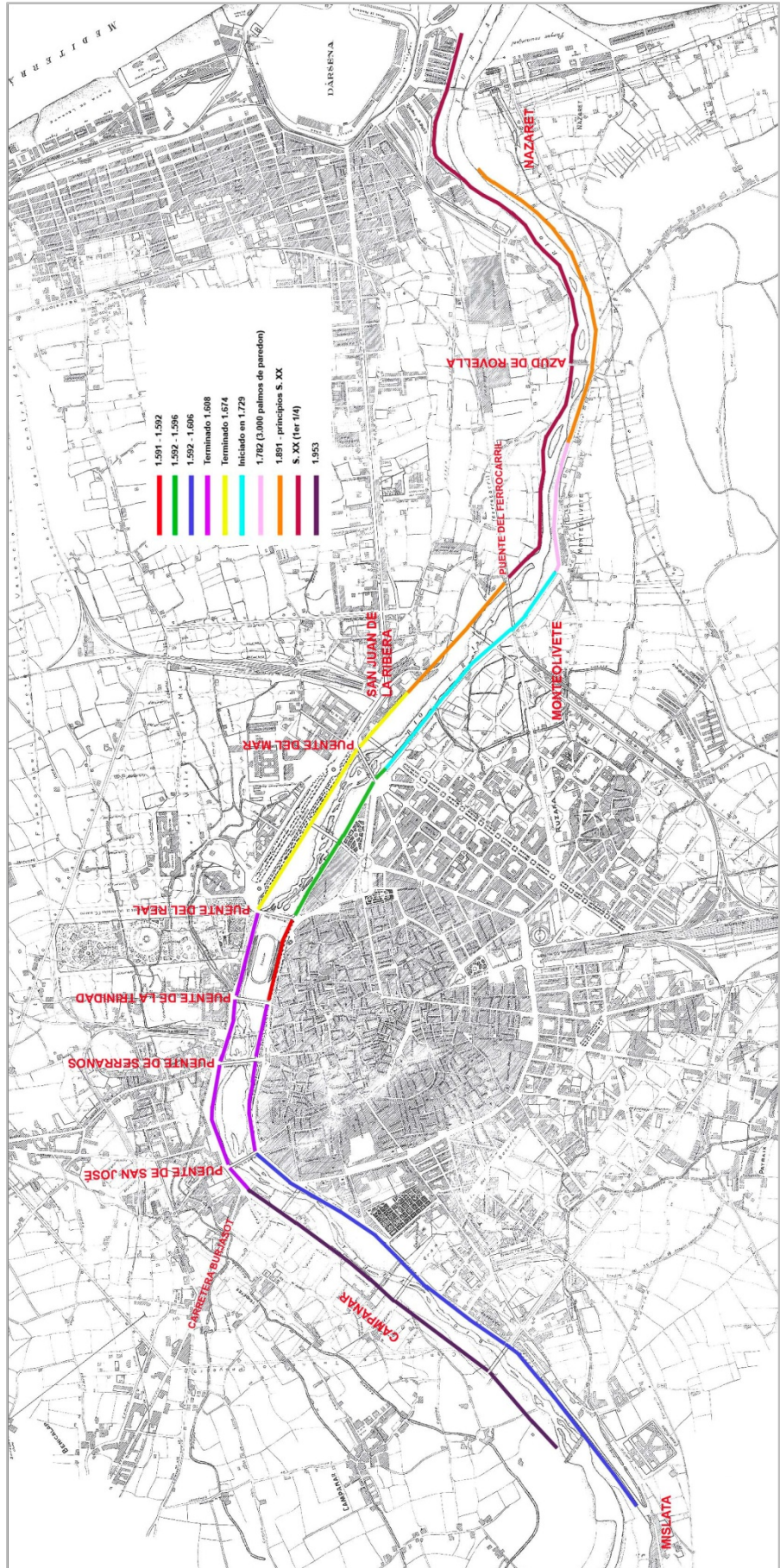
---

<sup>98</sup> Bertomeu Blay, X. "Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia". Tesis Doctoral. ESCCP. UPV. Octubre. 1986. Vol.3. Anejo 7. p. 160.

<sup>99</sup> "Las inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad" Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Propiedad y Construcción. Revista técnico Informativa. XXI y XXII Extraordinario. Valencia. 1959. p. 36

<sup>100</sup> "Memoria Oficial de la delegación permanente de Gobierno. "Las Inundaciones de Valencia 1957" Archivo Municipal de Valencia.





Plano explicativo de la evolución constructiva de los paredones del antiguo cauce del río Turia.

## 4.2.- MATERIALES Y PUESTA EN OBRA

El empeño por realizar unos “diques de contención” que pudieran soportar el empuje de las aguas llevó a la Fábrica Nueva del Río a indicar exhaustivamente todos los detalles de dichas obras en su libro de la *Obra Nueva del Río* (1591-1592) tanto en dimensiones y materiales como en la forma de ejecutarlos.

*... tenen de ser de amplaria de deu fins dotze palms ....vint y quatre de altaria total ella así lo que sera davall terra co damunt terra com tota haja de h ser de un mateixa manera así lo de davall terra com damunt terra les quals parets tenen de muntar a la cara del riu paredades de pedres de asiento quadrades y totes les que puguen que sien carretals cascuna debastades ab punta de pich senes tallarles, acomodades y paredades sense galgar aquelles fins y que les acomoden y les pareden con sa pareda la mampostería, y que lo cap mes estret de la pedra estiga a la cara de la paret y que faça en la altaria que sera determinada dita paret tres palms de talud a la part del aygua, y que dites pedres estiguen paredades y quadrades al talud ... acomodarlo sens obrar aquell y tot de mes del guix de dites parets fonamenst fins adalt tenen de ser de reble y morter...*<sup>101</sup>

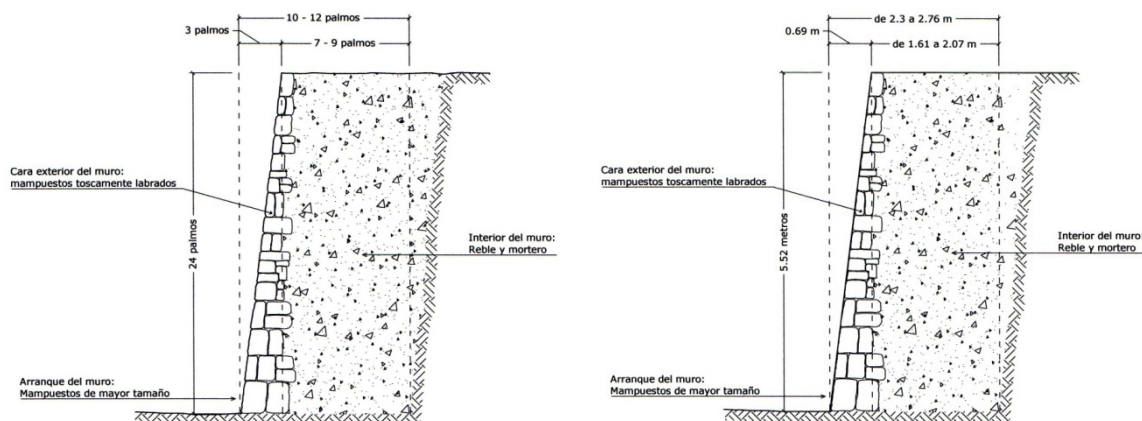
Esto es, los muros debían ser de unos 24 palmos de alto y de 10 a 12 palmos de ancho, y debían ser realizados en forma de talud, el cual debía de tener 3 palmos más en su parte ancha con el fin de conseguir la inclinación necesaria para resistir el empuje de las aguas y asegurar su estabilidad.

Para la ejecución de estos muros utilizaban el máximo número de carretales<sup>102</sup> que podían extraer, los cuales eran desbastados toscamente con pico hasta conseguir los mampuestos requeridos. Los más grandes serían utilizados en los arranques para así mejorar las condiciones de apoyo del muro, y el resto se utilizarían para la cara exterior del talud, dejando las partes más anchas de los mampuestos vistas en el exterior, y colocando algunos de ellos a tizón para así conseguir el trabazón adecuado con el interior del muro -el cual era realizado con reble (ripios) mezclados con morteros de cal-

---

<sup>101</sup> “*Obra Nueva del Río*” 1951/53. II.II.-1 fol. 39 filar de 42 a 67, Archivo Municipal de Valencia.

<sup>102</sup> Carretal: piedra en bruto de la cual puede obtenerse un determinado sillar. Sólido capaz antes de labrar un sillar.



Paredón de mampostería según libro “Obra Nueva del Río” (1591-92)

En las zonas donde el paredón se encontraba bajo el agua, se realizaba un enrejado de madera, a modo de encofrado perdido, que lo envolvía. Éste facilitaba su construcción además de proteger al muro de la acción del agua; con el tiempo, este enrejado de madera se iría descomponiendo y más tarde desaparecería, periodo más que suficiente para conseguir la resistencia adecuada del muro.

*...totes estes damunt dites parets que se han dit se deguen fer per for(a millor, fetes de mampostería y cal molt grosa y ben aplomades y que guarnisquen de enreixats de fusta, totes les dites parets que han de estar baix del aygua; per a que de manera guarnit tinga temps de exudarse la obra y fortificarse de tal manera que consumida la dita mader resten la dita obra*<sup>103</sup>

En 1596 se iniciaba la construcción del paredón en las proximidades del puente del Mar. Para esta zona, se proyectó un muro más bajo que sus antecesores, según las instrucciones dadas por la *Fabrica Nova del Riu*:

*... los fonaments de dita paret hajan de tenir tres palms y quatre y mig de ample y damunt dits fonaments dita paret haja de tenir dotze palms y un palm mes de cavall... començant dita paret de quatre palms de bruiç y que acabe en tres y mig y que dita paret y fonaments se hajan de fer de mampostería...*<sup>104</sup>

En esta zona, el muro debía ser de 12 palmos de alto y un palmo más de “caballón”. En su parte baja debía de tener un ancho de 4 palmos y 3,5 palmos en su parte alta. Su

<sup>103</sup> “Obra Nueva del Río”, II.II.-1 fol. 100 rº. Año 1591. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>104</sup> “Obra Nueva del Río”, II.II.-4, fol. 37rº-37vº. Año 1596. Archivo Municipal de Valencia.

cimentación sería de 3 palmos de profundidad y su ancho de 4,5 palmos. Al igual que los paredones anteriores se construiría de mampostería.

En cuanto a la procedencia de la piedra, según el Libro de la *Obra Nueva del Río*, provenía de cantera de Godella, que fue utilizada después de la reconquista para la extracción de piedra reble (ripios utilizados en muros de mampostería).

*... de reble de la pedrera de Godella bo,..., posant en lo lloch o llochs agon se fara la faena de lo riu de la present Ciutat de Valencia y ponts de huy anant cada mes durant tot lo temps de les obres y ponts del dit rui sera menester dit reble y ses senyories sien obligats de pendre*<sup>105</sup>

Estas piedras eran traídas con carros por el Camino de Liria, que empezaba delante del puente Nuevo, hasta la acequia de Faytanar, seguía hasta Burjasot y de allí a Liria<sup>106</sup>, dejando a su paso la cantera de Godella. El camino tuvo que ser reparado en numerosas ocasiones a costa de la *Fabrica de Mur i Valls* y la *Fabrica Nova del Riu*, ya que los numerosos carros cargados de piedras que pasaban por él lo iban arruinando.

*El cami de LLiria... Que el gasto dels adobs de dir cami es mitjer entre la Fabrica vella y nova, per causa de conducirse per aquell tota la pedra, que es menester, pera el ponts, y paredons del riu y contra parets del alveo de aquell*<sup>107</sup>

Todas las obras construidas en el río se realizaban mediante sistema de destajo<sup>108</sup>, lo cual explica el escaso periodo de tiempo en que fueron ejecutadas, y eran adjudicadas por subasta, en asambleas que convocaba la Ilustre Junta y a la que eran llamados todos los obreros y canteros del lugar. Así, las obras que en ese momento se debían realizar eran adjudicadas al obrero y/o cantero que por ello ofreciese un precio más barato.

Los paredones del río se arrendaban por “caixades” -tramos-, de 30 palmos de ancho y la altura dependiendo del tramo a construir, normalmente de cuatro palmos de altura, y con

---

<sup>105</sup> “Obra Nueva del Río”, II.II – 1 folio 32 filar 14 a 20 - Archivo Municipal de Valencia.

<sup>106</sup> Véase, Llop, J. “De la Institució, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu” 1676, vol.1, Valencia, ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, p. 301

<sup>107</sup> Llop, J. “De la Institució, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu” 1676, vol.1, Valencia, ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, Cáp. VIII, p. 492-493

<sup>108</sup> Meliό Uribe, M., “*La Fábrika de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen*” Tesis. Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. VI p. 352.



el grosor que se indicaba en cada arrendamiento. Cada una de “les caixades” venía a costar alrededor de 66 libras.<sup>109</sup>

Dichas obras debían ser visitadas anualmente por los Ilustres Obreros y Jurados, pero para poder realizar una correcta inspección y poder llevar el máximo control sobre ellas, se creó la figura de *Vehedor*; persona que debía acudir a las obras diariamente y comprobar su buena ejecución, así como comprobar que los materiales utilizados eran los acordados en el momento de su arrendamiento. Además el *Vehedor* realizaba un reconocimiento de pretilos y puentes, dando parte a las autoridades de los daños y deterioros que pudiesen tener.

Por otro lado en las obras del río también se contaba con la inspección del Sobrestant, figura que ya existía en la *Fabrica Vella de Murs i Valls*, encargado de administrar los gastos ocasionados en pequeñas reparaciones dando cuentas al Racional, además de asistir a las reuniones de la Junta de Murs i Valls.<sup>110</sup>

Otra de las medidas que la *Fabrica Nova del Riu* adoptó, fue la limpieza y desescombro de todos los depósitos que durante años se habían ido sedimentando en el lecho del río y estaban obstruyendo el paso de las aguas por las arcadas de los puentes y provocando el embate de dichas aguas sobre puentes y paredones.

*Totes les sobredites coses serien de molt poch y de ningun efecte, si de continuo no.s te particular conte en cofermar los àlveos del riu, de pont a pont; que aquells estiguen molt nets y sens deposits alguns, ni que de la ciutat se diesen ayunar en ells cons fins asi se a fet. Y los que per si lo riu en ses moderades creixenses faria, dexaria y depositaria, aquells sien llevats, llançats y trussellats ab molta diligencia y continuo cuydado....per a que totstemp sia delliuere lo espay del ponts y àlveo del dir riu, que lliberament pugan ocupar totes les arcades dels ponts, puix per a dit efecte son fetes. Lo que si no u estaran, es cert a de causar manifesta royna, Aixà als edificis publichs com privats. Y seria fetes infructuosament dites parets y reparos que asi se diu se deuen construir<sup>111</sup>.*

Tras la riada de 1731 que demostró la “ineficacia” de los paredones construidos hasta el momento, y para las obras ejecutadas a partir de 1782, se planteó una mejor forma de

<sup>109</sup> Véase, Llop, J. “De la Institucio, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu” 1676, vol.1, Valencia, ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, p. 481.

<sup>110</sup> Véase, Meliό Uribe, M., “La Fábrika de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen” Tesis. Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. IV.

<sup>111</sup> “Obra Nueva del Río”, II.II - 1 fol. 100, f.23 a 39 - Archivo Municipal de Valencia.

ejecutar los paredones mejorando el arranque de los mismos –que se realizó en sillares, por ser la zona más dañada en la riada, mientras el resto del paredón se realizaría con reble (ripos) y mortero-.

Los sillares de la cantera de Godella, debían *de buena calidad tan solamente de devastar*<sup>112</sup>.

*... las que deveran ser de diez palmos de largas colocadas alternativamente tres hiladas cada una de dos piezas que formen dicho diez palmos, siendo una de seis palmos y la otra de quatro poco mas o menos y de tres hasta quatro palmos de ancha cada hilada y después de esta otra ilada una entera de dichos diez palmos de larga lo que menos tres de ancha y así esta como las demas iladas de dos piezas, deveran tener dos palmos y medio de recias y cuya forma se han de colocar en toda la distancia de los mil y quinientos palmos, tres iladas de dos piezas y una entera las que deveran ser cuadradas y sin faltas*<sup>113</sup>.

El resto del muro, como ya se dijo, se construiría con reble, cuya piedra debía ser tosca y del tamaño que el encargado de las obras creyese conveniente, ya fuesen grandes, medianas o pequeñas. En cuanto a las dimensiones de paredón, podía oscilar entre 12 y 13 palmos de alto y 8 palmos de ancho<sup>114</sup>.

Todos los paredones ejecutados en la margen derecha se realizaron intencionadamente a mayor altura que los realizados en la ribera opuesta ya que en el caso de que aconteciese una nueva riada esto evitaría que las aguas entrasen en la ciudad desviándose hacia la huerta<sup>115</sup>.

### LA CANTERA DE GODELLA

Cantera de media ladera, su explotación se ha realizado siempre a cielo abierto. Situada a 8 kilómetros de la ciudad de Valencia, en la comarca de L' Horta, al norte del municipio de Godella. Su explotación se data en el siglo II a.C.

Antiguamente realizaban la extracción de su piedra con medios manuales: primero se removía la capa vegetal con alzadas, picos y poleas y era transportada fuera de la cantera; ya en la piedra, se marcaban las líneas divisorias que acotaban los bloques y, en la dirección de las betas, se realizaban las hendiduras donde posteriormente introducirían las cuñas de

---

<sup>112</sup> “*Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río*” 1782, oo. 17 lio 4, pp.3, Archivo Municipal de Valencia.

<sup>113</sup> “*Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río*” 1782, oo. 17 lio 4, pp.4, Archivo Municipal de Valencia.

<sup>114</sup> “*Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río*” 1782, oo. 17 lio 4, pp.4, Archivo Municipal de Valencia.

<sup>115</sup> Véase, Torreño Calatayud, M. “*Valencia Medieval*”, vol. 1, 1ª edición, Valencia, ed. L' Éixam Edicions. 1999, p. 3.

hierro o acero, falcadas con pletinas; estas cuñas se iban golpeando con una maza, de entre 5 y 10 kilos, hasta que el bloque se desprendía de la roca y podía ser extraído con palancas. Con posterioridad, la extracción de los carretales se realizaría mediante explosivos encajados en orificios abiertos en la roca (barrenos), con punzón u mazo. La cantidad de explosivo dependía del volumen de piedra que se pretendiese extraer. La explosión desencadenaba el desprendimiento de una gran masa de roca de donde posteriormente se extraían los carretales para su posterior labra.

Después de la conquista de Jaime I dejó de utilizarse para la extracción de sillares, excepto en casos puntuales, explotándose más como “reble”, y mampuestos de tamaño más bien reducido. A finales de siglo XVIII la piedra de la cantera vuelve a utilizarse como sillar.

Según el mapa geológico, el tipo de piedra que se extrae de esta cantera es CALIZA MICRÍTICA DE MIOCENO con un color blanquecino pero que siendo pulida adquiere un color beige.<sup>116</sup>

#### LA PIEDRA CALIZA

Nombre común de carbonato calcio, contiene un alto porcentaje de calcita, de materiales tríticos, como cuarzo o arcilla, lo que puede aportar un color más oscuro que el de la caliza pura.

Del grupo de los carbonatos, es una roca sedimentaria porosa formada por carbonatos, principalmente el carbonato de calcio ( $\text{CaCO}_3$ ), pero también de magnesio y potasio; habitualmente se encuentra con altos grados de pureza. De dureza 3 en la escala de Mohs, tiene una gran resistencia a la meteorización, esto ha permitido que pueda ser utilizada en muchas esculturas y en grandes monumentos que han llegado hasta nosotros, aunque es meteorizable por  $\text{CO}_2$  y  $\text{SO}_2$ .

La caliza es una roca permeable, es decir que permite el paso del agua. Cuando el agua penetra se lleva a cabo el proceso de disolución, por el cual el carbonato cálcico se disuelve (o sea, la acción del agua provoca la disolución de la caliza), creando un tipo de erosión característica denominada *kárstica*.

Su densidad, normalmente ligera, varía en función de la cantidad de restos fósiles y silicatos que contenga. Su textura, consistente en granos minerales que se entremezclan, desarrollados durante la cristalización de sustancias de que desprenden de la solución, es un poco rasposa. Su color, blanco, aunque puede variar dependiendo de las impurezas: puede ser pardo, beige, amarillo y gris. Su brillo varía de opaco a cristalino<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> Martínez Chao C. J. “La piedra caliza de Godella: Caracterización y aplicaciones” PFC. Universidad Politécnica de Valencia. Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica. 1995.

<sup>117</sup> *Materiales* (Apuntes asignatura), Escuela Superior Arquitectura Técnica. Universidad Politécnica de Valencia 1993.

## EL MORTERO DE CAL

*“Mezcla de cal, arena y agua, que actualmente rara vez se utiliza en la construcción debido a su lento endurecimiento y baja resistencia a compresión.”<sup>118</sup>*

La cal era ya conocida en el S. VI a.C. como material de construcción, utilizado tanto para mortero como para material de revestimiento. En época romana, s. II y I a.C., se mejoraron sus posibilidades y técnicas de puesta en obra, utilizándola para la construcción del *Opus Caementicium* (ex calce et caementis) en sustitución de Opus Quadratum (gruesos bloques sin mortero), o el Opus Latericium.

En época medieval, según Violet Le-Duc, en los siglos IX, X y XI, la calidad de los morteros era bastante mediocre debido a la pérdida de los procedimientos romanos en la fabricación de la cal, pero a partir del S. XII la calidad del conglomerante mejora, debido a que las mezclas se realizaron más homogéneas<sup>119</sup>.

El proceso de la cal empieza con el cocido de una caliza en hornos especiales, a temperaturas superiores a 900°C, hasta obtener la cal viva (óxido de calcio, CaO). Tras esto es sumergida en agua, produciéndose la hidratación de la misma y transformándose en hidróxido de calcio (cal apagada). La mezcla de cal apagada (cal grasa o en pella), con arena y agua forma el mortero utilizado en la construcción que, en contacto con el aire, se seca y endurece, absorbiendo anhídrido carbónico y desprendiendo simultáneamente agua, procedimiento por el que retorna a su estado original de carbonato cálcico.

## UNA OBRA DE MAMPOSTERÍA

*Siendo la mampostería una técnica popular y basada en la tradición, no deja de sorprendernos el encontrar obras muy notables, dejando patentes no sólo el dominio de su técnica constructiva sino además la riqueza y valores plásticos propios de la época en que se levantaron<sup>120</sup>.*

*Definición:* Obra de fábrica realizada con mampuestos de forma irregular, sin labrar o con la labra muy tosca<sup>121</sup>.

A lo largo de nuestro recorrido por el antiguo cauce del río Turia se ha observado que, en según qué tramos, **el tipo de mampostería varía y lo hace en función de la época** en que se

---

<sup>118</sup> D.K. Ching, Francis. *“Diccionario visual de la arquitectura”* vol. 1, 5ª edición. Barcelona. Editorial Gustavo Gili, S.A. 2004. p. 19.

<sup>119</sup> Véase: Caparros Redondo, L.M, Jiménez Ibáñez R, Vivó García C. *“La cal y el yeso”* vol. 1, Valencia. Ed. COOATV. 2002. p. 23-40. *Materiales e Historia de la Construcción*, (apuntes asignatura). Escuela Superior Arquitectura Técnica. Universidad Politécnica de Valencia 1993-94.

<sup>120</sup> Blat Llorens, J.V. *“Construcción”* vol. 1, Valencia, Ed. Llibrería Politécnica. 2000. p. 306.

<sup>121</sup> Blat Llorens, J.V. *“Construcción”* vol. 1, Valencia, Ed. Llibrería Politécnica. 2000. p. 307.



construyó, o en función **del tipo mampuesto** que se utilizó, si bien, también se han podido apreciar las diferentes reparaciones o reposiciones acometidas en ellos. Así, podemos encontrar:

El primer tramo construido (1591-1592), entre el puente de la Trinidad y del Real, está realizado con mampostería aparejada, realizado con grandes mampuestos escuadrados e hiladas más o menos niveladas y mortero de cal como material conglomerante, el paredón se encuentra en la actualidad revestido en su totalidad con mortero. Las obras realizadas entre 1952 a 1606, desde Mislata al puente de San José, por lo general están construidas con una mampostería ordinaria, realizada con piedra bruta y en la que abunda el enripiado en las juntas calzando los mampuestos, aunque en los arranques de los muros los mampuestos se encuentran sensiblemente labrados de forma rectangular, con los tendeles nivelados y enrasados (después de la riada de 1371, se repararon y doblaron los arranques). En esa misma época se iba construyendo el tramo que abarca desde el puente de Real hasta el puente del Mar (1592-1596), pero, a diferencia del otro y aunque su inicio se empezó con una mampostería ordinaria, a medida que se va avanzando en su construcción, los mampuestos se van labrado cada vez más, encontrándonos una mampostería aparejada con mampuestos escuadrados, desde la mitad del tramo hasta llegar al puente del Mar.

En los tramos desde el puente de San José – Serranos (ambos márgenes) y desde éste al puente de la Trinidad, en el margen derecho, predomina una mampostería ordinaria de piedra bruta de gran tamaño; en cambio, y aunque fueron realizados en el mismo periodo, en los tramos entre el puente de Serrano a Trinidad -margen derecho- y desde éste al del Real, se construyó con una mampostería mucho más trabajada, utilizando mampuestos de gran tamaño, labrados hasta conseguir una forma rectangular y presentado un paramento plano y homogéneo. Todos estos tramos fueron terminados antes de 1608. Ya en 1674, la mampostería utilizada volvía una mampostería ordinaria, presentando unas superficies mucho más irregulares. Se utilizó piedra bruta y ripios. En 1729, a partir del puente del Mar, la mampostería utilizada sigue siendo ordinaria, aunque se aprecia que los mampuestos están ligeramente labrados y ordenados para formar hiladas más o menos regulares, dando una sensación de mayor uniformidad.

Como conglomerante para todas estas obras se utilizó mortero de cal grasa.

De las obras realizadas a partir de 1891, no queda vestigio alguno. Los paredones han sido reconstruidos en la segunda mitad del siglo XX, realizando grandes muros de hormigón que han sido revestidos con piedras con formas geométricas imitando la mampostería concertada. Después de la riada del 57, una de las obras que se emprendió fue la de dar

más altura a los paredones a fin de conseguir que el cauce pudiese albergar un caudal mayor. Seguramente, debido a la premura de las obras y a la imposibilidad de encontrar piedras de mayor tamaño, estas obras se realizaron de mampostería concertada de aparejo poligonal, donde los mampuestos tienen forma prismáticas, presentando en su cara exterior polígonos irregulares.

#### **4.3.- INTERVENCIONES REALIZADAS EN SIGLOS XIX y XX.**

A continuación se realiza la relación de las reparaciones, restauraciones y medidas, que se han ido tomando en relación con los paredones y pretiles del antiguo cauce del río Turia, desde 1884 hasta nuestros días.

22 de febrero de 1884

*Las importantes obras de los pretiles del Turia... que honran a Valencia...exigen de nosotros se atienda a su más esmerada conservación, evitando por completo que el cauce de las aguas causen desperfectos que pudieran afectar a tan necesaria solidez.*<sup>122</sup>

En el informe de 1884 se resalta el mal estado en el que se encuentran los paredones en el tramo desde el puente de San José hasta el azud de Rovella, y más especialmente en la bajada de La Pechina. El ancho del cauce de 150 metros se había quedado reducido a 70 metros, para el paso de las aguas, debido al avance de los terrenos de cultivo existentes en la ribera limítrofe con Campanar, instándose en la corrección de esos terrenos.

15 de enero de 1885<sup>123</sup>

Juan Bautista Vallier, solicita al Ayuntamiento de Valencia, le señalen los límites del campo que posee para poder construir un espigón de mampostería paralelo al cauce, en el margen izquierdo del río frente al camino de La Pechina, para que le resguarde de las inundaciones. El Ayuntamiento contesta diciendo que no pondrá inconvenientes a la construcción si no se rebasa la línea de hitas que marca el cauce del Turia, pero que es competencia del Ayuntamiento de Campanar la concesión de esa obra.

10 de agosto de 1885<sup>124</sup>

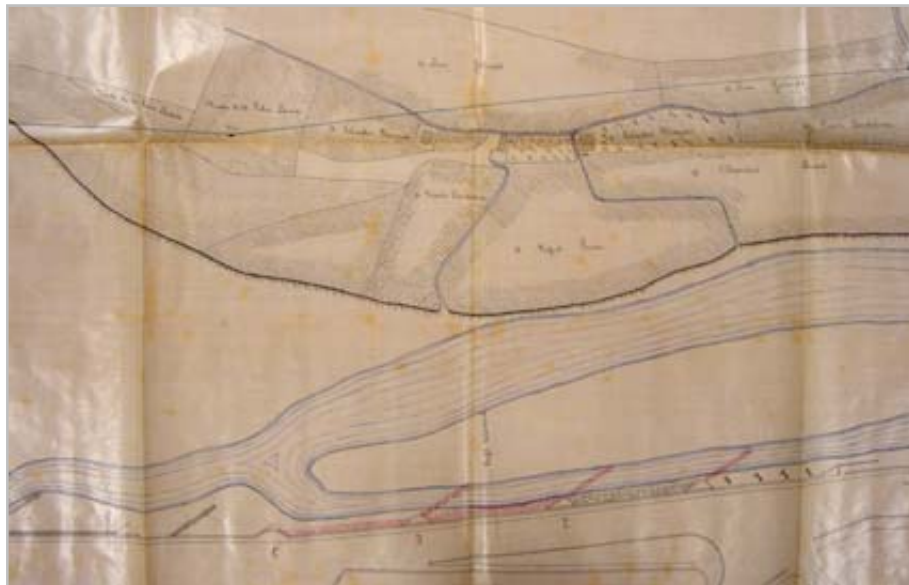
Se presenta el plan para la consolidación de los tramos más castigados, y que urge reparar, entre el puente de san José y la rampa de la Pechina. La realización de la piedra se hizo por subasta pública.

---

<sup>122</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1884. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>123</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1885. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>124</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1885. Archivo Municipal de Valencia.



Avance de los terrenos de cultivo limítrofes con Campanar.  
En rojo, tramos de pretil que se deben consolidar

1885<sup>125</sup>

Se denuncia la construcción de una caseta ubicada en el cauce del río a la altura aguas arriba del puente de San José.

12 de junio de 1889<sup>126</sup>

El Ayuntamiento obliga al Sr. Marqués de Colominas a hacer desaparecer la presa de su propiedad, aguas abajo del puente del Mar, ya que la desviación de las aguas estaba causando daños de consideración a los cimientos de los pretiles cercanos al Camino de Monteolivete.

1889<sup>127</sup>

Se considera realizar las reparaciones en el puente del Mar y de la Trinidad, así como se insta a estudiar la continuación del pretil que va desde Monteolivete al Azud de la acequia del Oro.

8 de julio de 1891<sup>128</sup>

Existen charcas cuyas aguas se encuentran en proceso de putrefacción, entre los puentes de la Trinidad y el Real, desprendiendo olores muy fuertes que pueden perjudicar gravemente a la salud pública por lo que se toman las medidas oportunas para hacer desaparecer esta agua.

<sup>125</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1885. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>126</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1889. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>127</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1889. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>128</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1891. Archivo Municipal de Valencia.

1943<sup>129</sup>

Construcción del muro de encauzamiento del río Turia en las inmediaciones al puente del Ferrocarril.

1958<sup>130</sup>

Se presenta el anteproyecto de defensa de Valencia contra las avenidas del río Turia

23 de enero 1961<sup>131</sup>

Se terminan las obras de dragados y reposición de los pretiles.

1988<sup>132</sup>

En moción de censura de 1988, se encarga a la oficina de Restauración del Ayuntamiento la inspección de los pretiles del viejo cauce del río Turia, al efecto de que se realice el proyecto para ejecutar las obras de restauración necesarias.

(El proyecto ha sido imposible localizarlo pero sí se ha hallado un listado, realizado por el encargado de la Brigada Municipal, con las obras necesitadas de restauración).

Trabajos a realizar en los paredones/pretils del margen derecho e izquierdo del río Turia (cauce viejo) año 1988:

- 1.- Construcción de 18 metros de pretil de piedra tosca en bajada al cauce en el Paseo de la Pechina, junto al puente de Campanar.
- 2.- Restauración de tres bancos de piedra tosca en paseo de la Pechina junto al puente de Campanar.
- 3.- Reposición de 60 m<sup>2</sup> de losa de 15 cm de espesor de piedra tosca en acera de Paseo de la Pechina junto al puente de Campanar.
- 4.- Restauración de bancos de piedra tosca en Paseo de la Pechina junto a la Pasarela de Mislata.
- 5.- Restaurar y construir escalera peatonal con gradas y pasamanos de piedra tosca en Paseo de la Pechina entre el puente de Campanar y el Puente de Glorias Valencianas.
- 6.- Construcción de 60 metros de pretil a base de piedra tosca en bajada al cauce en Paseo de la Pechina.
- 7.- Restaurar bancos junto a bajada al cauce en Paseo de la Pechina.

---

<sup>129</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1943. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>130</sup> “*Obras en el río*”, sección III – Subsección B – Clase I – Subclase A, año 1958. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>131</sup> Memoria Oficial de la delegación permanente de Gobierno. “*Las Inundaciones de Valencia 1957*” Archivo Municipal de Valencia.

<sup>132</sup> Servicio de Patrimonio Histórico del Ayuntamiento de Valencia.



- 8.- Restaurar tres bolas y bancos de piedra tosca en tramo comprendido entre la Escuela Municipal de Jardinería al puente de San José.
- 9.- Reconstrucción de 8 ml de pretil en puente de la Trinidad.
- 10.- Restaurar bolas en piedra tosca frente a la plaza del temple.
- 11.- Reposición de albardilla de 50 cm de piedra tosca junto al puente del Real en el margen derecho.
- 12.- Quitar puerta de bajada al cauce, frente a Capitania y cerrar el pretil con piedra tosca de 1 x 0,5 x 0,45 metros.
- 13.- Reconstruir una bola completa de piedra tosca frente al Centro Sanitario.
- 14.- Restaurar ocho bolas frente al Centro Sanitario.
- 15.- Falta una bola en el puente del Mar, rejuntar el pretil y hacer cajas y piezas.
- 16.- Remate de albardilla en rampa para la bajada al cauce, junto al puente de Aragón.
- 17.- Desmontar y montar pretil (albardilla), 8 metros, frente a la Jefatura del Sector Aéreo de Valencia.
- 18.- Reconstrucción de bola y collarín frente al Palau y Jefatura del Sector Aéreo de Valencia.
- 19.- Remate de albardilla en rampa bajada al cauce frente al Palau.
- 20.- Restauración de 10 bolas desde el puente de Aragón a Monteolivete.
- 21.- Falta una bola junto al pretil en la bajada al cauce entre el puente del Ángel Custodio y el Palau.
- 22.- Remate final en muro en bajada al cauce entre el puente del Ángel Custodio y el Palau.
- 23.- Faltan tres maceteros completos en el puente del Ángel Custodio (8 placas de 59 x 39 x 4 por macetero).
- 24.- Aplacado de 54 x 35 x 4 en entrada a puente del Ángel Custodio, piedra del terreno (una pieza).
- 25.- Falta remate de Albardilla de 1,40 ml (pieza rota en el cauce) frente al nº5 de CI Alcaice Reig a 100 mts del puente de Ángel Custodio.
- 26.- Monteolivete: - Una pieza de 1,65 m remates,- Una pieza de 1,82 m remates -Una pieza de 1,65 m remates, - Estrada de camiones a la feria faltan 30 ml de muro completo, - Izquierda, entrada de camiones de remate de 55 cm., - Luz entre bolas 12,40 m., - Base bola 45 cm., - Distancia en paso de camiones a feria entre bolas 39,10 metros.
- 27.- Faltan 3 bolas desde el puente de Aragón al puente del Mar.
- 28.- Dos remates finales de muro en bajada al río frente a fuente de la Alameda.

29.- 7 ml de pasamanos y remates finales de pretil y hueco de entrada en escalera de piedra de acceso al río frente a F.E.U.E.

30.- Falta un metro de muro y pretil a C/ Burjasot.

31.- Falta 1,5 m de muro y pretil con remate final frente a Nuevo Centro.

32.- Rejuntar 1 ml de pretil frente al matadero y delante de la Marisquería Márquez.

#### **4.4.- ELABORACIÓN DE FICHAS DE CARACTERIZACIÓN DE LOS PAREDONES Y PRETILES**

Para la sintetizar todos los datos obtenidos “in situ” sobre las características geométricas, constructivas y patológicas de los paredones y pretiles se han desarrollado una serie de fichas de caracterización (adjuntas en el anexo I). Se han analizado los muros por tramos, de puente a puente, que a su vez se han subdividido en subtramos, en función de las variantes encontradas. Estas fichas aportan una lectura pormenorizada de su estado actual.

Cada ficha se subdivide en 3 apartados:

- En el primer apartado **(A)**, se realiza un análisis del elemento constructivo, su datación, geometría, tipología, materiales y puesta en obra, así como la manifestación patológica y posibles causas.
- En el segundo apartado **(B)**, se elabora un estudio fotográfico de las patologías encontradas en el subtramo.
- En el tercer apartado **(C)**, levantamiento gráfico y patológico de la muestra representativa de cada subtramos.

Las fichas de organizan de la siguiente forma:

**Ficha 1.** Tramo desde el puente Nou d’Octubre al puente de Campanar. Subtramo 0 – 1.  
Margen derecho.

**Ficha 2.** Tramo desde el puente Nou d’Octubre al puente de Campanar. Subtramo 2 - 3.  
Margen derecho.

**Ficha 3.** Tramo desde el puente Nou d’Octubre al puente de Campanar. Subtramo 4 - 5.  
Margen derecho.

**Ficha 4.** Tramo desde el puente de Campanar al puente de Ademuz. Subtramo 6 – 7.  
Margen derecho.

**Ficha 5.** Tramo desde el puente de Campanar al puente de Ademuz. Subtramo 8 – 9.  
Margen derecho.

**Ficha 6.** Tramo puente de Campanar – puente de Ademuz – puente de las Artes – Puente de San José. Subtramo 10 – 11.

Margen izquierdo.

**Ficha 7.** Tramo desde el puente Nou d'Octubre al puente de Campanar. Subtramo 12-13. Margen izquierdo.

**Ficha 8.** Tramo desde el puente de Ademuz al puente de las Artes. Subtramo 13 – 14. Margen derecho.

**Ficha 9.** Tramo desde puente de Ademuz al puente de las Artes. Subtramo 15 – 16. Margen derecho.

**Ficha 10.** Tramo desde el puente de las Artes al puente de San José. Subtramo 17 – 18. Margen derecho.

**Ficha 11.** Tramo desde el puente de San José al puente de Serramos. Subtramo 19 – 20. Margen izquierdo.

**Ficha 12.** Tramo desde el puente de San José al puente de Serramos. Subtramo 21 – 22. Margen derecho.

**Ficha 13.** Tramo desde el puente de Serranos al puente de la Trinidad. Subtramo 23 – 24. Margen derecho.

**Ficha 14.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 25 – 26. Margen derecho.

**Ficha 15.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 27 – 28. Margen derecho.

**Ficha 16.** Tramo desde el puente de Serranos al puente de la Trinidad. Subtramo 27'–28'. Margen izquierdo.

**Ficha 17.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 29 – 30. Margen izquierdo.

**Ficha 18.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 31 – 32. Margen izquierdo.

**Ficha 19.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 33 – 34. Margen izquierdo.

**Ficha 20.** Tramo desde el puente del Real al puente de la Alameda. Subtramo 33' – 34'. Margen derecho.

**Ficha 21.** Tramo desde puente de la Alameda al puente de las Flores. Subtramo 35 – 36. Margen derecho.

**Ficha 22.** Tramo desde puente de las Flores al puente del Mar. Subtramo 37 – 38. Margen derecho.

**Ficha 23.** Tramo desde el puente del Mar al puente de Aragón. Subtramo 39 – 40.  
Margen derecho.

**Ficha 24.** Tramo desde el puente del Mar al puente de Aragón. Subtramo 41 – 42.  
Margen izquierdo.

**Ficha 25.** Tramo desde puente de las Flores al puente del Mar. Subtramo 43 – 44.  
Margen izquierdo.

**Ficha 26.** Tramo del puente del Real – puente de la Alameda – Puente de las Flores.  
Subtramo 45 – 46.

Margen izquierdo.

**Ficha 27.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 47 – 48.  
Margen derecho.

**Ficha 28.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 49 – 50.  
Margen derecho.

**Ficha 29.** Tramo del puente de Aragón - puente del Ángel Custodio – puente del Reino.  
Subtramo 51 - 52.

Margen derecho.

**Ficha 30.** Tramo del puente de Aragón - puente del Ángel Custodio – puente del Reino.  
Subtramo 53 - 54.

Margen izquierdo.

**Ficha 31.** Tramo desde el puente de Aragón al puente del Ángel Custodio y tramo desde  
el puente del Reino hasta el final del paredón. Subtramo 55 – 56.

Margen izquierdo.

**Ficha 32.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 57 – 58.  
Margen izquierdo.

**Ficha 33.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 59 – 60.  
Margen izquierdo.

**Ficha 34.** Tramo desde el puente del Reino hasta el final del paredón. Subtramo 61 – 62.  
Margen izquierdo.

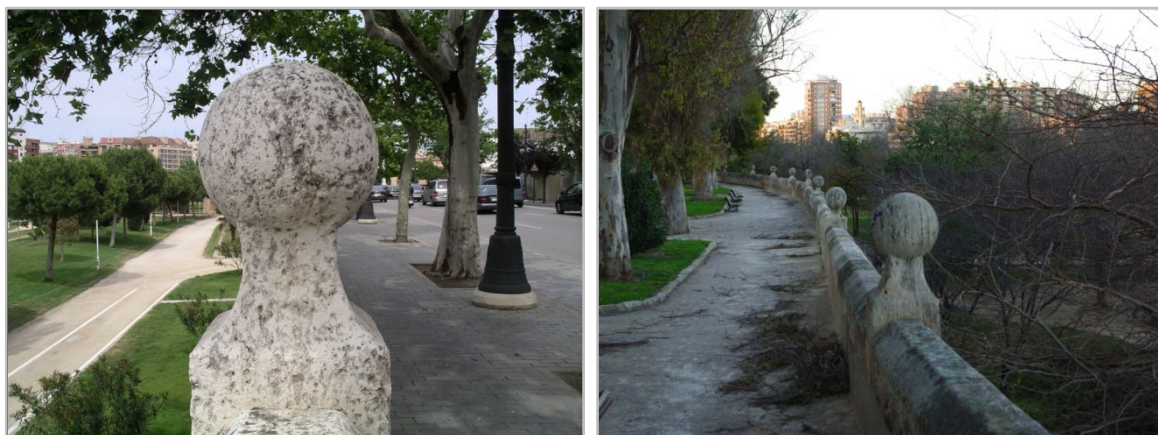


## 4.5.- ORNAMENTOS DE LOS PRETILES

### 4.5.1.- Elementos esféricos

Los aledaños del cauce del Turia fueron decorados con diferentes atavíos, bancos pétreos y esculturas. En este apartado se estudia el ornato que figura sobre los pretiles, si bien, cuando se trate de la historiografía de cada uno de los puentes históricos también se analizará las obras escultóricas y ornatos que estos ostentan.

Las primeras piezas escultóricas que se disponen en la ciudad Valencia, corresponden a las obras que ornamentan puentes y pretiles del antiguo cauce del Turia. Anteriormente se dispusieron sobre los pretiles y puentes las características esferas líticas sobre base tronco-piramidal. Este ornato otorga al cauce un marcado carácter herreriano y se ha convertido en un símbolo característico de la imagen del río Turia a su paso por la ciudad de Valencia.



Esferas líticas sobre los pretiles del antiguo cauce del Turia.

El rey Felipe II envió a su arquitecto de confianza don Juan de Herrera a inspeccionar las obras de construcción del puente del Mar (1592-1596) y fue él, casi con toda certeza, quien ordenó colocar este ornato sobre el puente del Mar<sup>133</sup>. Progresivamente este elemento se fue disponiendo sobre todos los puentes y pretiles construidos en el cauce del río Turia. Años antes, Juan de Herrera había diseñado y construido el puente de Segovia sobre el río Manzanares en Madrid y en él se dispusieron, sobre sus pretiles, los mismos adornos esféricos. Según Portabales fue Juan Bautista de Toledo quien utilizó por primera vez este elemento para la decoración de la Lonja del Escorial.

<sup>133</sup> El 14 de noviembre de 1595 se paga 19 sous y 2 diners, por la mano de obra para realizar este ornamento

*Las bolas esféricas ya se habían empleado en Italia en la decoración de jardines y aparecen en los dibujos del citado libro de S. Serlio. En España adquieren carta de naturaleza en el monasterio del Escorial y en la arquitectura manierista de la época.*<sup>134</sup>



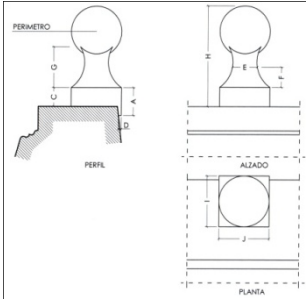
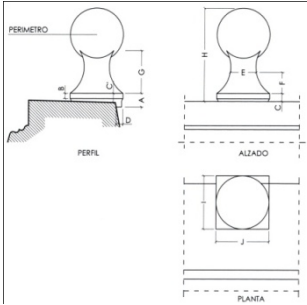
Puente de Segovia sobre el río Manzanares de Madrid. Mandado construir por el rey Felipe II (1556-1598) a su arquitecto Juan de Herrera (1530-1597). Las obras de éste monumento renacentista se realizaron entre los años 1582 y 1584. Sus pretils sustentan los ornatos esféricos.

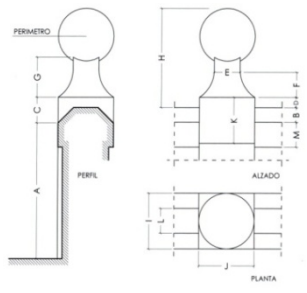
Se ha realizado una catalogación de todos los ornatos esféricos existentes en los pretils del viejo cauce del Turia, desde el puente Nou d'Octubre hasta llegar a la ciudad de las Artes y las Ciencias donde actualmente el pretil se interrumpe. Se han contabilizando un total de 283 adornos, de los cuales 129 se encuentran en el pretil de la ribera izquierda y 153 en la margen derecha. Para la catalogación se ha elaborado unas fichas donde se recogen sus características geométricas y localización (estas fichas se pueden consultar en el Anexo 2 de este proyecto). De su estudio se ha comprobado que existen diferentes tipos de ornatos, atendiendo ya sea a su ubicación, al encuentro de su base con el pretil, o a las pequeñas variaciones geométricas.

Se han dispuesto 5 variantes:

Tipo A	Tipo B
<p>El sillar del pretil se eleva para conformar la base del ornato.</p>	<p>La base del ornato, de planta cuadrada, apoya directamente sobre el pretil.</p>

<sup>134</sup> Catalá Gorgues, M A. "Protagonismo del Río en el devenir urbano de la Ciudad de Valencia". Revista CIMAL. Nº23. Ed. Ayuntamiento de Valencia. p 26

Tipo B'	Tipo C
	
La base sobresale varios centímetros del pretil.	Ornatos con base moldurada y de escasa altura.

Tipo D

Su base interrumpe el pretil apoyando sobre la calzada.

Si bien en los pretils de la ribera derecha los ornatos esféricos que se encuentran sólo corresponden a la tipología A, en la ribera izquierda se combinan los 5 tipos, ordenándose en función del tramo en el que se ubican. Así se muestran:

#### Ribera Izquierda

- En los tramos comprendidos entre puente Nou d'Octubre y el puente de San José, paredón construido en el siglo XX, se encuentran ornatos de Tipo D, con un número total de 87 (22 en el tramo p. Nou d'Octubre - p. Campanar; 17 en tramo p. Campanar - p. Ademuz; 34 en p. Ademuz - p. de las Artes y 14 en tramo p. de las Artes - San José). Su altura media respecto al pretil es de 70 cm y su diámetro es de 45 cm. Existe una excepción en la última esfera, del tramo p. de las Artes - p. San José, la cual es de tipo A.
- Actualmente no existe ningún ornato esférico en los tramos que van desde el puente de San José, pasando por el de Serranos y el de la Trinidad, hasta el puente del Real.
- Desde el puente del Real hasta el puente del Mar existen un total de 34 ornatos (18 en tramo p. Real - P. Alameda; 10 en el tramo p. Alameda - p. Flores y 6 en el p. Flores - p. Mar).

Entre el puente del Real y el de la Alameda, todas las esferas son del Tipo B, diámetro que oscila entre 44 y 46 cm. y una altura media sobre el pretil de 75-76 cm, aunque las esferas 2, 3 y 16 superan los 82 cm de altura.

Entre el puente de la Alameda y el de las Flores, se encuentra una variada representación de los diferentes tipos de elementos esféricos. Así, la esfera nº 1 pertenece a la tipología A, la nº 2 a la tipo B, las nº 3, 4, 7 y 8, son de Tipo B' (diámetro entre 41 y 45 cm. y altura desde el pretil entre 70 y 75 cm) y las nº 5, 6, 9 y 10 son de tipo C. (diámetro medio de 50 cm y su altura varía desde 68 hasta 75 cm.) Y, por último, entre el puente de las Flores y el puente del Mar se encuentra que las esferas 1,2,3 y 4 son del Tipo C y la 5 y 6 son del Tipo A.

- Desde el puente del Mar hasta el puente de Aragón existen un total de 7, todas ellas de tipo A (con diámetro medio 45 cm y altura de entre 75 y 80 cm).

- Desde el puente de Aragón hasta la terminación del pretil, actualmente no persiste ningún elemento esférico.

#### Ribera derecha

Como ya se ha comentado, todos los ornatos que se disponen en esta ribera son del Tipo A. Su diámetro medio es de 45 cm, excepto en las 3 esferas entre el puente de las Flores y el puente del Mar que es de 50 cm. La altura media de los ornatos medidas desde el pretil es de 79 cm, siendo los valores extremos de 72 cm (entre el p. Trinidad y p. del Real) y 82 cm en los ornatos que van desde el puente de Aragón hasta el final del pretil.

No existen o mejor dicho, dejó de recolocarse tras la última riada este tipo de adorno, en los tramos comprendidos entre el puente de San José y el puente de Serranos y de éste hasta el puente de la Trinidad, ni en el tramo que va desde el puente de Ángel Custodio al puente del Reino.

#### **4.5.2.- Bancos pétreos**

Otro elemento repetitivo que ornamenta el cauce del Turia son los bancos pétreos o canapés, dispuestos en diferentes tramos. En el paseo de La Pechina, tras la riada acontecida en 1731 que rompió parte de los paredones de ese tramo, se dispusieron en el cauce unos estribos de forma piramidal y en su parte alta el pretil se quebró para albergar en ellos unos bancos de piedra para el reposo de los que caminaban por el paseo. En el respaldo de cada uno de los bancos aparece labrado una numeración, si bien en alguno de ellos ésta ha sido borrada por el paso del tiempo. Esta numeración se puede observar a partir del banco con el número 15 que coincide con el actual estribo 14, contando de oeste a este. Los números no cuadran ya que, en el espacio ocupado por el puente de Campanar, debió de figurar un estribo con un banco mas, de esta forma la numeración sería correcta. Lo mismo ocurre en los aledaños al puente de Ademuz, el estribo situado al oeste del puente esta marcado con el número 18, en cambio el inmediato una vez atravesado el puente lleva grabado el



número 20, por lo que fueron dos estribos-bancos los que este puente ocultó. Bajo el puente de Las Artes debió estar el estribo con el número 31, ya que el situado aguas arriba de éste lleva el número 30 y el último estribo hacía el este, al otro lado del puente situado 28,60 m. de él, ostenta el número 32.

Todo esto indica que como pocos fueron 32 estribos con sus bancos correspondientes los que se construyeron en esta zona del río. Actualmente existen un total de 29 estribos (en los que están situados más al hacia el oeste y en el estribo con el número 22, los bancos pétreos que acogían han desaparecido dejando el espacio que ocupaban vacío). Hay un total de 18 bancos de corte recto, cuya longitud oscila entre 7,8 y 9,60 metros y 1 más de planta semicircular y que lleva grabado el número 27.



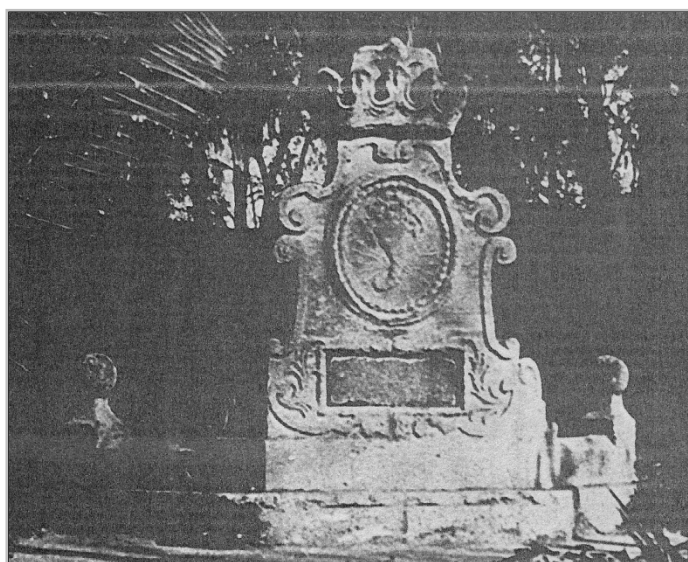
Estribos y bancos pétreos numerados situados en el Paseo de la Pechina.

Como inicio del pretil (límitrofe casi con Mislata) antiguamente existía otro banco de estilo barroco, con volutas y ornatos esféricos en sus extremos, conocido como “Lo Rat Penat”. Promovido por la *Fabrica Nova del Riu*, databa de 1770 y estaba decorado con frontón de estilo barroco rematado por la corona real antigua y, sobre ésta, el heráldico murciélago “Rat Penat”, que le daba nombre al conjunto. Sobre relieve, un gran medallón con el escudo de la Valencia Romana (un óvalo con el cuerno de la abundancia de Amaltea y un

haz de flechas). Bajo el medallón figuraba una lápida “Floribus et roseis formosas Turia ripis / frutibus et plantis semper pulcherrima undis”

El banco fue dispuesto para indicar a los extranjeros las dos rutas que podían seguir, la de la puerta de Quart o la Puerta de Serranos. *En el ángulo o esquina que mira al río dice “puerta de Serranos” y en el opuesto, que mira a la acequia y al camino real “puerta de Quart”* (Teixidor, Antigüedades de Valencia...)

Este banco debió desaparecer con la construcción del puente Nou d’Octubre. La última referencia sobre él la realiza Juan Alberto Kurz en un artículo publicado en el periódico Las Provincias, en noviembre de 1981, donde se denuncia su abandono y malogrado estado de conservación.



Banco “Lo Rat Penar”

Siguiendo por el Paseo de la Pechina, en el tramo entre el puente Nou d’Octubre y el puente de Campanar, se encuentra otro canapé de piedra (situado en el estribo número 6). Éste banco al contrario de los otros se encuentra orientado de espaldas al Paseo y observando el cauce. De estilo barroco, su grueso respaldo moldurado aparece fechado en 1756. Su orientación hacia el cauce es debida a que en él aguardaban los magistrados encargados de controlar e inscribir toda la madera que descendía por el río Turia, hacía la ciudad de Valencia, proveniente de las tierras turolenses. Una vez realizada la inspección estas maderas eran almacenadas en las proximidades al puente de Serranos<sup>135</sup>.

---

<sup>135</sup> <http://www.valencia.es/ayuntamiento> “Los Pretiles y su entorno. Los Puentes”. p.1





Banco barroco datado en 1756

Frente al actual polideportivo de la Pechina, antiguo Matadero Municipal, se encuentra desde 1759 un frontón moldurado, sobre un banco de piedra (número en respaldo 13) de 9.14 metros de longitud, flanqueado por dos adornos esféricos en sus extremos. El frontón de estilo barroco ésta decorado en su parte alta por una cornisa moldurada sobre la que se elevan tres pináculos de estilo clasicista. Bajo él, un escudo de Valencia y dos inscripciones: una situada en la parte alta y que dice: SODALICIV / VERNARVM / COLENTES ISID (el colegio de los adoradores de Isid) y la otra colocada más abajo, donde se puede leer COL.IV IT VALENTIA (Valencia colonia del derecho italiano)<sup>136</sup>.



Frontispicio.

Había también en esta parte del cauce otro banco de carácter marineru, conocido como el Navío, que simulaba la popa de una embarcación. Actualmente se encuentra ubicado en la zona ajardinada existente en las proximidades al puente del Real.

<sup>136</sup> Traducciones extraídas de: Kurz Muñoz, J.A. "Barandas y esculturas del paseo de la Pechina" Las provincias, 14 de noviembre de 1981. p. 24



El Navío

Destaca otro banco pétreo, siguiendo el Paseo de la Pechina, una vez atravesado el puente de Ademuz a la altura de la calle Beato Gaspar Bono, dando inicio a una rampa de carruajes de acceso al cauce. Esta bella obra con el respaldo ondulado de estilo barroco, se encuentra en serio estado de abandono, donde la intemperie y paso del tiempo, han arruinado parte de su composición. En su lado derecho, bajo un gran pomo aparece grabada la fecha de 1766.



Banco barroco, fecha rubricada 1766



En la ribera izquierda, se encuentran cuatro miradores de planta circular que interrumpen el pretil y en los cuales también se ubican bancos pétreos. Dos de ellos se encuentran entre el tramo entre el puente de San José y el puente de Serranos, y otros dos entre este último puente y el puente de la Trinidad, frente a San Pio V. Dice la leyenda que los forasteros que llegaban a altas horas a la ciudad y se encontraban las puertas de la muralla cerradas, pasaban toda la noche en estos miradores y que de aquí ha llegado el dicho “Quedarse a la luna de Valencia”. Estos bellos miradores no sólo servían para contemplar desde ellos el cauce o sentarse a descansar en sus bancos, sino que también, dada la estrechez de las calles, eran utilizados por los carruajes para realizar un cambio de dirección.



Miradores de planta semicircular

En el pretil limítrofe con el Paseo de la Alameda, se halla un banco continuo que en origen se iniciaría en el puente del Real hasta llegar al puente de las Flores. Actualmente se encuentra interrumpido, al igual que el pretil, a causa de la construcción de los puentes de la Alameda (Exposición) y del Mar. Su longitud es de: 389,60 metros desde el puente del Real al puente de la Alameda, 233,48 m. desde éste hasta el puente de las Flores y de 94 m. en su tramo final hasta llegar al puente del Mar. No se han encontrado datos de su construcción, pero debió de coincidir con la adecuación del paseo de la Alameda; ya aparece grafiado en el plano del padre Tosca de 1704 y su posterior de 1738, donde se muestra con mayor detalle.



Banco continuo frente al Paseo de la Alameda

### 4.5.3.- Elementos escultóricos

Dentro de los elementos escultóricos que se encuentran a orillas del Turia, están las estatuas de San Pedro Pascual y la del Salvado, situadas sobre pedestales y el estribo denominado La Petxina.

San Pedro Pascual.- Su escultura conmemorativa se ubica en el paseo de de la Pechina, a la altura de la calle del Moro. A instancias de la *Fabrica Nova del Riu* fue esculpida por Tomas Llorens en 1761. El pedestal, de planta triangular, está situado tras el banco pétreo número 17. El Santo se representa con un libro abierto en su mano izquierda y una pluma en la derecha; bajo un ángel sujeta la mitra del obispo.

Esta estatua fue restaurada con anterioridad a 1917; en 1965 se le restituyeron algunas partes (obra de Florencio Ramón Ruíz) y de nuevo fue restaurada en 2001<sup>137</sup>.

En el pedestal que sostiene la estatua aparece escrito en una lápida:

D.O.M. / ET / S.PIETRO PASCHALI MARTYRI / INVICTISSIMO / QUI / VALENTIAM ORTU, PARIS  
SCHOL. STUDIIS / ALMAN PATRIAE / CATHEDR. CANONICATU, / ORD.B.V.M. DE MERCEDE  
PROFESSIONE, / GIENNIUM PONTIFICATU, GRANATAM SANGUINE, / DEIPARAM ORIGIN.  
CABE INMU= / INGENIO, TOTAM DE NIQUE CHIRIS= / TI ECCLESIAM EGREGIIS EXEMPLIS AC /  
SAPIENTISS SCRIPTIS EXIMIE ORNAVIT / NOBILITAVITQUE S.P.Q.V. / QUATUOR VIRIS  
PUBLICOR. OPER. AD- / VERSUS FLUMINIS INIVRIAM DECERNEN / TIPUB. AUGUSTUM  
INCLYTI-CIVIS SIMULA- / CRUM PUBLICAE SECURITATIS VADEM AGGERI / MINUTISS.  
SUPERIMPONI / GIENNIUM PONTIFICATU, GRANTTAM SAS= / ANO PREPARATAE SALITIS  
MDCCLXI

Fâbrica Nova del Riu.

---

<sup>137</sup> De las Heras Esteban, E. "La escultura pública de Valencia. Estudio y Catalogo" Tesis doctoral. Dep. de Historia del Arte. Universidad de Valencia. 2003. p 135-137



Estatua de San Pedro Pascual

El Salvador.- La estatua de Fr. Tomas de Villanueva sosteniendo el Cristo del Salvador se sitúa en la ribera derecha, en el tramo del cauce comprendido entre el puente de Serranos y el puente de la Trinidad, sobre un pedestal de planta triangular. Se ubicó en el pretil del río en 1638, cobijada bajo un casilicio. Según cuenta la leyenda se erigió esta imagen al encontrarse tras la riada de 1250, una imagen del Cristo crucificado frenada justo en este punto. Actualmente estatua original se encuentra en la iglesia de El Salvador y la existente en el cauce y desprovista del casilicio<sup>138</sup>, es obra de Jesús Castelló y data de 2001.

En la lápida que figura en su pedestal aparece escrito:

S.P.Q.V. / SISTE VIATOR ET TVRIAM IMITARE OSCVLA LIBANTEM FELICI RIPAE SAGRAM / CAELESTIS SERVATORIS IMAGINEM SALVTIFERI CROVIRIS IN BERITO VRBE / PRODICAM AB VERO PELAGI ET FLVMINIS ALVEO MIRABILITER APellentem DIVINI AMORIS PIGNO VERE CEPIT ANNO M.CC.L. POSTERIS CONSIGNANT TAM / SINGVLARIS BENEFECE GRATAM MEMORIAM / ANNO MDLXXXVIII

\*\*\*

PER BELLVM PRO ARIS ET FOCIS INVITUM DESTRUVCTVM SENATVS VALENTINVS / HOC MONVMENTVM REAEDIFICAVIT RITA BARBERA VRBIS PRAEFECTA. IN / EFFIGIEI INVENTIONE OB AVCTVM TVRIAE FLVMINIS / TERTIO MILLENNIO ANNO XXI NAT- DNI.

<sup>138</sup> El casilicio que albergaba la estatua del Salvador desapareció en 1809.





Estatua de El Salvador

La Petxina.- Para finalizar con la relación de elementos escultóricos, señalar un estribo con forma de pechina invertida situado en el inicio del pretil de la rampa de carruajes que existe frente a la calle Beato Gaspar Bono; que le da nombre al paseo situado en esa parte de la ciudad. En uno de sus laterales lleva grabada la fecha de 1765. Este estribo, tallado laboriosamente, permaneció oculto hasta 1958, fecha en que reapareció con motivo de las obras de acondicionamiento del cauce. Actualmente para su preservación se ha colocado un vallado que lo circunda.



La Petxina.



#### 4.6.- CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS – PREDIMENSIONADO DEL MURO

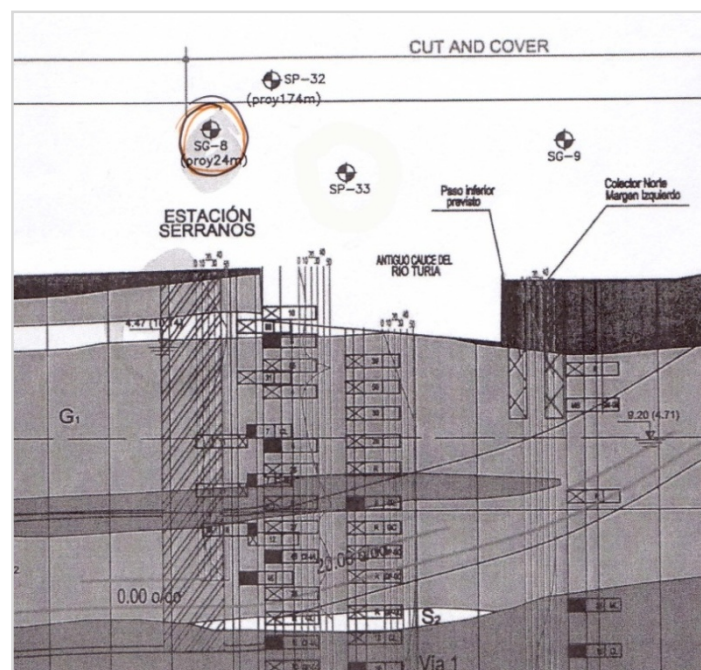
Para estimar el grosor de los paredones considerados como muros de sostenimiento de tierras se han realizado el cálculo estructural, partiendo de unos datos previos que a continuación se exponen, efectuando las siguientes comprobaciones: empujes del terreno (Método de Ranking y Coloma), coeficiente de seguridad al vuelco, paso de la resultante por el centro de la base, estudio de los empujes movilizados, coeficiente de seguridad al deslizamiento y criterios de plastificación;

Datos previos:

1.- **Sondeo mecánico** realizado por SENER para TYPESA, Ingenieros, Consultores y Arquitectos, en el cauce del río Turia entre el puente de la Trinidad y el puente de Serranos, en junio de 2001.



Emplazamiento del sondeo



Sondeo SG-8

## 2- Resultados de ensayos realizados (empresa TYPESA)

A partir de los ensayos de campo y laboratorio se han reconocido una sucesión de estratos de naturaleza predominantemente de naturaleza granular (arenas y gravas) y otros de carácter cohesivo (limos y arcillas).

### A.- Niveles De Terreno:

- Nivel de rellenos artificiales, son consecuencia de la acción autóptica, con espesor de 0,75 cm. Los materiales que predominan son los limos y arenas, entre los cuales aparecen restos de hormigón, cemento, adoquines, alquitrán...

- Nivel de gravas artificiales, formado por un nivel de gravas y bolos con un matriz areno-limoso, de color marrón claro-gris, disminuyendo el contenido de bolos hacia la base. Tamaño max. 10. cm. Espesor entre 2,5 – 3 m.

- Nivel de limo arcilloso, Limo algo arcilloso con módulos limosos compactos de color marrón a marrón oscuro. Espesor de 2,5 a 5 m.

B.- El Nivel Freático se encuentra a 4,5 m por debajo del lecho del río, y suponiendo que no hay absorción capilar, no aparecerán presiones intersticiales, por lo tanto las presiones totales y efectivas son iguales.

### C.- Resumen De Parámetros Geométricos

TIPO DE SUELO	Prof. (m)	Peso específico aparente $\gamma_{ap}$ (Kn/m <sup>3</sup> )	Peso específico sumergido $\gamma_{sum}$ (kN/m <sup>3</sup> )	Cohesión C' (kPa)	Ángulo de rozamient. Interno $\phi'$ (°)	Módulo de deformac. E (MPa)	Coef. Pousson $\nu$	Coef. Balastro Horizont. $K_n$ (kN)	Coef. Permeabil. Medio K (cm)
Rellenos	---	18	10	0	28	12,5	0.35	20.000	1.10 <sup>-3</sup>
Arcillosas limosas y limo arcilloso	< 5	21	11	15	28	15	0.32	50.000	1.10 <sup>-5</sup>
	> 5	21	11	15	28	25	0.32	100.000	1.10 <sup>-5</sup>
Gravas y bolos en matriz areno arcillosa	< 11	20	10	0	36	30	0.30	75.000	1.10 <sup>-3</sup>
	> 11	20	10	0	39	45	0.30	150.000	1.10

## D.- Resumen De Parámetros Geotécnicos Propuestos Para El Predimensionamiento

TIPO DE SUELO	Prof. (m)	Ángulo de rozamiento entre el terreno y la pantalla en caso de empuje activo $\delta$	Coefficiente de empuje activo <sup>(*)</sup> Ka	Coefficiente de empuje al Reposo <sup>(**)</sup> Ko	Coefficiente de empuje pasivo Kp
Rellenos	---	0	0,36	0,53	2,77
Arcillosas limosas y limo arcilloso	< 5	10	0,33	0,53	2,77
	> 5	10	0,33	0,53	2,77
Gravas y bolos en matriz areno arcillosa	< 11	12	0,24	0,41	3,85
	> 11	12	0,21	0,37	4,40

(\*) Según Coulomb

(\*\*)  $Ko=1 - \text{sen } \phi'$  (considerando que se trata de suelos normalmente consolidados.

NOTA: En el empuje pasivo se considerará como  $\delta=0$  en todos los casos.

### 3.- Ensayos realizados a la piedra caliza de la cantera de Godella

(Martínez Chao, C.J. "La piedra Caliza de Godella: Caracterización y Aplicaciones" T.F.C., E.U.A.T.V., 1995.

Peso específico aparente  $\gamma_{ap} \rightarrow 26 \text{ KN /m}^3$

Resistencia a compresión (Rc)  $\rightarrow 76,32 \text{ Nw/cm}^2$

### 4.-Hipótesis de cálculo, NTE, Acondicionamiento del terreno. Cimentaciones.

- Coeficiente de seguridad adoptado al vuelco  $\rightarrow 1,5$
- Coeficiente de seguridad adoptado al deslizamiento  $\rightarrow 1,5$
- La excentricidad de la resultante  $\leq B/6$ , siendo B el ancho en proyección horizontal de la base de cimiento.
- Solicitación en explanada superior a viales con sobrecarga no mayor a  $1\text{t/m}^2$

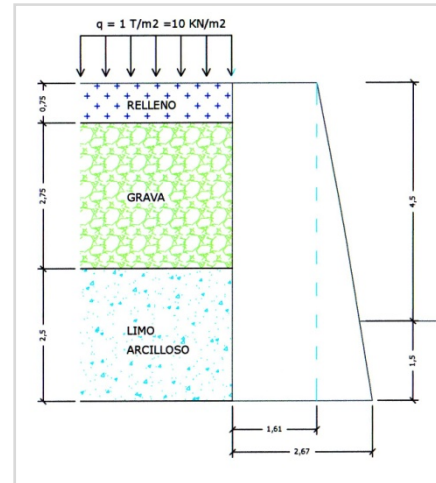
### 5.- Suelos cohesivos $\rightarrow Ca/C' = 1/2$

Según libro de la *Obra Nueva del Río* (1591-92), el ancho del paredón debía oscilar entre 1,61 m y 2,07 m.

**COMPROBAREMOS SI EL PAREDÓN RESISTE LOS EMPUJES DEL TERRENO TOMANDO 1,61 METROS DE ANCHO, EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE EL PUENTE DE SERRANOS Y EL PUENTE DE LA TRINIDAD.**

Datos:

- La altura y el talud según medición actual, realizada del tramo entre el puente del Trinidad y el Puente de Serranos.
- La cimentación, por tanteo, mínimo 1,5 m.
- $q$  = sobrecarga de uso.



	Profundidad	P. específico	P. saturado	Cohesión	Ángulo de rozamiento interno
<b>Relleno</b>	$0 \leq Z \leq 0,75$	18	20	0	38
<b>Grava</b>	$0,75 \leq Z \leq 3,5$	20	20	0	36
<b>Limo Arcilloso</b>	$3,5 \leq Z \leq 6$	21	21	15	28

## a.- CÁLCULO DE ESFUERZOS

### *MÉTODO DE RANKINE (1857)*

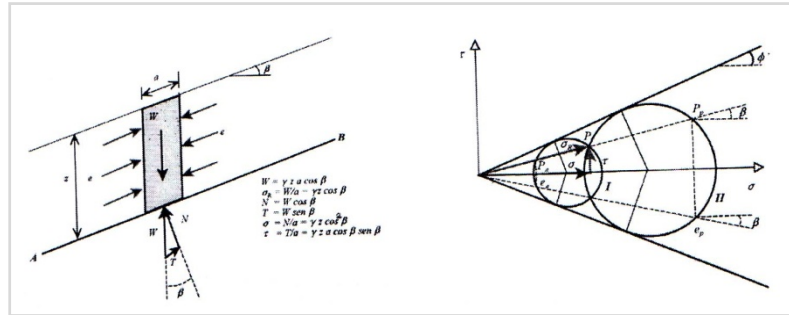
Hipótesis<sup>139</sup>

- Terreno homogéneo e isótropo en equilibrio plástico.
- Muro con trasdós vertical
- Coeficiente de fricción MURO – TERRENO:  $\delta = 0$

*Obtiene los empujes partiendo de un terreno que se encuentra en un estado de equilibrio plástico y en donde el muro no produce ninguna perturbación.*

<sup>139</sup> Izquierdo Silvestre, F. A “Tema II: Empujes del terreno”, apuntes, asignatura Geotécnica y Cimientos I, Bloque II: Geotecnología. E.T.S.I Caminos, Canales y Puestos. Dpto. Ingeniería del Terreno. pp. 9 – 11.





En esta hipótesis, si el muro tiene el trasdós vertical, en cada punto de éste, las tensiones resultantes  $e_a$  (tensión activa) o  $e_o$  (tensión pasiva), paralela ésta a la superficie del terreno, y por lo tanto, ambas con una componente vertical y otra horizontal.

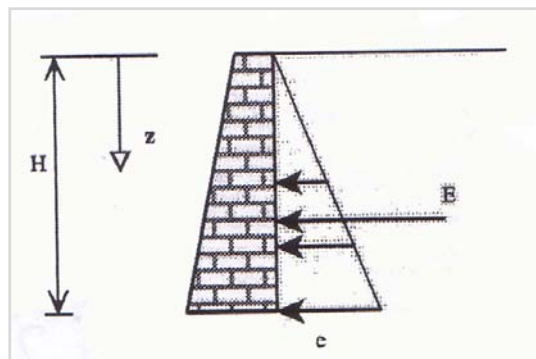
Realizando ciertas manipulaciones trigonométricas con el círculo de Mohr se llega a la siguiente relación:

$$\frac{e_a}{\sigma_R} = \frac{\cos \beta - \sqrt{\cos^2 \beta - \cos^2 \phi}}{\cos \beta + \sqrt{\cos^2 \beta - \cos^2 \phi}}$$

$$e_a = z \gamma \cos \beta \frac{\cos \beta - \sqrt{\cos^2 \beta - \cos^2 \phi}}{\cos \beta + \sqrt{\cos^2 \beta - \cos^2 \phi}} = z \gamma \cos \beta \operatorname{tg}^2 \left( \frac{\pi}{4} - \frac{\omega}{2} \right)$$

Siendo:  $\cos \omega = \cos \phi / \cos \beta$

**Terreno Horizontal:**



**EMPUJE ACTIVO:**

$$e_a = \zeta_v \operatorname{tg}^2 (\pi/4 + \phi/2) = \gamma z \operatorname{tg}^2 (\pi/4 + \phi/2)$$

$$K_a = \operatorname{tg}^2 (45 - \phi/2) = (1 - \operatorname{sen} \phi) / (1 + \operatorname{sen} \phi) \text{ coef. de empuje activo.}$$

**EMPUJE PASIVO:**

$$e_p = \zeta_v \operatorname{tg}^2 (\pi/4 - \phi/2) = \rightarrow \gamma z \operatorname{tg}^2 (\pi/4 - \phi/2)$$

$$K_p = 1/K_a \text{ coef. de empuje pasivo.}$$

⇒ Cálculo de los Empujes Activos

$$0 \leq Z \leq 0,75 \rightarrow e'_a = (\zeta'_v \times K_a) - (2 c' \sqrt{k_a})$$

$$c' = 0$$

$$\zeta_v = \zeta'_v = (\gamma \times Z) + q$$

$$\zeta_{v(0,75)} = (18 \times 0,75) + 10 = 23,5 \text{ KN/m}^2$$

$$K_a = \tan^2(45 - \phi/2) = (1 - \sin \phi) / (1 + \sin \phi) = (1 - \sin 28) / (1 + \sin 28) = 0,361$$

$$e'_a = \zeta'_v \times K_a = 23,5 \times 0,361 = 8,4835 \text{ KN/m}^2$$

$$e'_{a(0,75)} = 8,4835 \text{ KN/m}^2$$

$$0,75 \leq Z \leq 3,5 \rightarrow e'_a = \zeta'_v \times K_a - (2 c' \sqrt{k_a})$$

$$c' = 0$$

$$\zeta_{v(0,75)} = 23,5 \text{ KN/m}^2$$

$$\zeta_{v(3,5)} = \zeta_{v(0,75)} + (\gamma \times Z - 0,75)$$

$$\zeta_{v(3,5)} = 23,5 + (20 \times 2,75) = 78,5 \text{ KN/m}^2$$

$$K_a = (1 - \sin \phi) / (1 + \sin \phi) = (1 - \sin 36) / (1 + \sin 36) = 0,25962$$

$$e'_{a(0,75)} = \zeta'_{v(0,75)} \times K_a = 23,5 \times 0,25962 = 6,1011 \text{ KN/m}^2$$

$$e'_{a(3,5)} = \zeta'_{v(3,5)} \times K_a = 78,5 \times 0,25962 = 20,38 \text{ KN/m}^2$$

$$e'_{a(0,75)} = 6,1011 \text{ KN/m}^2$$

$$e'_{a(3,5)} = 20,38 \text{ KN/m}^2$$

$$3,5 \leq Z \leq 6 \rightarrow e'_a = (\zeta'_v \times K_a) - (2 c' \sqrt{k_a})$$

$$\zeta_{v(3,5)} = 78,5 \text{ KN/m}^2$$

$$\zeta_v = \zeta_{v(3,5)} + (\gamma \times Z - 3,5)$$

$$\zeta_v = 78,5 + (21 \times Z - 3,5) = 21Z + 5$$

$$K_a = (1 - \sin \phi) / (1 + \sin \phi) = (1 - \sin 28) / (1 + \sin 28) = 0,361$$

$$e'_a = \zeta'_v \times K_a - 2 c' \sqrt{k_a}$$

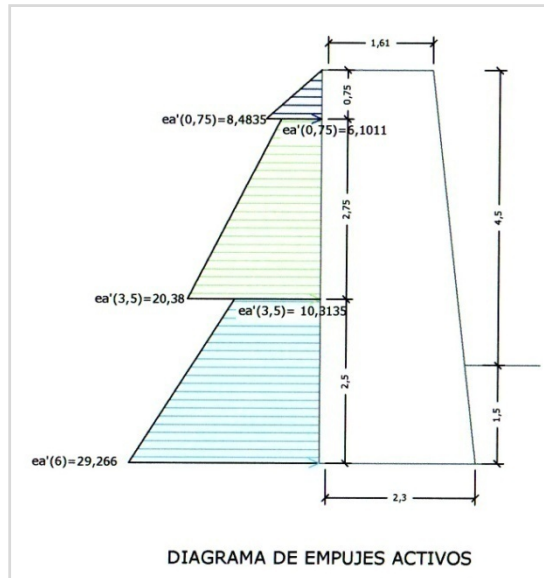
$$e'_a = [(21Z + 5) \times 0,361] - (2 \times 15 \times \sqrt{0,361})$$

$$e'_a = 7,581Z + 1,805 - 18,025$$

$$e'_a = 7,581Z - 16,22$$

$$e'_{a(3,5)} = 10,3135 \text{ KN/m}^2$$

$$e'_{a(6)} = 29,266 \text{ KN/m}^2$$



⇒ Cálculo de los Empujes Pasivos posibles en la Puntera

$$0 \leq Z \leq 1,5 \rightarrow e'_p = (\zeta'_v \times K_p) - (2 c' \sqrt{k_p})$$

$$\zeta_v = \zeta'_v = (\gamma \times Z)$$

$$\zeta'_v = 21 \times z$$

$$K_a = (1 + \text{sen } \phi) / (1 - \text{sen } \phi) = (1 + \text{sen} 28) / (1 - \text{sen} 28) = 2,77$$

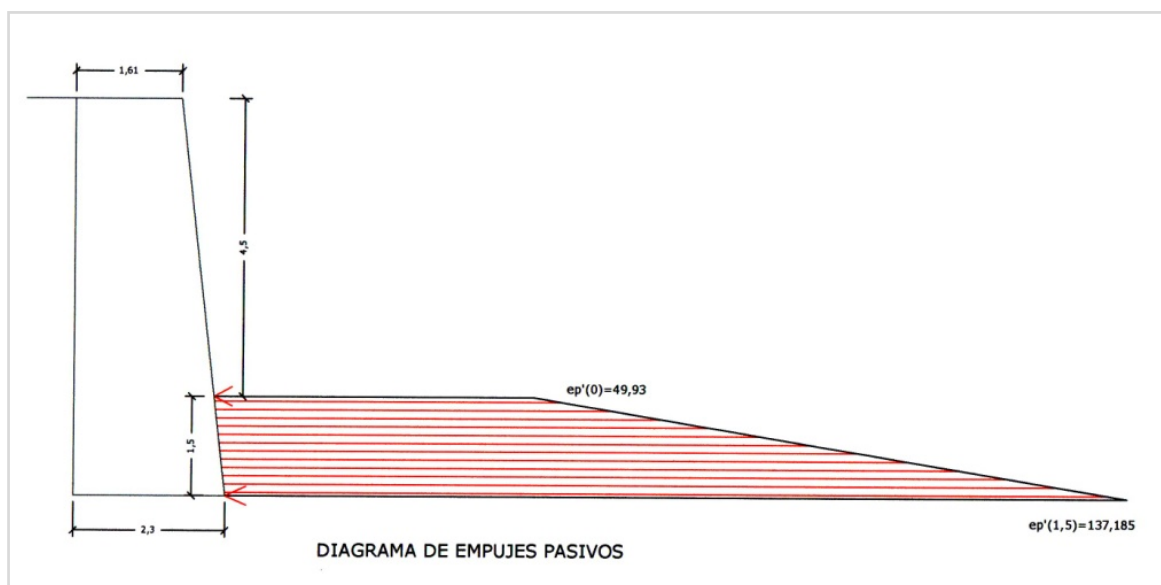
$$e'_p = (\zeta'_v \times K_p) - (2 c' \sqrt{k_p})$$

$$e'_p = (21z \times 2,77) - (2 \times 15 \times \sqrt{2,77})$$

$$e'_p = 58,17z + 49,93$$

$$e'_{p(0)} = 49,93 \text{ KN/m}^2$$

$$e'_{p(1,5)} = 137,185 \text{ KN/m}^2$$

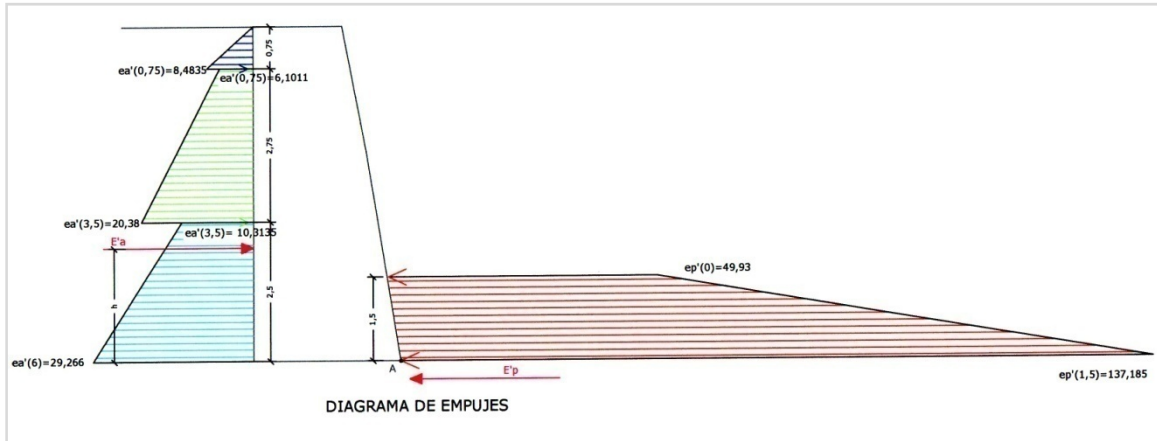


### Empuje pasivo

$$E'_p = (49,93 \times 1,5) + [ \frac{1}{2} (137,185 \times 49,93) \times 1,5 ] = 140,336 \text{ KN}$$

$$E'_p = 140,336 \text{ KN}$$

### ⇒ Cálculo de la Resultante (Ea)



$$E'_a = (8,4835 \times \frac{1}{2} \times 0,75) + [ (6,1011 \times 2,75) + ((20,38-6,1011) \times (\frac{1}{2} \times 2,75)) ] + [(10,3131 \times 2,5) + ((29,266-10,3131) \times (\frac{1}{2} \times 2,5))]$$

$$E'_a = 3,18 + 16,778 + 19,633 + 25,78 + 23,69 = 89,06 \text{ KN/m}$$

$$E'_a = 89,06 \text{ KN}$$

$$M_A = E_a \times h$$

$$M_A = [3,18 \times ((\frac{1}{3} \times 0,75) + 5,25)] + [16,778 \times (2,75/2 + 2,5)] + [19,633 \times (2,75/3 + 2,5)] + [25,78 \times (1/2 \times 2,5)] + [23,69 \times (1/3 \times 2,5)]$$

$$M_A = 17,49 + 65,015 + 67,08 + 32,225 + 19,74 = 201,55 \text{ KN/m}^2$$

$$M_A = E_a \times h = 201,55 \text{ KN/m}^2$$

$$h = 2,263 \text{ m}$$



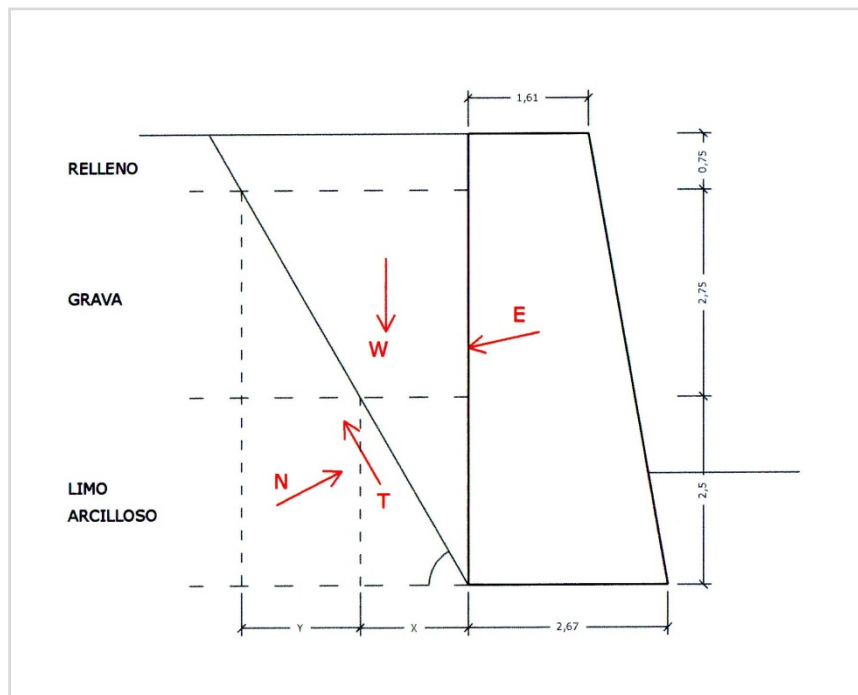
## MÉTODO DE COULOMB (1776)

A raíz de las observaciones realizadas en los muros reventados por la artillería, propuso un modelo de estimación de empujes del terreno, todavía utilizado actualmente, planteando el equilibrio de masa del relleno que se derramaba.

Hipótesis<sup>140</sup>

- Empuje activo  $E'_a$
- $c_a / c \rightarrow 1/2$  a 1 Suelos cohesivos.

El planteamiento del equilibrio permite obtener el empuje activo  $E_a$  en función de la inclinación del plano de deslizamiento.



⇒ Cálculo de los Empujes Activos

Para las Gravas:

Ángulo de rozamiento interno,  $\phi = 36^\circ$

Peso específico,  $\gamma = 20 \text{ KN/m}^3$

Cohesión,  $c' = 0$

Ángulos de rozamiento interno entre el terreno y la pantalla,  $\delta = 12$

1ª.-  $W = A_{\text{reas}} \times \gamma$

$W = [(2,75 \times X) + (\frac{1}{2} \times 2,75 \times Y)] \times \gamma$

$\text{tg } \alpha = 2,5 / X \rightarrow X = 2,5 / \text{tg } \alpha$

$\text{tg } \alpha = 2,75 / Y \rightarrow Y = 2,75 / \text{tg } \alpha$

<sup>140</sup>Izquierdo Silvestre, Frco. A "Tema II: Empujes del terreno", apuntes, asignatura Geotécnica y Cimientos I, Bloque II: Geotecnología. E.T.S.I Caminos, Canales y Puestos. Dpto. Ingeniería del Terreno. p. 13 -14.

$$W = [(2,75 \times (2,5 / \operatorname{tg} \alpha))] + [1/2 \times (2,75 \times (2,75 / \operatorname{tg} \alpha))] \times \gamma$$

$$W = 213,125 / \operatorname{tg} \alpha$$

$$2^{\text{a}} - E'_x = E' \times \cos \delta$$

$$E'_x = E' \times \cos 12$$

$$3^{\text{a}} - E'_y = E' \times \operatorname{sen} \delta$$

$$E'_y = E' \times \operatorname{sen} 12$$

#### 4<sup>a</sup>.- Equilibrio de fuerzas verticales

$$W - N'_y - T'_y - E'_y = 0$$

$$N'_y = N' \times \cos \alpha$$

$$T'_y = T' \times \operatorname{sen} \alpha$$

$$W - (N' \times \cos \alpha) - (T' \times \operatorname{sen} \alpha) - E'_y = 0$$

#### 5<sup>a</sup>.- Equilibrio de fuerzas horizontales

$$E'_x + T'_x - N'_x = 0$$

$$T'_x = T' \times \cos \alpha = (N' \times \operatorname{tg} 36) \times \cos \alpha$$

$$N'_x = N' \times \operatorname{sen} \alpha$$

$$E'_x + (N' \times \operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - (N' \times \operatorname{sen} \alpha) = 0$$

$$E'_x + [N' \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha)] = 0$$

$$E'_x = -N' \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha)$$

-----

$$W - (N' \times \cos \alpha) - (T' \times \operatorname{sen} \alpha) - E'_y = 0$$

$$T = N' \times \operatorname{tg} 36$$

$$W - (N' \times \cos \alpha) - (N' \times \operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha) - E'_y = 0$$

$$W - E'_y = (N' \times \cos \alpha) - (N' \times \operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha)$$

$$W - E'_y = N' \times (\cos \alpha + (\operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha))$$

$$N' = (W - E'_y) / (\cos \alpha + (\operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha))$$

$$E'_x = -N' \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha)$$

$$E'_x = -[(W - E'_y) / (\cos \alpha + (\operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha))] \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha)$$

$$E'_x + [(W - E'_y) / (\cos \alpha + (\operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha))] \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha) = 0$$

$$E'_x = E' \times \cos 12$$

$$E'_y = E' \times \operatorname{sen} 12$$

$$(E' \times \cos 12) + [(W - (E' \times \operatorname{sen} 12)) / (\cos \alpha + (\operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha))] \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha) = 0$$

$$[(E' \times \cos 12) \times (\cos \alpha + (\operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha))] + [W \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha)] - [E' \times \operatorname{sen} 12 \times ((\operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - \operatorname{sen} \alpha)] = 0$$

$$(E' \times \cos 12 \times \cos \alpha) + (E' \times \operatorname{tg} 36 \times \operatorname{sen} \alpha \times \cos 12) + (W \times \operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) - (W \times \operatorname{sen} \alpha) - (E' \times \operatorname{sen} 12 \times \operatorname{tg} 36 \times \cos \alpha) + (E' \times \operatorname{sen} 12 \times \operatorname{sen} \alpha) = 0$$

Dividimos la ecuación por  $\cos \alpha$ :

$$(E' \times \cos 12) + (E' \times \operatorname{tg} 36 \times \operatorname{tg} \alpha \times \cos 12) + (W \times \operatorname{tg} 36) - (W \times \operatorname{tg} \alpha) - (E' \times \operatorname{sen} 12 \times \operatorname{tg} 36) + (E' \times \operatorname{sen} 12 \times \operatorname{tg} \alpha) = 0$$

$$\operatorname{sen} 12 = 0,2079$$

$$\cos 12 = 0,9781$$

$$\tan 36 = 0,7265$$

$$W = 213,125 / \tan \alpha$$

$$(0,97814 \times E') + (0,71065 \times E' \times \tan \alpha) + (154,84/\tan \alpha) - 213,125 - (0,15105 \times E') + (0,2079 \times E' \times \tan \alpha) = 0$$

$$a.- (0,9189 \times E' \times \tan \alpha) + (0,8271 \times E' \times \cos \alpha) + 213,125 + (154,84/\tan \alpha) = 0$$

1ª derivada d/dx

$$b.- 0,9189 E' = 154,844/\tan^2 \alpha$$

Tanteo:

$$E' = 50 \text{ KN} \rightarrow \alpha = 61,422^\circ \rightarrow E' = 51,22 \text{ KN} \rightarrow \alpha = 61,131^\circ$$

$E'_{\text{grava}} = 51,22 \text{ KN}$ $\alpha = 61,131^\circ$
---

### Para las arcillas:

Ángulo de rozamiento interno,  $\phi = 28^\circ$

Peso específico,  $\gamma = 21 \text{ KN/m}^3$

Cohesión,  $c' = 15$

Ángulos de rozamiento interno entre el terreno y la pantalla,  $\delta = 10$

$$1^{\text{a}}.- W = A_{\text{reas}} \times \gamma$$

$$W = [(1/2 \times 2,5 \times X)] \times \gamma$$

$$\tan \alpha = 2,5 / X \rightarrow X = 2,5 / \tan \alpha$$

$$W = [1/2 \times (2,5 \times (2,5 / \tan \alpha))] \times \gamma$$

$$W = 65,625 / \tan \alpha$$

$$2^{\text{a}}.- E'_x = E' \times \cos \delta$$

$$E'_x = E' \times \cos 10$$

$$3^{\text{a}}.- E'_y = E' \times \sin \delta$$

$$E'_y = E' \times \sin 10$$

### 4ª.- Equilibrio de fuerzas verticales

$$W - N'_y - T'_y - E'_y = 0$$

$$N'_y = N' \times \cos \alpha$$

$$T'_y = T' \times \sin \alpha$$

$$W - (N' \times \cos \alpha) - (T' \times \sin \alpha) - E'_y = 0$$

$$T = N' \times \tan 28$$

$$N' = (W - E'_y) / (\cos \alpha + (\tan 28 \times \sin \alpha))$$

### 5ª.- Equilibrio de fuerzas horizontales

$$E'_x + T'_x - N'_x = 0$$

$$N'_x = N' \times \sin \alpha$$

$$T'_x = T' \times \cos \alpha$$

$$T = N' \times \tan 28$$

$$E'_x + (T' \times \cos \alpha) - (N' \times \sin \alpha) = 0$$

$$E'_x + ((N' \times \tan 28) \times \cos \alpha) - (N' \times \sin \alpha) = 0$$

$$(E' \times \cos 10) + (N' \times ((\text{tg} 28 \times \cos \alpha) - \text{sen} \alpha)) = 0$$

$$(E' \times \cos 10) + [(W - E'_y) / (\cos \alpha + (\text{tg} 28 \times \text{sen} \alpha)) \times ((\text{tg} 28 \times \cos \alpha) - \text{sen} \alpha)] = 0$$

$$(E' \times \cos 10) + [(W - (E' \times \text{sen} 10)) / (\cos \alpha + (\text{tg} 28 \times \text{sen} \alpha)) \times ((\text{tg} 28 \times \cos \alpha) - \text{sen} \alpha)] = 0$$

$$W = 65,625 / \text{tg} \alpha$$

$$(E' \times \cos 10 \times \cos \alpha) + (E' \times \cos 10 \times \text{tg} 28 \times \text{sen} \alpha) + ((65,625 / \text{tg} \alpha) \times \text{tg} 28 \times \cos \alpha) - ((65,625 / \text{tg} \alpha) \times \text{sen} \alpha) - (E' \times \text{sen} 10 \times \text{tg} 28 \times \cos \alpha) + (E' \times \text{sen} 10 \times \text{sen} \alpha) = 0$$

$$\cos 10 = 0,9848$$

$$\text{sen} 10 = 0,1736$$

$$\text{tg} 28 = 0,53171$$

$$(0,9848 \times E' \times \cos \alpha) + (0,52363 \times E' \times \text{sen} \alpha) + [(34,8935 / \text{tg} \alpha) \times \cos \alpha] - [(65,625 / \text{tg} \alpha) \times \text{sen} \alpha] -$$

$$(0,09233 \times E' \times \cos \alpha) + (0,173648 \times E' \times \text{sen} \alpha) = 0$$

$$(0,8925 \times E' \times \cos \alpha) + (0,6973 \times E' \times \text{sen} \alpha) + [(34,8935 / \text{tg} \alpha) \times \cos \alpha] - [(65,625 / \text{tg} \alpha) \times \text{sen} \alpha] = 0$$

Dividimos la ecuación por  $\cos \alpha$ :

$$a.- (0,8925 \times E') + (0,6973 \times E' \times \text{tg} \alpha) + (34,8935 / \text{tg} \alpha) - 65,625 = 0$$

1ª derivada d/dx

$$[0,6973 \times (E' / \cos^2 \alpha)] - [(34,893 \times (1 / \cos^2 \alpha)) / \text{tg}^2 \alpha] = 0$$

$$b.- 0,6973 \times E' = 34,893 / \text{tg}^2 \alpha$$

Tanteo:

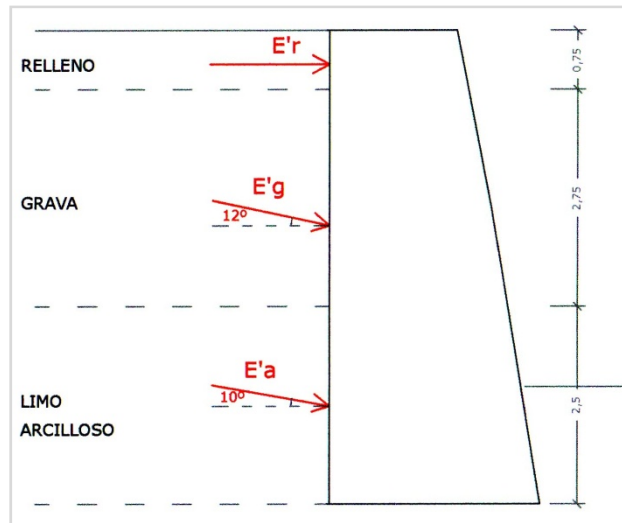
$$E' = 35 \text{ KN} \xrightarrow{a} \alpha = 50,093^\circ \xrightarrow{b} E' = 21,11 \text{ KN} \xrightarrow{a} \alpha = 56,995^\circ \xrightarrow{b} E' = 21,85 \text{ KN}$$

$E'_{\text{arcillas}} = 21,85 \text{ KN}$ $\alpha = 56,995^\circ$
--

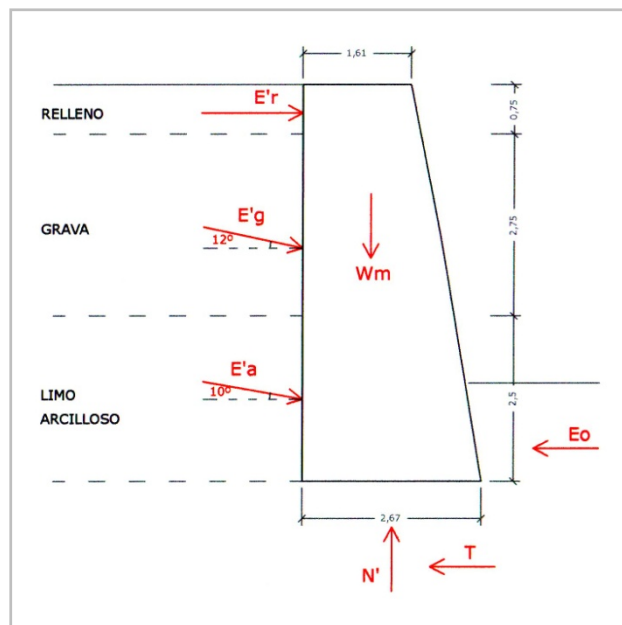


**Para el relleno:** (por Rankine)

$$E'_R = (\frac{1}{2} \times 0,75 \times 8,4835) = 3,18 \text{ KN/m}$$



$$E'_R = 1,8276 \text{ KN}; \quad E'_g = 51,22 \text{ KN}; \quad E'_{ar} = 21,11 \text{ KN}$$



$$E_h = E'_R + E'_g \cos 12 + E'_{ar} \cos 10$$

$$E_h = 73,456 \text{ KN}$$

$$E_v = E'_g \sin 12 + E'_{ar} \sin 10$$

$$E_v = 14,44 \text{ KN}$$

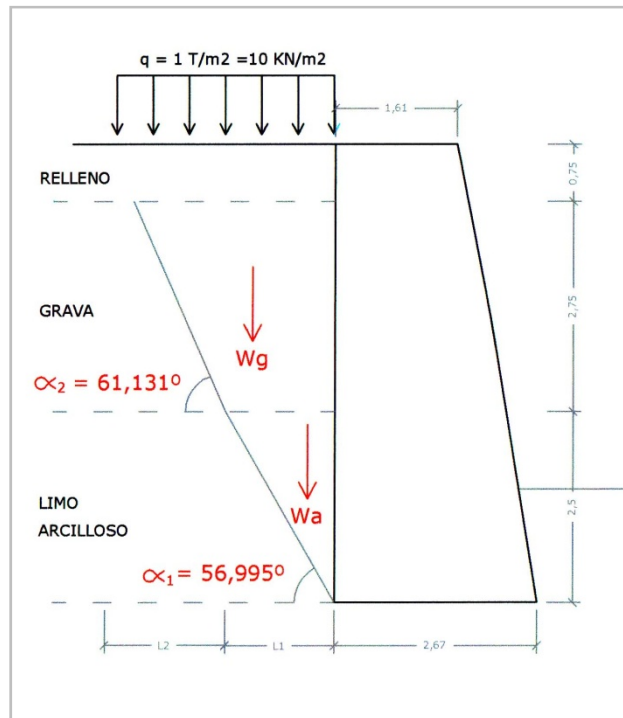
$$N' = W_m + E_v \quad W_m = 333,84$$

$$N' = 333,84 + 14,44 = 348,28 \text{ KN}$$

$$T = E_h - E_o \rightarrow T = 73,456 - 12,545 = 60,911 \text{ KN}$$

- Una sobrecarga origina un empuje unitario sin que se altere la superficie pésima de deslizamiento.

Rescribimos el equilibrio:



Puesto que la sobrecarga afectará a la capa de relleno, lo introducimos en el empuje que realiza éste.

$$\zeta'_v = \zeta'_v = (\gamma \times Z) + q$$

$$\zeta'_{v(0,75)} = (18 \times Z) + 10$$

$$K_a = (1 - \text{sen } \phi) / (1 + \text{sen } \phi) = (1 - \text{sen } 28) / (1 + \text{sen } 28) = 0,361$$

$$e'_a = (\zeta'_v \times K_a) - (2 c' \sqrt{k_a})$$

$$c' = 0$$

$$e'_a = (\zeta'_v \times K_a) = [(\gamma \times Z) + q] \times K_a$$

$$\gamma = 18^\circ$$

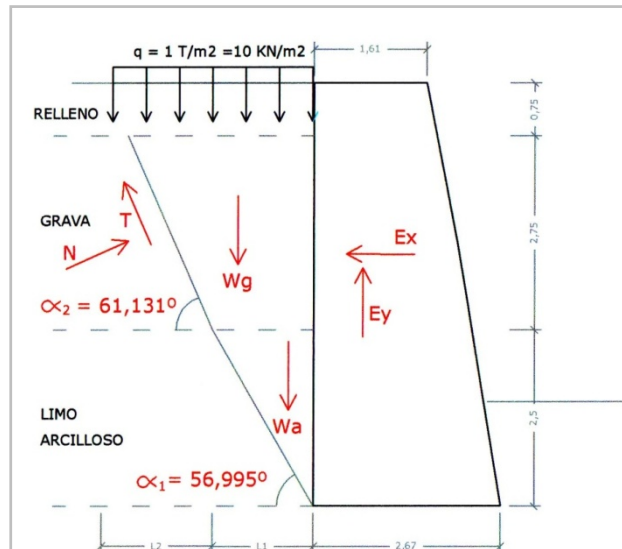
$$e'_a = [(19 \times Z) + 10] \times 0,361 = 6,498 Z + 3,61$$

$$L_1 = 2,5 / \text{tg} \alpha_1 \rightarrow \alpha_1 = 56,131^\circ \rightarrow L_1 = 1,62 \text{ m}$$

$$L_2 = 2,75 / \text{tg} \alpha_2 \rightarrow \alpha_2 = 61,131^\circ \rightarrow L_2 = 1,378 \text{ m}$$

$$L = L_1 + L_2 = 2,998 \text{ m}$$

Aunque la sobrecarga se encuentra encima del relleno, se vuelve a contabilizar encima de las gravas, estando del lado de la seguridad.



$$1.- W_g = \sum A_{reas} \times \gamma$$

$$\gamma = 20 \text{ KN/m}^3$$

$$W_g = (1,62 \times 2,75 \times 20) + (1/2 \times 1,378 \times 2,75 \times 20) + (2,998 \times 10) = 156,975 \text{ KN}$$

$$W_g = 156,975 \text{ KN}$$

$$2.- E'_x = E' \cos \delta \rightarrow E'_x = E' \cos 12$$

$$3.- E'_y = E' \sin \delta \rightarrow E'_y = E' \sin 12$$

$$\delta = 12$$

#### 4ª.- Equilibrio de fuerzas verticales

$$W_g - N_y - T_y - E'_y = 0$$

$$N'_y = N' \times \cos 61,131$$

$$T'_y = T' \times \sin 61,131$$

$$W_g - (N' \times \cos 61,131) - (T' \times \sin 61,131) - E'_y = 0$$

$$T' = N' \times \tan \phi \rightarrow \phi = 36^\circ \rightarrow T' = N' \times \tan 36$$

$$W_g - (N' \times \cos 61,131) - [(N' \times \tan 36) \times \sin 61,131] - E'_y = 0$$

$$N' = (W_g - E'_y) / [\cos 61,131 + (\tan 36 \times \sin 61,131)] = (W_g - E'_y) / 1,1187$$

#### 5ª.- Equilibrio de fuerzas horizontales

$$E'_x + T'_x - N'_x = 0$$

$$N'_x = N' \times \sin 61,131$$

$$T'_x = T' \times \cos 61,131$$

$$E'_x + (T' \times \cos 61,131) - (N' \times \sin 61,131) = 0$$

$$E'_x + [(N' \times \operatorname{tg} 36) \times \cos 61,131] - (N' \times \sin 61,131) = 0$$

$$E'_x + [(w_g - E'_y)/1,1187] \times \operatorname{tg} 36 \times \cos 61,131 - [(w_g - E'_y)/1,1187] \times \sin 61,131 = 0$$

$$E'_x = E' \cos 12 \quad E'_y = E' \sin 12$$

$$W_g = 156,975 \text{ KN} = 157 \text{ KN}$$

$$(E' \times \cos 12) + [(157 - (E' \sin 12)) \times 0,3137] - [(157 - (E' \sin 12)) \times 0,7826] = 0$$

$$(E' \times \cos 12) - (0,3137 \times E' \times \sin 12) + (0,7826 \times E' \times \sin 12) = (0,7826 - 0,3137) \times 157$$

$$(E' \times \cos 12) + (0,4689 \times E' \times \sin 12) = 73,6173$$

$$E'_{xgrava} = 68,44 \text{ KN}$$

$$E'_{xgrava} = E'_g \times \cos 12 = 66,94 \text{ KN}$$

$$E'_{xarcilla} = E'_a \times \cos 12 = 21,85 \times \cos 12 = 21,37 \text{ KN}$$

$$E'_{xrelleno} = 3,18 \text{ KN}$$

$$E'_{ax} = E'_{xgrava} + E'_{xarcilla} + E'_{xrelleno}$$

$$E'_{ax} = 66,94 + 21,37 + 3,18 = 91,49 \text{ KN}$$

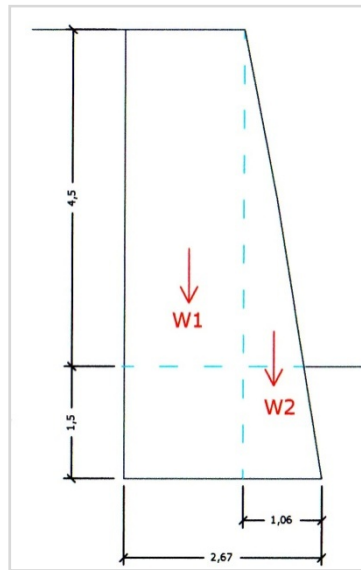
$$E'_{ax} = 91,49 \text{ KN}$$

En el caso de trasdós vertical y terreno horizontal, las teorías de Rankine y Coulomb deben coincidir; aunque el orden de magnitud obtenido es el mismo, hay un pequeño error (error < 4,5%) debido a que la teoría de Coulomb no se adapta perfectamente a terrenos estratificados.

En los siguientes cálculos se utilizan los valores obtenidos en la teoría de Rankine por ser más exactos, aunque si se utilizara los de Coulomb se estaría del lado de la seguridad.



b.- CÁLCULO DEL PESO PROPIO (W)



$$W_1 = A_{\text{rea}} \times P_{\text{ap}}$$

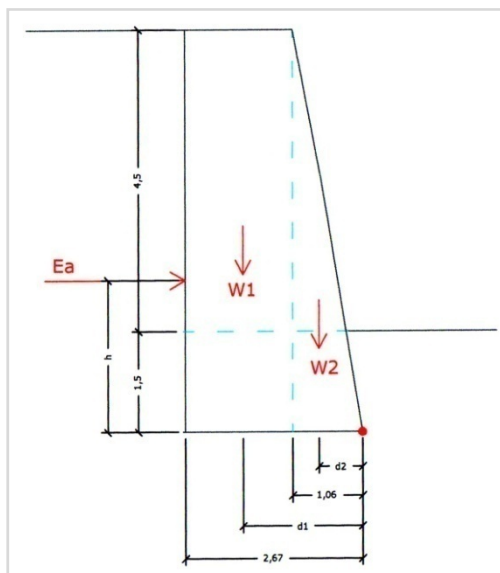
Peso específico aparente de la piedra caliza  $\rightarrow 26 \text{ KN} / \text{m}^3$

$$W_1 = (1,61 \times 6) \times 26 = 251,16 \text{ KN}$$

$$W_2 = \left( \frac{1}{2} \times 6 \times 1,06 \right) \times 26 = 82,68 \text{ KN}$$

$$W_t = 333,84 \text{ KN}$$

c.- CÁLCULO DEL COEFICIENTE DE SEGURIDAD AL VUELCO ( $F_v$ )



$$E_a = 89,06 \text{ KN}$$

$$W_1 = 251,16 \text{ KN}$$

$$W_2 = 82,68 \text{ KN}$$

$$h = 2,263 \text{ m}$$

$$d_1 = 2,67 - (1,61/2) = 1,865 \text{ m}$$

$$d_2 = \frac{2}{3} \times 1,06 = 0,71 \text{ m}$$

- El coeficiente de seguridad al vuelco se define como:  $F_v = \frac{\sum M_e}{\sum M_v}$

- Los momentos se tomaran respecto a 0
- NTE, Acondicionamiento del terreno. Cimentaciones.  
Coeficiente de seguridad adoptado al vuelco  $\rightarrow 1,5$   
Se considera nula la resistencia por empuje pasivo (estamos del lado de la seguridad)

$$\sum M_{\text{estabilizador}} = (W_1 \times d_1) + (W_2 \times d_2)$$

$$M_{\text{estabilizador}} = (251,16 \times 1,865) + (82,68 \times 0,71) = 527,117 \text{ KN. m}$$

$$\sum M_{\text{vuelco}} = E_a \times h$$

$$M_{\text{vuelco}} = 89,06 \times 2,263 = 201,54 \text{ KN. m}$$

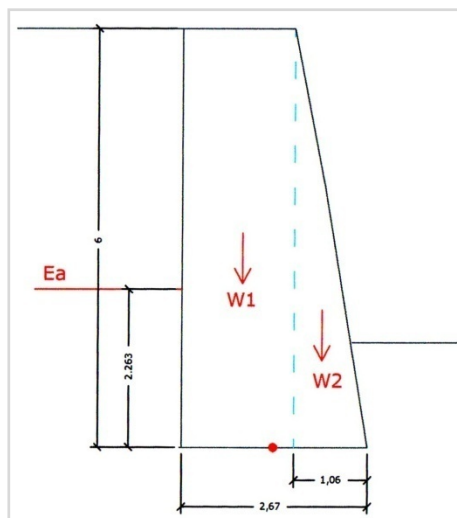
$$F_v = \sum M_e / \sum M_v$$

$$F_v = 527,117 / 201,54 = 2,62$$

**$F_v = 2,62 > 1,5 \rightarrow$  NO VUELCA (correcto)**

Cumple las condiciones de la NTE

#### d.- COMPROBACIÓN DEL PASO DE LA RESULTANTE POR EL CENTRO.



$$E_a = 89,06 \text{ KN}$$

$$W_1 = 251,16 \text{ KN}$$

$$W_2 = 82,68 \text{ KN}$$

$$h = 2,263 \text{ m}$$

$$M_o = (E_a \times h) + (W_2 \times d_2) - (W_1 \times d_1)$$

$$d_1 = (2,67 - 1,61) / 2 = 0,53 \text{ m}$$

$$d_2 = (2,67/2) - (2/3 \times 1,06) = 1,889 \text{ m}$$

$$M_o = (89,06 \times 2,263) + (82,68 \times 1,889) - (251,16 \times 0,53) = 224,61 \text{ KN.m}$$

$$\text{Axil} = N' = W = W_1 + W_2 = 251,16 + 82,68 = 333,84 \text{ KN}$$

$$\text{Excentricidad} = e = M_o / N$$

$$e = 224,61 / 333,84 = 0,672 \text{ m}$$

Hipótesis de cálculo, NTE, Acondicionamiento del terreno. Cimentaciones.

→ La excentricidad de la resultante  $\leq B/6$ , siendo B el ancho en proyección horizontal de la base de cimiento.

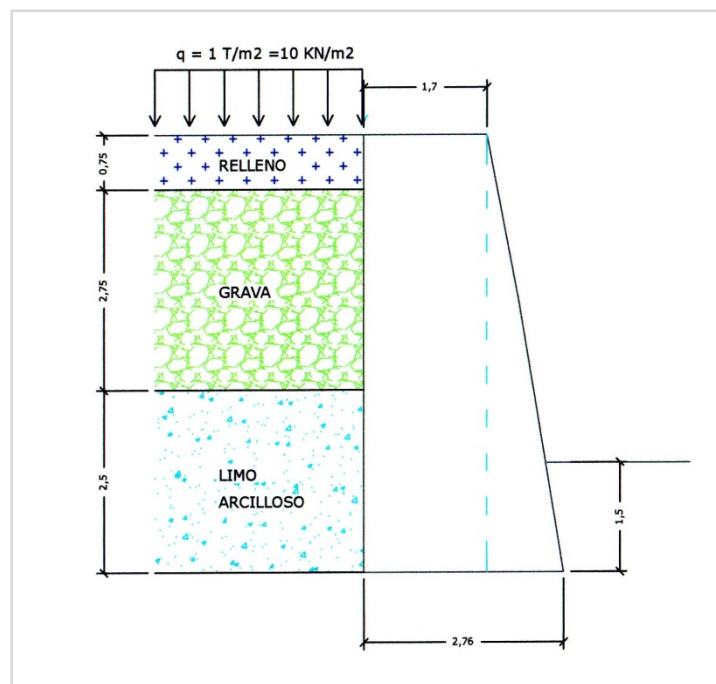
$$B = 2,67 \text{ m}$$

$$B/6 = 2,67/6 = 0,445$$

$e = 0,672 \leq B/6 \rightarrow$  Por lo que la resultante NO pasa por el centro de la base.

Por lo que el paredón deberá tener mayor anchura

COMPROBAREMOS SI EL PAREDÓN RESISTE LOS EMPUJES DEL TERRENO TOMANDO 1,70 METROS DE ANCHO, EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE EL PUENTE DE SERRANOS Y EL PUENTE DE LA TRINIDAD.



- La altura y el talud según medición actual, realizada del tramo entre el puente del Trinidad y el Puente de Serranos.
- La cimentación, por tanteo mínimo 1,5 m.
- $q$  = sobrecarga de uso.

	Profundidad	P. específico	P. saturado	Cohesión	Ángulo de rozamiento interno
	m	KN/m <sup>3</sup>	KN/m <sup>3</sup>	Kpa	
<b>Relleno</b>	$0 \leq Z \leq 0,75$	18	20	0	28
<b>Grava</b>	$0,75 \leq Z \leq 3,5$	20	20	0	36
<b>Limo Arcilloso</b>	$3,5 \leq Z \leq 6$	21	21	15	28

## a.- CÁLCULO DE ESFUERZOS

### MÉTODO DE RANKINE ((1857))

Los empujes del terreno sobre el paredón, no varían respecto al caso anterior:

$$0 \leq Z \leq 0,75 \rightarrow e'_a(0,75) = 8,4835 \text{ KN/m}^2$$

$$0,75 \leq Z \leq 3,5 \rightarrow \begin{aligned} e'_a(0,75) &= 6,1011 \text{ KN/m}^2 \\ e'_a(3,5) &= 20,38 \text{ KN/m}^2 \end{aligned}$$

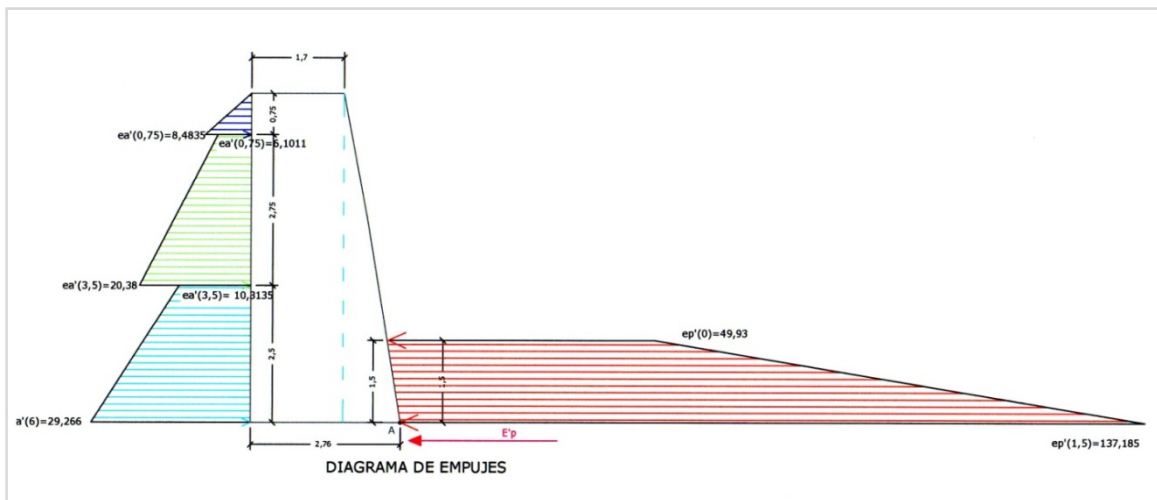
$$3,5 \leq Z \leq 6 \rightarrow \begin{aligned} e'_a(3,5) &= 10,3135 \text{ KN/m}^2 \\ e'_a(6) &= 29,266 \text{ KN/m}^2 \end{aligned}$$

$$\text{Resultante Empujes activos} \rightarrow E'_a = 89,06 \text{ KN} \rightarrow h = 2,263 \text{ m}$$

Empujes pasivos en puntera:

$$\begin{aligned} e'_p(0) &= 49,93 \text{ KN/m}^2 \\ e'_p(1,5) &= 137,185 \text{ KN/m}^2 \end{aligned}$$

$$\text{Resultante Empuje pasivo} \rightarrow E'_p = 140,336 \text{ KN}$$





b.- CÁLCULO DEL PESO PROPIO (W)

$$W_1 = A_{\text{rea}} \times P_{\text{ap}}$$

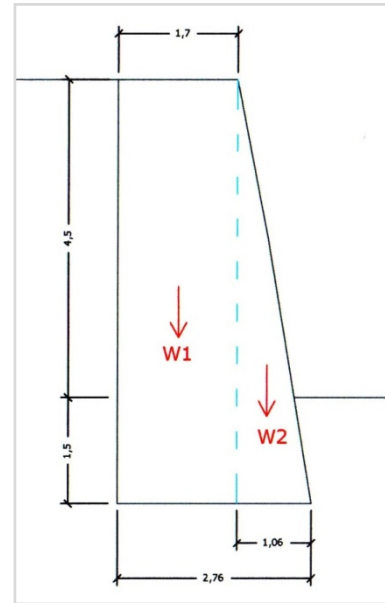
Peso específico aparente de la piedra caliza

$$\rightarrow 26 \text{ KN} / \text{m}^3$$

$$W_1 = (1,7 \times 6) \times 26 = 265,2 \text{ KN}$$

$$W_2 = \left( \frac{1}{2} \times 6 \times 1,06 \right) \times 26 = 82,68 \text{ KN}$$

$$W_t = 347,88 \text{ KN}$$



c.- CÁLCULO DEL COEFICIENTE DE SEGURIDAD AL VUELCO (Fv)

$$E_a = 89,06 \text{ KN}$$

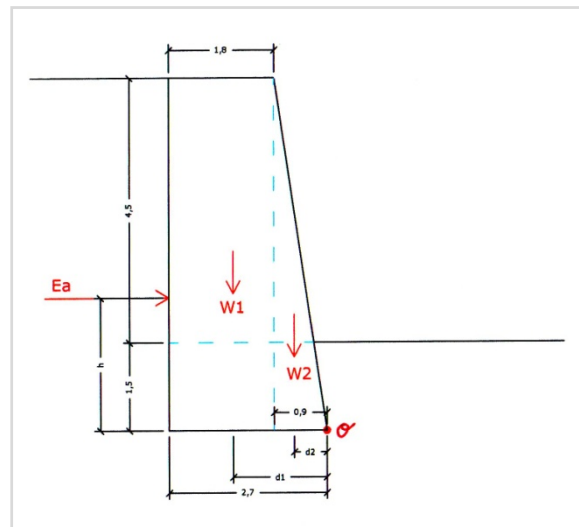
$$h = 2,263 \text{ m}$$

$$W_1 = 265,2 \text{ KN}$$

$$d_1 = 2,76 - (1,7/2) = 1,91 \text{ m}$$

$$W_2 = 82,68 \text{ KN}$$

$$d_2 = 2/3 \times 1,06 = 0,71 \text{ m}$$



- El coeficiente de seguridad al vuelco se define como:  $F_v = \frac{\sum M_e}{\sum M_v}$

- Los momentos se tomaran respecto a O

- NTE, Acondicionamiento del terreno. Cimentaciones.

Coeficiente de seguridad adoptado al vuelco  $\rightarrow 1,5$

Se considera nula la resistencia por empuje pasivo (estamos del lado de la seguridad)

$$\sum M_{\text{estabilizador}} = (W_1 \times d_1) + (W_2 \times d_2)$$

$$M_{\text{estabilizador}} = (265,2 \times 1,91) + (82,68 \times 0,71) = 565,23 \text{ KN. m}$$

$$\sum M_{\text{vuelco}} = E_a \times h$$

$$M_{\text{vuelco}} = 89,06 \times 2,263 = 201,54 \text{ KN. m}$$

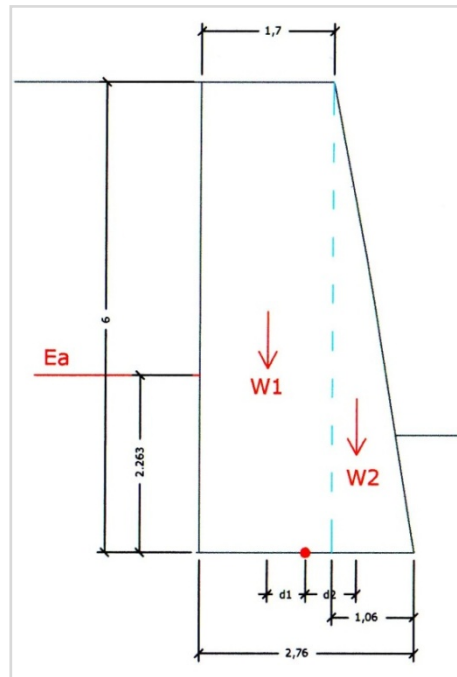
$$F_v = \sum M_e / \sum M_v$$

$$F_v = 565,23 / 201,54 = 2,80$$

**$F_v = 2,80 > 1,5 \rightarrow$  NO VUELCA (correcto)**

Cumple las condiciones de la NTE

**d.- COMPROBACIÓN DEL PASO DE LA RESULTANTE POR EL CENTRO.**



$$E_a = 89,06 \text{ KN} \quad \rightarrow \quad h = 2,263 \text{ m}$$

$$W_1 = 265,2 \text{ KN} \rightarrow d_1 = (2,76 - 1,7) / 2 = 0,53 \text{ m}$$

$$W_2 = 82,68 \text{ KN} \rightarrow d_2 = (2,76/2) - (2/3 \times 1,06) = 0,673 \text{ m}$$

$$M_o = (E_a \times h) + (W_2 \times d_2) - (W_1 \times d_1)$$

$$M_o = (89,06 \times 2,263) + (82,68 \times 0,673) - (265,2 \times 0,53) = 116,89 \text{ KN.m}$$

$$\text{Axil} = N' = W = W_1 + W_2 = 265,2 + 82,68 = 347,88 \text{ KN}$$

$$\text{Excentricidad} = e = M_o / N$$

$$e = 116,89 / 347,88 = 0,336 \text{ m}$$

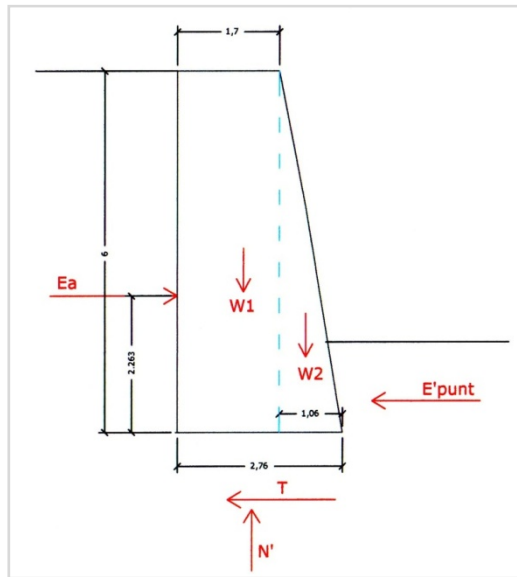
Hipótesis de cálculo, NTE, Acondicionamiento del terreno. Cimentaciones.

$\rightarrow$  La excentricidad de la resultante  $\leq B/6$ , siendo B el ancho en proyección horizontal de la base de cimiento.

$$B = 2,76 \text{ m} \rightarrow B/6 = 2,76/6 = 0,46$$

**$e = 0,336 \leq B/6 \rightarrow$  Por lo que la resultante pasa por el centro de la base.**

e.- ESTUDIO DE LOS EMPUJES MOVILIZADOS



- Comprobación si  $E'_{punt}$  es pasivo o está en reposo.
  - $\delta = 10$ , ángulo de rozamiento entre terreno y la pantalla, en el caso de empujes pasivos.
  - Suelos cohesivos  $\rightarrow C_a/C' = 1/2$
- $E_a = 86,06 \text{ KN}$   
 $W = 347,88 \text{ KN}$

**Equilibrio de fuerzas verticales:**

$\Sigma F_v \rightarrow N' = W$   
 $N' = W = 347,88 \text{ KN}$

**Equilibrio de fuerzas horizontales:**

$\Sigma F_H \rightarrow E_a = T + E'_{punt}$

**Resistencia máxima al deslizamiento del terreno ( $T_{max}$ )**

$T_{max} = (N' \times tg\delta) + (C_a \times B')$

$B' \rightarrow$  ancho eficaz

$C_a \rightarrow$  coeficiente activo

$B' = B - 2e$

$B \rightarrow$  ancho de la base = 2,76 m

$E \rightarrow$  excentricidad = 0,336

$B' = 2,76 - (2 \times 0,336) = 2,08 \text{ m}$

$C_a / C' = 1/2$

$C' \rightarrow$  cohesión = 15 Kpa

$C_a = 1/2 \times 15 = 7,5 \text{ Kpa}$

$T_{max} = (N' \times tg\delta) + (C_a \times B')$

$T_{max} = (347,88 \times tg10) + (7,5 \times 2,08) = 76,90 \text{ KN}$

$T_{max} = 76,90 \text{ KN}$

$T_{nec} = E'_a - E'_o$

$E'_o = e'_{(1,5)} \times A_{rea}$  (Empujes en reposo)

$e'_{(1,5)} = \zeta \times K_o$

$$K_o = 1 - \text{sen}\phi$$

$$K_o = 1 - \text{sen}28 = 0,531$$

$$\square = \gamma \times Z$$

$$\square = 21 \times 1,5 = 31,5 \text{ KN/m}^2$$

$$e'_{(1,5)} = 31,5 \times 0,531 = 11,151 \text{ KN/m}^2$$

$$E'_o = 11,151 \times \frac{1}{2} \times 1,5 \times 1,5 = 12,545 \text{ KN}$$

$$E'_o = 12,545 \text{ KN}$$

$$T_{\text{nec}} = 89,06 - 12,545 = 76,515 \text{ KN}$$

$$T_{\text{nec}} = 76,515 \text{ KN}$$

$$T_{\text{nec}} < T_{\text{max}}$$

$76,515 < 76,9 \rightarrow$  NO se movilizan los empujes pasivos.

#### f.- COEFICIENTE DE SEGURIDAD AL DESLIZAMIENTO (Fd)

El coeficiente de seguridad al deslizamiento se define:

$$Fd = (T_{\text{max}} + E'p_{(\text{adm})}) / T_{\text{nec}}$$

Hipótesis de cálculo, NTE, Acondicionamiento del terreno. Cimentaciones

Coefficiente de seguridad adoptado al deslizamiento  $\rightarrow$  1,5

$E'p_{(\text{adm})} \rightarrow$  coeficiente de reducción 1,5

$E'_p = 140,336 \text{ KN}$  (empuje pasivo)

$$E'p_{(\text{adm})} = E'_p / 1,5$$

$$E'p_{(\text{adm})} = 140,336 / 1,5 = 93,56 \text{ KN}$$

$$E'p_{(\text{adm})} = 93,56 \text{ KN}$$

$$Fd = (T_{\text{max}} + E'p_{(\text{adm})}) / T_{\text{nec}}$$

$$Fd = (76,9 + 93,56) / 76,515$$

$$Fd = 2,227$$

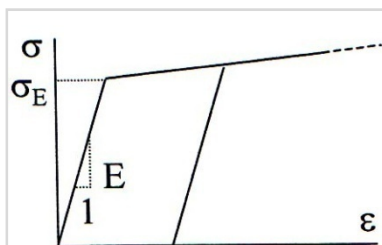
$Fd = 2,227 > 1,5 \rightarrow$  Correcto.



**g.- CRITERIO DE PLASTIFICACIÓN<sup>141</sup>.**

En un problema axial se tiene que:

- Si  $\sigma < \sigma_E$  el comportamiento es elástico.
- Si  $\sigma = \sigma_E$  el comportamiento es plástico.
- la situación  $\sigma > \sigma_E$  es imposible (si hay endurecimiento, la mayor tensión alcanzada se convierte en el nuevo límite elástico).

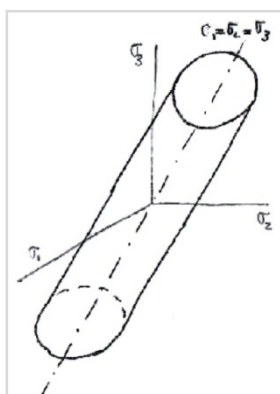


**CRITERIO DE VON MISES**

El material plastifica cuando la densidad de energía de deformación por distorsión alcanza un valor crítico, que se determina experimentalmente.

$$(\sigma_I + \sigma_{II})^2 + (\sigma_I + \sigma_{III})^2 + (\sigma_{II} + \sigma_{III})^2 = K_m$$

Al espacio de las tensiones principales la superficie de plastificación es un cilindro de generatrices paralelas a la trisectriz del primer cuadrante que tiene como directriz una circunferencia.



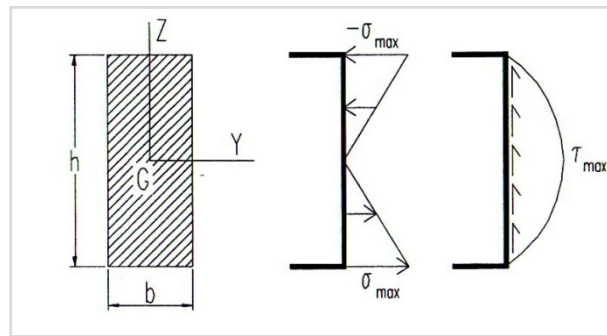
**INTERACCIÓN FLECTOR – CORTANTE**

Plastificación por acción simultánea de  $\sigma$  y  $\zeta$

- Criterio de plastificación  $\rightarrow \sigma^2 + \zeta^2 = \sigma_E^2$
- Si  $\zeta = 0$  se reduce a  $\rightarrow |\sigma| = \sigma_E$
- Si  $\sigma = 0$  se reduce a  $\rightarrow |\zeta| = \zeta_E = \sigma_E / \sqrt{3}$

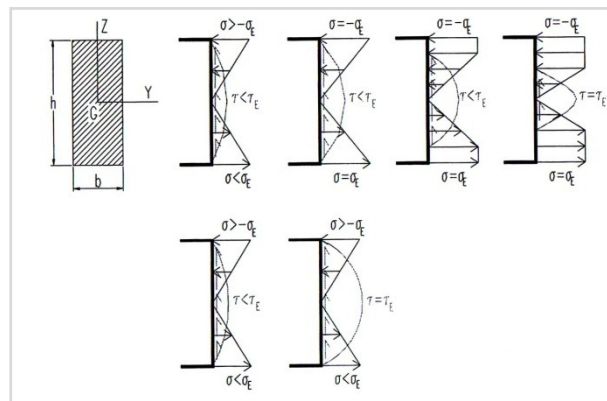
<sup>141</sup> Casanova Colón, J. "Tema 8: Respuesta elasto – plástica de la Biga" Cap. III. Introducció a l'analisi limit. Apuntes - Càlcul de estructures III. E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos de la UPV. 2006.

Sección regular:

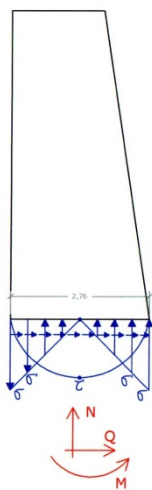


- Antes de la primera plastificación la distribución de  $\sigma$  es lineal y la de  $\zeta$  parabólica.
- En estas condiciones y considerando el criterio de von Mises, se puede demostrar que la plastificación empieza por las fibras extremas o por la central, pero nunca por una intermedia.

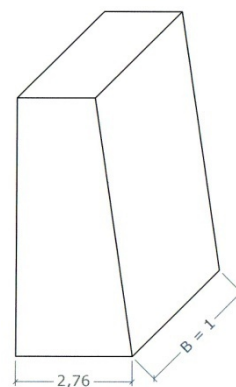
Evolución de las tensiones en una sección rectangular:



- Para realizar los cálculos se coge el primer diagrama, ya que el resto no admitiría más tensiones por estar al límite del estado plástico (entre el elástico y el plástico).
- Se parte de la hipótesis de que ni la fibra central ni las extremas han plastificado.



$N = 347,88 \text{ KN}$   
 $M = 116,89 \text{ KM.m}$   
 $Q = T_{nec} = 76,515 \text{ KN}$

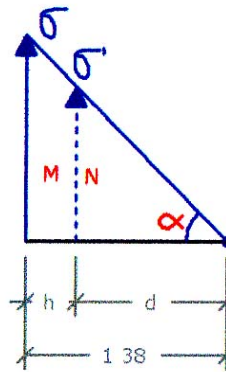


$B = 1 \text{ m (ancho)}$   
 $L = 2,76 \text{ m (profundo)}$

$$Q = 2/3 \times \zeta \times L \times B$$

$$Q = 2/3 \times \zeta \times 2,76 \times 1 = 76,515 \text{ KN}$$

$$\zeta = 76,515 / 1,84 = 41,58 \text{ KN/m}^2$$



$$N = 2 \times (1/2 \times d \times B \times \sigma')$$

$$N = 2 \times (1/2 \times (1,38 - h) \times 1 \times \sigma' = (1,38 - h) \times \sigma'$$

$$\sigma' = N / (1,38 - h)$$

$$\sigma / 1,38 = \sigma' / (1,38 - h) \rightarrow \sigma = (\sigma' \times 1,38) / (1,38 - h)$$

$$\sigma = N / (1,38 - h)^2$$

$$M = [2 \times (h \times B \times \sigma') \times (1,38 \times h/2)] + [2 \times (1/2 \times h \times B \times (\sigma - \sigma') \times (1,38 - h/3)]$$

$$B = 1 \text{ m}$$

$$M_0 = [2 \times (h \times \sigma') \times (1,38 \times h/2)] + [(h\sigma - h\sigma') \times (1,38 - h/3)]$$

$$M = [2 \times h \times (N / (1,38 - h)) \times (1,38 - h/2)] + [h \times [((1,38 \times N) / (1,38 - h)^2) - (N / (1,38 - h))] \times (1,38 - h/3)]$$

$$M = [2 \times h \times N \times ((1,38 - h/2) / (1,38 - h))] + [(N \times h^2) \times ((1,38 - h/3) / (1,38 - h)^2)]$$

$$(1,38 - h)^2 \times M_0 = [(1,38 - h) \times 2 \times h \times N \times (1,38 - h/2)] + [N \times h^2 \times (1,38 - h/3)]$$

$$M \times (1,38^2 - 2,76h + h^2) = [(2,76 \times h \times N) - (1,38 - h/2)] + (1,38 \times N \times h^2) - [(N \times h^3) / 3]$$

$$M \times (1,38^2 - 2,76h + h^2) = (1,38^2 \times 2 \times h \times N) - (1,38 \times h^2 \times N) - (2,76 \times h^2 \times N) - (h^3 \times N) + (1,38 \times N \times h^2) - [(h \times h^3) / 3]$$

$$(M \times h^2) - (2,7 \times M \times h) + (1,35^2 \times M) = - [(4 \times N \times h^3) / 3] - (2,76 \times h^2 \times N) + (3,809 \times h \times N)$$

$$(4/3 \times N \times h^3) + [h^2 \times (M + 2,76N)] - [h \times [(2,76 \times M) + (3,809N)]] + (1,38^2 \times M) = 0$$

$$N = 347,88 \text{ KN}$$

$$M = 116,89 \text{ KM.m}$$

$$463,84h^3 + 1077,01h^2 - 1397,22h + 222,605 = 0$$

$$h_1 \rightarrow 0,18914 \text{ m}$$

$$h_2 \rightarrow 0,77269 \text{ m}$$

$$h_3 \rightarrow -3,28377 \text{ m}$$

$$\sigma' = N / (1,38 - h) \rightarrow \sigma' = 347,88 / (1,38 - 0,1891) = 292,12 \text{ KN/m}^2$$

$$\sigma = (\sigma' \times 1,38) / (1,38 - h) \rightarrow \sigma = (292,12 \times 1,38) / (1,38 - 0,1891) = 338,50 \text{ KN/m}^2$$

$$\sigma = 338,50 \text{ KN/m}^2$$

$$\zeta = 41,58 \text{ KN/m}^2$$

$$\sqrt{(\sigma^2 + (3 \times \square^2))} = \sigma_E$$

$$\sqrt{(338,50^2 + (3 \times 45,92^2))} = \sigma_E = 347,7182$$

$$R_{ac} = 763'2 \text{ KN/m}^2$$

$$\sigma_E < R_{ac} \rightarrow \text{no rompe}$$

Por lo tanto, y después de todas las comprobaciones realizadas se llega a la conclusión de que el ancho del muro debe ser igual o mayor a 1,70 metros.

## **CAPÍTULO 5. LOS PUENTES HISTÓRICOS**

---

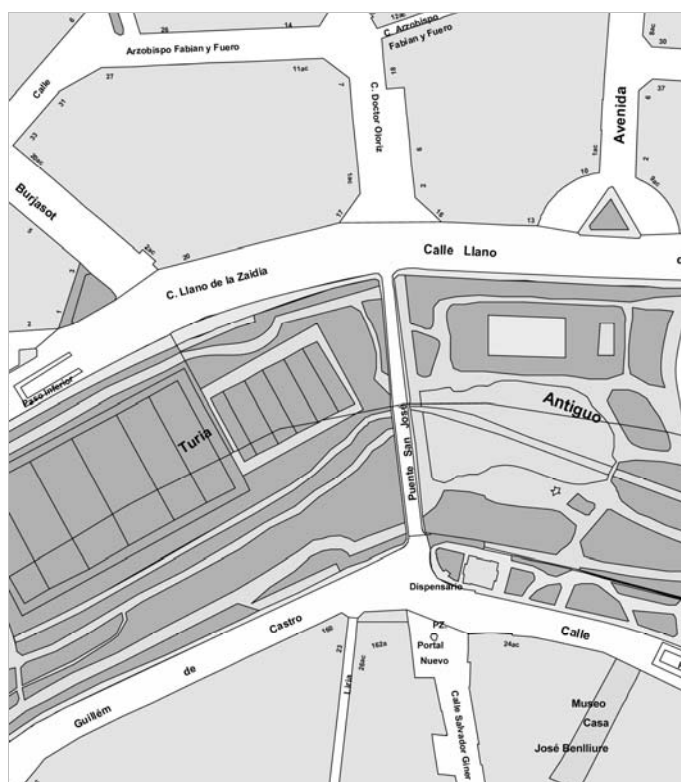




## 5.1.- EL PUENTE DE SAN JOSÉ

### 5.1.1.-Historiografía

De los cinco puentes más antiguos de la ciudad, el de San José es el que se sitúa más al Oeste, en el lugar donde el río se curva cambiando su dirección. Daba acceso a la ciudad desde el antiguo camino de Sagunto. En la actualidad, es la vía de comunicación entre la Plaza del Portal Nuevo, la avenida Guillem de Castro y la calle Blanquerías, en la ribera derecha, con el Llano de la Zaidia y la calle Doctor Oloriz, a la izquierda.



Emplazamiento del puente de San José

Es llamado Puente de San José, como la puerta que le correspondía -portal de San José<sup>142</sup>, por encontrarse próximo al Convento de las Carmelitas de San José<sup>143</sup>. En sus inicios se le denominó *La Palanca*, por ser una pasarela construida en madera, o también *Palanca del Cremador*, ya que en el Llano de la Zaidia, en la margen izquierda del puente, se situó el crematorio de la Inquisición. Asimismo, se le llamó *Pont de la Santa Creu*, nombre otorgado al construirse, en 1391, un retablo de madera junto al Portal Nou, el cual llevaba pintadas la Intervención de la Santa Cruz y la imagen de Santa Ana<sup>144</sup>. También

<sup>142</sup> Puerta de San José, también llamada Puerta de la Santa Cruz (*Portal de la Santa Creu*), Portal Nuevo (*Portal Nou*) o Puerta de Campanar.

<sup>143</sup> El Convento de las Carmelitas de San José, se estableció en 1609 en los terrenos lindantes al Portal de la Santa Cruz o Portal Nou.

<sup>144</sup> Archivo Municipal de Valencia. Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d3-4, fol 13r

denominado *Pont Nou* o puente Nuevo, por ser el último construido de los puentes antiguos de cantería. Puente *Nuevo de la Reina de Çaidia*, *puente del Monasterio de la Çaidia* o *del Graita Dei*, se le nombró por encontrarse próximo al Llano de la Zaidia, donde en época musulmana se emplazaba el palacio de la Reina Çaidia.

Al igual que en el resto de los cinco puentes antiguos, no se ha encontrado documentación alguna directa que facilite datos concretos sobre el origen de su construcción. La mayoría de los obtenidos, parten del estudio de las avenidas del Turia y de los daños que éstas ocasionaron. También se ha hallado información, aunque escasa, sobre sus continuas reconstrucciones y pagos de honorarios en los libros *de Sotsobreria de Murs i Valls* y en los *Libros de Obra de la Fabrica Nova del Riu*. El análisis gráfico del puente de San José ha requerido un mayor esfuerzo, ya que son pocas las representaciones existentes de este puente, sea por no ser uno de los puentes más emblemáticos, al no tener demasiada importancia en la red vial de la ciudad, sea por encontrarse en uno de los extremos de la misma desde donde la perspectiva de la ciudad no poseía tanto interés para los dibujantes.

En sus inicios, situado al oeste de la ciudad, frente al portal de San José o Portal Nou, sirvió de paso hacia el Llano de la Zaidía, en la ribera izquierda, desde donde se partía hacia los arrabales de Marchanales, Tendeles y Campanar. El historiador Vicente Melio Uribe cuenta que, en 1383, el puente ya existía y era un puentecillo endeble y rudimentario de madera y piedra, denominado *La Palanca del Cremador*.

Su puerta homónima empezó a construirse en 1390 y fue terminada en 1471<sup>145</sup>. Según la documentación hallada, el puente estaba erguido a principios del siglo XV; sin embargo es de suponer que en época musulmana ya debería existir, aun siendo una humilde pasarela para el paso al palacio de la reina Zaidia, situado al otro lado del río.

La primera referencia directa que se ha localizado data del 2 de noviembre de 1406. En el *libro de Sotsobreria de Murs i Valls*, se anota la entrega de *20 sueldos* a 10 hombres para que con ganchos parasen y sacasen la madera del puente del *Portal de la Santa Creu*, ya que el río había crecido y existía el peligro de que se desmoronara<sup>146</sup>. La avenida que

---

Cit. por M<sup>a</sup> Milagros Cácel Ortí- José Trenchs Odena. "El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)". Universidad de Valencia. p 1535

<sup>145</sup> El 27 de abril de 1390, se inician los derribos del portal existente en la plaza "dels Cabrerots" y se trasladan sus piedras a la esquina de la calle En Cristofol para hacer el Portal Nou, de 3 palmos.

Archivo Municipal de Valencia. Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup>-3 fol. 22v

<sup>146</sup> Archivo Municipal de Valencia. Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup>- 17, f.61 r

M<sup>a</sup> Milagros Cácel Ortí- José Trenchs Odena. "El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)". Universidad de Valencia. p 246

aconteció al día siguiente no lo derribó, pero sí mermó la estructura del puente<sup>147</sup>. Por aquel entonces, era una pasarela construida en madera y posiblemente sus cimientos fuesen de piedra.

En 1429<sup>148</sup> el puente se estaba reconstruyendo, abatido por las aguas del Turia; siete años más tarde, en 1436, nuevamente se estaba rehaciendo<sup>149</sup>. En las avenidas<sup>150</sup> de 1487, 1500 y 1517 la pasarela fue repetidamente abatida y repetidamente reconstruida.



Xilografía, anónima, del libro "Primera parte de la Crónica General de toda España y especialmente del Reyno de Valencia". Autor: Pedro Antonio Beuter. Biblioteca Valenciana.

Representación de la ciudad de Valencia de 1538. El puente de San José, a la derecha de la imagen, confrontado a su homóloga puerta de entrada a la ciudad.

Al igual que el resto de los puentes de Beuter, el de San José, se representa de forma simbólica. Con 5 arcos y una curvatura exagerada, se muestra sin detalle alguno.

<sup>147</sup> *Dimecres III de Noembre MCCCCVI*

*Com els honorables Jurats e obrers haguessen vist lo riu vengut molt gran e sen havia menat lo pont del portal de S<sup>a</sup> Creu, e nit e dia no cessas de ploure, acordarem que haguessen maestre de obra de vila que dia e nit estiguessen en los portals del Roterós, dels Serrans, dels Catalans e de la Mar, guaytant per si laygua volia entrar per los dits portals e claugueres de la Cuitat, que aquelles tanquassen ab fusta e ab terra, cloguessen be aquells en manera que laygua non pogues entrar*  
Libro de Sotsobreria de Murs i Valls perteneciente a los años 1406 y 1407.

Cit. por Carboneres M. "Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia" 1873, vol.1 Valencia. Ed. Fascimil, Paris-Valencia.1980. p 132

<sup>148</sup> Archivo Municipal de Valencia. Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup> -34, f.78v

Cit. por M<sup>a</sup> Milagros Cácel Ortí- José Trenchs Odena. "El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)". Universidad de Valencia. p 290

<sup>149</sup> 27 de abril 1436

"El subobrero anota los gastos ocasionados por hacer una pasarela en el río frenten al portal de la *Santa Creu*, para que por allí pudiese pasar la gente a pie."

Archivo Municipal de Valencia. Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup> – 39, f.20r

M<sup>a</sup> Milagros Cácel Ortí- José Trenchs Odena. "El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)". Universidad de Valencia. p 525

<sup>150</sup> 28 de octubre de 1487 "... después de comer vino mui crecido el rio, i derribó las dos palancas del puente del mar, i la del portal Nuevo..."

20 de agosto de 1500 "Vino el rio tan crecido, que rompió la nueva Palanca del portal Nuevo; i llegaron sus aguas hasta el Puente del camino que va a las que llamamos *Tendetes de Campanar*..."

Cit. por Teixidor Fr. Josef "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" Escribiólas en 1767.Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p 41

1517 "... fue arrasado por las aguas del Turia en 1517"

Melió Uribe, V. "La Junta de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII". Vol. 1, 2ª edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p 84

Finalmente se decidió construir un puente de cantería. Este contó con nueve arcadas entre pilas y estribos laterales, todo ello realizado con sillería al igual que su tímpano. A ambos extremos de las pilas se construyeron tajamares angulares cuya altura alcanzaba la imposta del puente. Estos tajamares, a diferencia del resto del puente, se aparejaron con fábrica de ladrillo cocido<sup>151</sup>. Fue la *Fabrica de Murs i Valls* la encargada de acometer dicho trabajo, aunque no existen datos concretos sobre quien realizó su trazado o quienes fueron sus obreros, ni exactamente cuando tuvo lugar. La primera imagen que muestra la fisonomía del puente se encuentra en la mencionada estampa que A. Van Den Wijngaerde hace de la ciudad de Valencia en 1563. La ciudad amurallada aparece abrazada por el cauce del Turia solamente interrumpida por sus cinco puentes. En el extremo oeste, enfrentado a su puerta, el puente de San José muestra su aspecto a mediados del siglo XVI.



Imagen de la ciudad de Valencia en 1563. Autor: Anthonie Van Den Wijngaerde.



El puente de San José según Anthonie Van Den Wijngaerde. Valencia 1563. A la izquierda, el perímetro amurallado de la ciudad y el Portal Nou o puerta de San José. El detalle y realismo que Wijngaerde refleja en su dibujo es admirable. Gracias a él podemos afirmar que el puente de San José, a mediados del siglo XVI, lo conformaban nueve arcos entre tajamares angulares que llegaban hasta la imposta del tímpano. Una vez atravesado en puente, hacia el llano de la Zaidía, los viandantes debían de franquear una menuda pasarela que salvaba un pequeño riachuelo.

Aunque no fueron pocas las riadas acontecidas durante este siglo, el puente permaneció inalterable hasta finales del siglo XVI. El 21 y 22 octubre de 1589<sup>152</sup>, una gran tormenta

<sup>151</sup> Según Ventura Vidal, en el artículo publicado en 1945 en la revista *Valencia Atracción*, cuando se decide, años más tarde, remodelar el puente de San José, sus “cuchillas” (tajamares) de ladrillo se reconstruirán en sillería.

<sup>152</sup> “Lo discret Joan Esteue Gironella, dona e paga a Llopis LlaÇer vint sous per lo vi ques dona a les persones que treballaren deuendres y disapte que contadera a denou y a vint del mes de Octubre en lo portal del Real en la vengada del riu.; a



cayó sobre Valencia y las aguas del Turia crecieron tanto que entraron en la ciudad causando estragos allí por donde pasaban. A finales de 1590, se encargó un informe pericial para determinar el estado del puente. Los encargados de tal menester fueron *els mestres d'obra de Vila*, Joan Salvador y Frances de Anthon, el *picapedrer* Guillem del Rey y el *fuster* (carpintero) Gaspar Gregori. El 2 de noviembre de 1590 se dictaminó la necesidad de construir entre dos y seis arcadas más, hacia el Llano de la Zaidia, a fin de alargar el puente y así poder cruzar el cauce con mayor comodidad. Además se propuso la construcción del paredón, o muro de sostenimiento de las tierras, desde el puente de San José hasta el puente de Serranos en la ribera izquierda<sup>153</sup>. Por aquel entonces, *La Fabrica Nova del Riu*, centraba todos sus esfuerzos en la nueva construcción de los puentes del Mar y del Real, por lo que en el puente de San José simplemente se acometió una austera remodelación. En 1603 se reanuda la idea de alargar el puente de San José. El 16 y 17 de febrero, *els obrers de Vila*, Jerónimo Negret, Sebastián Guerra y Frances de Anthon realizan nuevas inspecciones al puente. El 13 de agosto de ese mismo año, estos mismos *obrrers de Vila*, junto a Pere Navarro, Anthoni Torllanada y Viçent Esteve, *picapedrer*, examinan el puente para confirmar la viabilidad de construir 2 arcadas más en la margen derecha y 4 en la izquierda. El 11 de mayo de 1604, son adjudicadas por concurso las obras de remodelación del puente a Jerónimo Negret y Sebastián Guerra, por 7.504 libras, las cuales se ejecutarían a destajo. Los trabajos en el puente de San José se iniciaron el 30 de julio de ese mismo año, bajo la supervisión de la *Fabrica Nova del Riu*. El 3 de marzo de 1606, con el puente casi finalizado, Guillem del Rey y Joan de Cantera, realizan otro informe pericial en el que manifiestan la imperiosidad de realizar unos nuevos tajamares todos ellos de sillería, ya que los existentes en aquel entonces estaba aparejados con ladrillo<sup>154</sup>. Respecto a la construcción de los nuevos arcos, finalmente sólo se construyeron cuatro arcadas de las seis

---

Mayheu Pujol, quinze sous y quatre diners per los treballs que aquell suporta lo diuendres y disapte, axi denit con de dia, anant aquell despullat tota la nit ajudant a destapar los albellons de la present Ciutat de Valencia.”

“Pagui a Pere Torralba, una lliura, huyt sous y quatre diners, per deset lliures de claus de a quaranta, los quals han seruit para clauar aquells en la faena que se ha fet en lo pont de fusta del portal del Real per ço que ab la vengada del riu que vingue tan gros, derroca aquell qual riada vingue XX i a XXI de Octubre proppasat del present any, per la qual raho deixa tan arruinat lo dit pont y tant romput que no pasar a peu ni a cauall per aquell. XXII de decembre de MDLXXXVIIIj”

“Pagui a Agosti Boca, obrer de vila, set lliures y dos sous a ell degudes, per los treballs que trenta set homens esntre obrers y manobres de obrers de vila y criats de aquell treballaren y faren faena en los dies vint y quatre, vint y cinch, y vint y sis, y vint y set mes Octubre proppasat que vingues tan gros lo riu a la present ciutat,....”

Libro de Sotsobrería de Murs i Valls, año 1589

Cit. por Carboneres M. “Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol.1 Valencia. Ed. Fascimil, Paris-Valencia.1980. p 135

<sup>153</sup> Meliό Uribe, V. “La “Junta de Murs i Valls.” Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII”. Vol. 1, 2ª edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p 84

<sup>154</sup> Ventura Vidal. V “Puentes y pasarelas sobre el Turia. El de San José” Valencia Atraccion. Nº 128. Año XX (2ª época) septiembre 1945. p 6

Obra Nueva del Río, II.11-11,ff.10vº-11rº. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Meliό Uribe, V. “La “Junta de Murs i Valls.” Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII”. Vol. 1, 2ª edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p 84

proyectadas y todas ellas en la margen izquierda. Las dos arcadas que se suponía tenían que acometerse a la parte de la ciudad, se desestimaron por no haber espacio suficiente entre el puente y el Portal Nou. Los viejos tajamares fueron sustituidos y, junto con los nuevos se ejecutaron todos ellos de sillería. Así, el puente de San José, pasó de nueve a tener trece arcadas.

Simultáneamente a las obras del puente, la *Fabrica Nova del Riu* terminaría en 1606 la construcción del paredón que iba bordeando el cauce por la parte de la ciudad, desde las acequias de Favala y Rovella, a la altura de la Cruz de Mislata, hasta enlazar con dicho puente<sup>155</sup>. Continuaron los trabajos de los paredones, esta vez en ambas riberas aguas abajo del puente, hasta llegar al puente de Serranos. Esta última construcción tardaría escasamente dos años en realizarse<sup>156</sup>. En el plano de Manceli, de 1608, aparecen todos estos majestuosos muros ya finalizados.

Las obras, del puente de San José terminaron en 1607, aunque las dudas sobre el año de su finalización es otra de las incertidumbres que afloran sobre él. En las peanas sobre las que más tarde se alojarían las estatuas que años más tarde figurarían en el puente y que posteriormente se analizarán, se colocaron unas inscripciones, cada una de ellas con años dispares.

Según la inscripción<sup>157</sup> que figuraría bajo la estatua de Santo Tomas de Villanueva, fue en 1607 cuando se acabaron los trabajos del puente.

“EI SENADO Y PUEBLO DE VALENCIA, ACABADO DEL TODO FUE (ESTE PUENTE) SIENDO SERAFIN MIGUEL JURADO PRIMERO DE LOS CABALLEROS; FRAY SIMÓN TRILLES, ABAD DE POBLET, OBRERO ECLESIAÍSTICO ESTE AÑO DE LAS OBRAS DE LA CIUDAD; GERÓNIMO AZNAR, JURADO PRIMERO DE LOS CIUDADANOS; FELIPE REBOLLAY Y JAIME SANZ COTANDA, JURADOS; EL DOCTOR LEONARDO BORJA, CANÓNIGO DE VALENCIA, BALTASAR MIGUEL, JURADOS: FRANCISCO CÉSPEDES, OBRERO POR EL BRAZO REAL; BERNARDINO CALCEDO, VOCAL DE LAS OBRAS DE LA CIUDAD; FRANCISCO MARCH, SÍNDICO, EN EL AÑO 1607”<sup>158</sup>.

---

<sup>155</sup> Llop, Joseph, “De la Institucio, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu” 1676, vol.1, Valencia, ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001, Cáp. VIII, p 479

<sup>156</sup> Las obras se realizaban a destajo, lo cual explicaría la celeridad del los trabajos.

<sup>157</sup> Ambas traducciones del texto, que figuraba bajo las estatuas de Santo Tomas de Villanueva y San Luis Beltrán, están extraídas del libro de el Marqués de Cruilles “Guía de Valencia Antigua y Moderna” tomo 2, p 289-291

<sup>158</sup> “D.O.M.

POSTREMA FVIT HVIC PONTI MANVS IMPOSITA SERAPHINO MICHEL PRIMARIO PATRITIORVM COS. SIMONA TRILLA POPVLETI ABBATE ECLESIAÍSTICO HVJVS ANNI VRBANORVM OPERVM PAERFECTO, HIERONYMO AZNAR PRIMARIO CIVIVM COS. PHILIPPO REBOLAY, JACOBO SANZ COTANDA CONSS. D. LEONARDO A BORJA CANONICO METROPOL. PRO ROCA PTO.JOANNE PALLARES ET BALTASARE MICHAEL CONSS. FRANCISCO SALCEDO VRBANARVM RERVM PAERTECTO, FRANCISCO MACH TRIB. PLEB. ANNO MDCVII”

Cit. por Fr. Joseh Teixidor “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas “Escribiólas en 1767. Ed.. Librería de Pascual Aguilar, Librerías Paris-Valencia, S.L.”. Valencia. 1895. Tomo I. Cap. IX. p 74

Bajo la imagen de San Luis Beltrán, aparece el año 1608.

“AL DIOS MUY BUENO Y GRANDIOSO EL SENADO Y PUEBLO DE VALENCIA TUVIERON A SU CARGO LA CONSTRUCCIÓN DE ESTE PUENTE D. FRANCISCO ARTÈS DE VILLARRASA, JURADO PRIMERO DE LOS CABALLEROS; EL DOCTOR DON FRANCISCO BARBERÁ, CANÓNIGO DE VALENCIA; OBRERO POR EL BRAZO ECLESIASTICO; TOMÁS TURRUBIO, JURADO PRIMERO DE LOS CIUDADANOS; GUILLERMO RAMÓN ANGRESOLA, CABALLERO, OBRERO POR EL BRAZO MILITAR; FRANCISCO JUAN ESPLUGUES, JURADO SEGUNDO DE LOS CABALLEROS; MIGUEL ANGEL SOLANOS, CIUDADANO, JURADO; D. LEONARDO DE BORJA, CANÓNIGO DE LA IGLESIA DE VALENCIA; JAIME ROCA, FRANCISCO GERÓNIMO MASCARELL, CIUDADANOS, JURADOS, OBREROS POR EL BRAZO REAL; FRANCISCO MARCH, CIUDADANO, SÍNDICO Y DE LA FÁBRICA NUEVA; MARCOS RUIZ DE LA BÁCENA, RACIONAL DE LA CIUDAD. EN EL MES DE ABRIL DEL AÑO DEL SEÑOR 1608”<sup>159</sup>.



Plano de A. Manceli. 1608. Cuando se realiza este plano, el puente de San José acababa de ser intervenido, sólo un año antes.



Manceli grafía un puente, con 7 u 8 arcos entre pilas y sin tajamares (en ninguno de los puentes grafiados plasma este elemento). En realidad eran 13 los arcos con los que contaba el puente. Sobre la tercera pila, a ambos lados del puente, el autor dibuja los pedestales que soportaban sendas Cruces

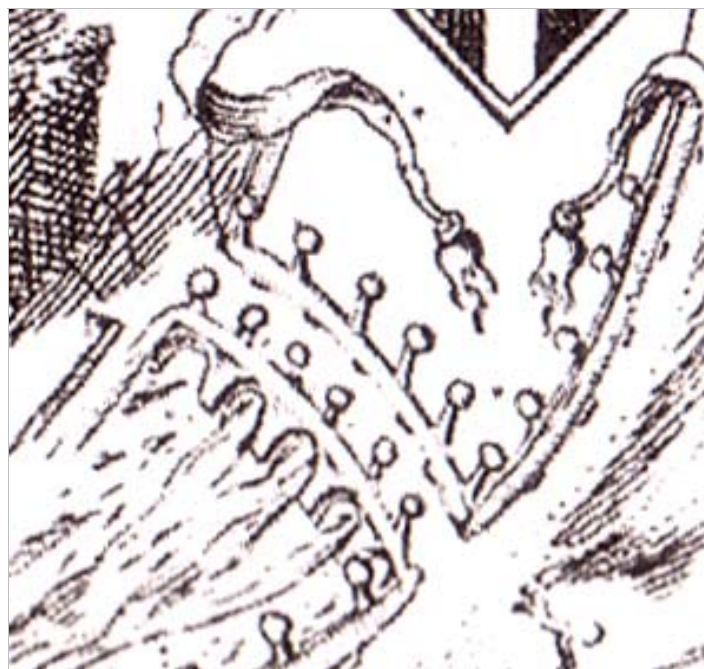
Sobre estas peanas, inicialmente se colocaron unas Cruces tal como pueden apreciarse en el grabado de Mancelli de 1608 y que ratifica Rafael Gil “... se colocaron las imágenes donde antes habían estado las cruces...”, así como refiere el informe realizado por Fomento en 1926, donde señala la ubicación de las estatuas en las peanas preexistentes en el puente.

<sup>159</sup> “D.O.M

HVCNC PONTEM PERFICIENDVM CVRAVERVNT FRANCIS. ARTES DE VILLARASA PRIMARIVS PATRITIORVM COS. DOCTOR FRANCISCVS BARBERA CANONICVS VALENTINVS OPERVM PRAEFECTVS ECC. THOMAS TVRUVI CIVIS COS. PRIMARIVS CIVIVM GVLLERM. S RAIMVND. S ANGRESOLA MILES OPERVM PR. EQVES. ORD. FRAN. S JOANNES DE SPLVGVES MILES. COS. SEC. PATI. MICHAEL ANGEL SOLANES CIVIS COS. DON LEONARD. S DE BORJA CANON. S CVS. ME. ECCLES. JACOBVS ROCA CVS. COS. FRANCIS. S HIERONIMVS MASCARELL CVS. COS. OPER. PRAE. S REGIVS FRA. MASCH CIVIS TRIBVN PLEB. ET NOVAE FABRICA. MARCVS RVIZ DE BARCENA URBA. RATIO. PRAEFECT. ANN DOMINI M DC. VII. ME. A. P. R.”

Cit. por Fr. Joseh Teixidor “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas “Escribiólas en 1767. Ed.. Librería de Pascual Aguilar, Librerías Paris-Valencia, S.L.”. Valencia. 1895. Tomo I. Cap. IX. p 72

Lo cierto es que, en la primera década del siglo XVI, el puente ya estaba todo él construido en sillería, contaba con 13 arcos escarzanos, con dovelas colocadas a tizón en posición radial. Entre arcos, las pilas, que se prolongaban a ambos lados, conformando los tajamares con planta triangular, y, en los extremos estribos embebidos en el terreno. Al igual que sucedió con sus puentes coetáneos y en los paredones del cauce, sobre sus pretiles se colocaron como ornato esferas líticas<sup>160</sup>. Al puente se le dotó de una rampa de bajada al cauce en su margen derecha, de la cual, una vez más, no se tienen datos sobre su construcción. Lo lógico hubiese sido que ésta se realizase aprovechando las obras de construcción de los paredones de ese lado del río 1606-1608. La primera vez que se representa, ésta bajada del cauce, es en el grabado de Francisco Quesádez y que figura en el libro del jurista Joseph Llop, *De la intitució, Govern polithiv, y Juridich, Costums y Observancies de la Fabrica Vella dita de Murs, E Valls; y Nova, dita del Riu*, de 1674.



Grabado de Francisco Quesádez. 1674. Extraído del libro de Joseph Llop, p 399. Bajo la imagen de San Vicente Ferrer, la ciudad de Valencia y dónde se realiza el cauce del Turia con sus paredones y pretiles. Esta fastuosa obra de ingeniería, la emprendió, en 1951, *La Fabrica Nova del Riu*. En la margen derecha, en los tramos entre puente de San José - Serranos y Trinidad estos muros aparecen destruidos<sup>161</sup>.

El puente de San José, en 1674, según Francisco Quesádez. De forma alegórica, enfatiza la decoración que éste poseía en sus pretiles. Aunque el dibujo no nos puede ofrecer datos concretos sobre sus características, si nos proporciona, por primera vez, la imagen del puente con su bajada al cauce, en la ribera derecha.

<sup>160</sup> En el plano de Manceli de 1608, estas líticas esferas se muestran ya sobre los pretiles del nuevo puente.

<sup>161</sup> Riada del 12 de septiembre de 1672. Hubo tal avenida, que la *Fabrica Nova del Riu*, se vio obligada a derruir parte de los muros que bordeaban el cauce para así desaguar las aguas, ya que estaban anegando las huertas existentes en la ribera izquierda.

Teixidor Fr. J. "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p 47

El puente permaneció inalterable hasta la riada acaecida el 12 de agosto de 1676, cuando uno de sus ojos apareció dañado:

“Die XII Augusti, anno a Natiuitate Domini MDCLXXXVI, los Senyores Leandro de Cabrera, Jeneros, Jurat en cap, Francisco Cavert, Doctor en dret, etc, etc.

Tots ses Senyories ajustats y congregats en lo Archiu del Magnifich Racional, atent y considerant los exesius dany que les auengudes de el rui de estos any proppasats, y en particular del present any, an causat els estrops de el ull de el pont Nou y les ruines que está amenaçant als convents de la Zaydia, Sant Pere Nolasco, santa Mónica, Sant Julia, als arravals, cases diferents, y al pont, avesentse emportat diferents terres de el camí de campanar en cantitat considerable, etc...”<sup>162</sup>

El 20 de septiembre de 1691, *La Fábrica Nova del Riu* decidió honrar al puente con dos esculturas. Las imágenes elegidas fueron las de Santo Tomas de Villanueva<sup>163</sup> y la de San Luis Beltrán<sup>164</sup>, las cuales se colocarían en las peanas triangulares, sobre las que anteriormente hubo cruces, a la altura del 3 tajamar. La de Santo Tomás de Villanueva sobre el pretil aguas abajo, en la parte que da al puente de Serranos y la de San Luis Beltrán, enfrentada a ésta, en la parte del paseo de la Pechina. Esta ubicación no sería al azar ya que, por orden jerárquico<sup>165</sup>, el Santo de mayor relevancia debía estar colocado a la derecha y el otro a la izquierda del puente. Las estatuas debían ser realizadas todas ellas en mármol y encargadas en la ciudad italiana de Génova. De esta comanda se encargó al canónigo Dr don Antonio Pontons, quien contrató al escultor italiano, natural de Massa de Carrara, Giacomo Antonio Ponzanelli, para la talla de dichas esculturas<sup>166</sup>.

Ambas se realizaron en mármol blanco, alzaban 12 palmos (2,76 metros) y costaron la cantidad de 700 libras<sup>167</sup>.

---

Carboneres M. “Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol. 1 Valencia. Ed. Facsímil, Paris- Valencia. 1980. p 135

<sup>162</sup> Acuerdos de la Fábrica Nueva del Rio

Carboneres M. “Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol. 1, Valencia. Ed. Facsímil, Paris- Valencia. 1980. p 135

<sup>163</sup> Santo Tomás de Villanueva, fue profesor en Salamanca y Alcalá. Predicador Agustino, fue nombrado Arzobispo de Valencia en 1544. Fallecido el 8 de septiembre de 1555.

<sup>164</sup> San Luis Beltrán (Valencia 1525-1581). Insigne dominico, realizó apostolado en misiones de Colombia y Méjico. Fue canonizado tras su muerte por Clemente X.

<sup>165</sup> Xavier Bertomeu Blay. “El Puente de San José”. Revista Archivo de Arte valenciano. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia. 1993. p 3.

<sup>166</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos 1926. Puente de Serranos. Caja 26

<sup>167</sup> Rafael Gil. Carmen Palacios. “El ornato urbano. La escultura pública en valencia.”Ed. Ayuntamiento de Valencia. 2001. p 46-47



La estatua de San Luis Beltrán arribó al puerto de Valencia el 16 de junio de 1693 y fue trasladada a la Iglesia de San Pedro Mártir, hasta que el 27 de noviembre de ese mismo año, según consta en su lápida, fue dispuesta sobre el puente.

La imagen de Santo Tomas de Villanueva, se instaló en el puente el 15 de septiembre del año siguiente. Por un defecto en su pedestal, hubo que colocarla sobre la peana a la izquierda del puente (aguas arriba), en el lugar que hasta entonces ocupaba la de San Luis Beltrán. Ésta tuvo que ser desmontada y trasladada al lado derecho del puente, alterando así el orden jerárquico establecido.

El 4 de diciembre de 1694, el arquitecto Tomás Guelda y el pintor Gaspar de la Huerta, realizaron una inspección a las recientemente colocadas esculturas. Tras ser examinadas, ambos artistas acordaron que el precio pagado era insuficiente, por lo que se convino pagar 31 libras más al escultor<sup>168</sup>.

Sobre el pedestal de estas estatuas, además de las inscripciones<sup>169</sup> antes referidas, se colocaron otras que honraban a los Santos.

En el pedestal de Santo Tomás de Villanueva, figuraba:

“EL SENADO Y PUEBLO DE VALENCIA A SANTO TOMAS DE VILLANUEVA PARA OS, CONCIUDADANOS, FORASTEROS Y ADVENEDIZOS, AQUÍ, EN DONDE A SU EXCELENTE PRELADO Y AMANTÍSIMO PADRE DE LOS POBRES, CONSAGRARON Y ERIGIERON ESTA ESTATUA ESCULPIDA EN MÁRMOL, EFIGIE DE LA CLEMENCIA, ASIENTO DEL AMOR, ARA DEL MISERABLE, SAGRADO ASILO DE INDIGENTES; LOS ILUSTRES SEÑORES DE LA FÁBRICA, VULGARMENTE LLAMADA DE MUROS Y VALLADARES, FELIPE MARTÍNEZ RAGA, GENEROSO, JURADO PRIMERO DE LOS CABALLEROS; D. JOSÉ DE LA TORRE, CANÓNIGO DE LA METROPOLITANA; D. LUIS MARCH Y ESPLIGUES, POR EL TESTAMENTO MILITAR; FELIPE CRUILLES, JURADO SEGUNDO DE LOS CABALLEROS; TOMÁS CUELDA, JURADO SEGUNDO DE LOS CIUDADANOS; D. JUAN BOSCA, CANÓNIGO DE LA METROPOLITANA, POR LA FÁBRICA NUEVA; JUAN BAUTISTA ALBERT Y PASCASIO IBARS, JURADOS TERCERO Y CUARTO DE LOS CIUDADANOS; TRIBURCIO ROMEU, POR EL ESTAMENTO REAL, ELEJOS LLOBREGAT, RACIONAL DE LA CIUDAD; JOSÉ PÉREZ SÁNCHEZ, SÍNDICO; MIGUEL GERÓNIMO LOP, DOCTOR EN AMBOS DERECHOS, ABOGADO DE LA CIUDAD Y DE LA FÁBRICA. EN 15 DE SEPTIEMBRE (DÍA DIGNO DE SER CONSAGRADO EN ESTA PIEDRA BLANCA) DEL AÑO 1694”<sup>170</sup>.

---

<sup>168</sup> Almanaque Las Provincias

Xavier Bertomeu Blay “Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia”. Tesis Doctoral. ESCCP. UPV. Octubre.1986.Vol.5. “Los Puentes de Piedra”. s/n.

<sup>169</sup> Traducciones realizadas por el Marqués de Cruilles y figuran en su libro “Guía de Valencia Antigua y Moderna” tomo 2, p 289-291

<sup>170</sup> S.P.Q.V.

DIVO THOMAE DE VILLANOVA ADESTE CIVES, HOSPITES ET CONVENAE HIC OBI PRAESVLI SVO OPTIMO PARENTI PAVPERVM AMAMTISSIMO GELATAM IN MARMORE EFFIGIEM CLEMENTIAE SEDEM AMORIS ARAM MISERIS SACRVM INDIGENTIVM ASILVM SESE SVOSQUE SACRANTES EXEXERE PERILLVSTR. DOM. FRABRICAE VULGO DE MURS I VALLS PHILIPVVS MARTINEZ DE LA RAGA GENEROS. CONSVL PRIM. MILIT. D. JOSEPHVS DE LA TORRE METROPOLIT. CANONICVS POR STATV ECCLES. DOMINICVS CREV CONSVL PRIM. CIV. D. LVDOVICVS MARC ET SPLVGVES PRO STRAV MILITARI, PHILIPVVS CRVELES CONSVL II. MILIT. THOMAS GVELDA CONSVL II. CIV. D. JOANNES BOSCA METROPOLIT. CANONICVS PRO NOVA FABRICA JOANNES BAP. ARBERT ET PASCHASIVS ABARS III. ET IV. CONSVL. TIBVRTIVS ROMEV PRO STATV REGIO ALEXIVS LLOBREGAT RET. VRB. PRAEFECT. JOSEPHVS PEREZ SANCHEZ

Y bajo la estatua de San Luis Beltrán aparecía escrito:

“DETENTE, PIADOSO CAMINANTE; VENERA Y ADMIRA POR ALGUNOS MOMENTOS AL QUE FUE NO TAN SÓLO HIJO DE ESTA CIUDAD, SÍ QUE TAMBIÉN COLUMNA Y ORNAMENTO ESCLARECIDO. EN CUYO TESTIMONIO FUE CONSTRUIDO ESTE INSIGNE MONUMENTO, BAJO LA UNÁNIME INICIATIVA Y COMUNES AUSPICIOS DE LOS ILUSTRES SEÑORES DE LA FÁBRICA, VULGARMENTE LLAMADA DE MUROS Y VALLADARES, FRANCISCO FERRAGUT, GENEROSO, JURADO PRIMERO DE LOS CABALLEROS; FREY DON TOMÁS ZARZUELA, POR EL COMENDADOR DE TORRENTE, OBRERO POR EL ESTAMENTO ECLESIAÍSTICO; JOSÉ BALBASTRE, JURADO PRIMERO DE LOS CIUDADANOS; SEBASTIÁN PERTUSA BONASTRE, GENEROSO, OBRERO POR EL ESTAMENTO MILITAR; MARCOS ANTONIO ROIG, GENEROSO, JURADO SEGUNDO DE LOS CABALLEROS; FRANCISCO VICENTE LLORENS, JURADO SEGUNDO DE LOS CIUDADANOS; EL DOCTOR BERNARDO RUÍZ VIDAL, CANÓNIGO DE LA SEO, VOCAL DE LA FÁBRICA NUEVA; JOSÉ VIDAL Y MIGUEL, GERÓNIMO ROMÁ, TERCERO Y CUARTO JURADOS DE LOS CIUDADANOS; SEBASTIÁN XULVE, CIUDADANO, VOCAL POR EL ESTAMENTO REAL; ELEJOS LLOBREGAT, CIUDADANO, RACIONAL DE LA CIUDAD; MIGUEL GERÓNIMO LOP, ABOGADO DE LA CIUDAD Y DE LA FÁBRICA, POR CIERTO FELICES, PARA INMORTAL HONOR DE LA CIUDAD Y SEGURO AMPARO DE SUS VECINOS. A 27 DE NOVIEMBRE DE 1693”<sup>171</sup>.

---

TRIBVNVS MICHAEL HIERONIMVS LLOP I. V. D. HVIVSCE FABRICAE ADVOCATVS. XVII KAL. OCTOB. CANDIDIORE LAPIDE NOTANDO DIE AN. M.DC.LXXXIV.

Cit. por Fr. Joseh Teixidor “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas “Escribiólas en 1767. Ed. Librería de Pascual Aguilar, Librerías Paris-Valencia, S.L.”. Valencia. 1895. Tomo I. Cap. IX. p. 75

<sup>171</sup> S.P.Q.V.

DIVO LVDOVICO BETRANDO VALENTINO SISTE GRADVM PIE VIATOR ET INTERIM VENERARE ET AMA VALENTINAE HVJVS VRBIS NON MINUS FILIVM QVAM COVMEN ET ORNAMENTUM CLARISSIMVM IN CVJVS TESTIMONII MONVMENTVM EXCELSVM HOC FVIT CONSTRVTVM ADNITENTIBVS PRO VIRILI PERILLVSTRI. DOM. FRABRICAE VULGO DE MURS Y VALLS FRANCISCO FERRAGVT GENEROS. CONSVLE PRIM. MILIT. FRAI D. THOMAS SARZVELA PRO STATU ECCLESIAST. SEBAST. PERTVSA BONASTRE GENEROSO PRAE. PRO MILITARI STATV. MARCO ANTONIO ROIG GENER. COSS. II. MILIT. ET FRANCISCO VINCENTIO LLORENS CIV. II. D.<sup>re</sup> BERNARDO LVDOVICO VIDAL SED. CANON. FABRICAE NOVAE PRAEFECTO JOSEPHO VIDAL ET MICHAELE HIERON. ROMA III. ET IIII CIV. SEBASTIANO XVLBE CIV. PRAEFEC. PRO STAVT REGIO. ALEXIO. LLOBREGAT CIV. RAT. VRB. PRAEFECT. JOSEPHO PEREZ ET SANCHEZ ET JOSEPHO JVAN TRIBVNIS. MICHAEL HIERON. LOP J. V. D. CIV. ET FABRICAE ADVOCAT. CIVIBUS QVIDEM FELICIBVS IMMORTALI VRBIS HONORI TVTIORIQUE CIVIVM ASILO V. KAL. DECEMB. AN. MDCLXXXIII

Cit. por Fr. Joseh Teixidor “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas “Escribiólas en 1767. Ed. Librería de Pascual Aguilar, Librerías Paris-Valencia, S.L.”. Valencia. 1895. Tomo I. Cap. IX. p. 73

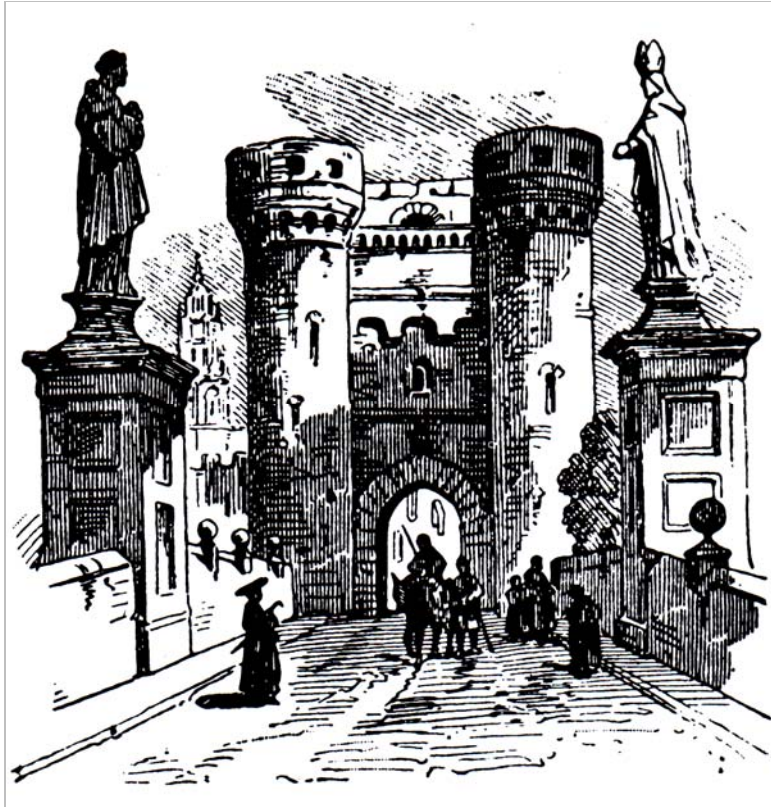


Imagen desde el puente San José con su puerta homónima al fondo. Las esculturas de Santo Tomás de Villanueva y San Luis Beltrán, obra de Giacomo Antonio Ponzanelli, lucen sobre altos pedestales. Éste grabado figura, sin mencionar el autor, en el libro de Manuel Sanchis Guarner, “La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de Geografía urbana” 1999, página 140.



VALENTIA EDETANORUM allis CONTESTANORUM, vulgo DELCID. ICHNOGRAPHICE DELINEATA a Dre Thoma Vicentio Tosca. 1704



El puente de San José, con 13 arcos escarzados entre tajamares. A ambos lados de puente, a la altura del tercer tajamar, las imágenes de Santo Tomás de Villanueva, a la izquierda, y San Luis Beltrán, a la derecha. Sobre sus pretilas, y a la altura de cada tajamar el ornato de esferas líticas. Por segunda vez, aparece grafiada la bajada al cauce.



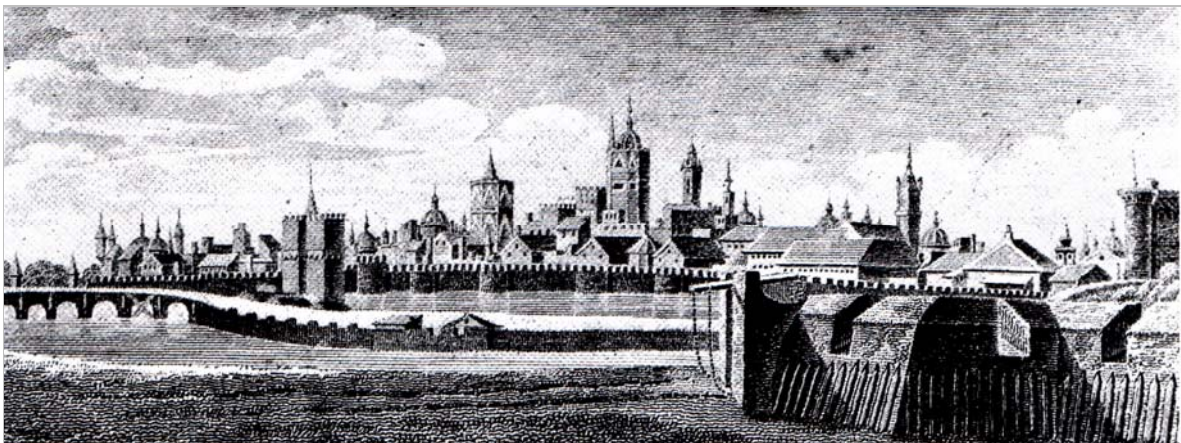


EDETANORUM vulgo DEL CID, DELINEATA A THOMA VINCENTIO TOSCA CONGR. ORATORIJ PRESBYTERO. 1738



El puente de San José en 1738. Sin variaciones significativas respecto al plano de 1704, excepto de la bajada al cauce que se grafía de mayores dimensiones y donde se ha incorporado un peldañeado para facilitar el ascenso.

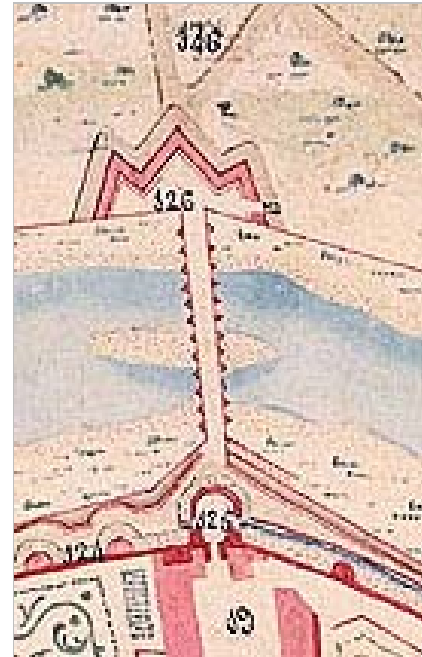
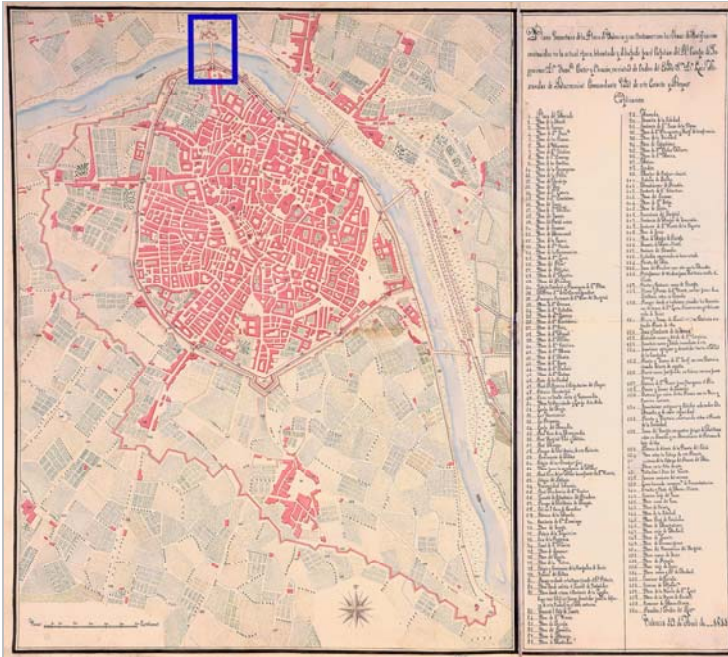
A principios del S. XIX las repercusiones de la revolución francesa también llegaron a Valencia. El 23 de mayo de 1808 el pueblo se alzó en armas asaltando la ciudadela y asesinando a cuanto ciudadano francés se encontraba en su camino. Las tropas francesas se asentaron junto al puente de San José, en el Llano de la Zaidia y tras varios intentos por entrar en la ciudad, fue el general Suchet quien el 2 de enero de 1812 consiguió su objetivo. El asedio sólo duró un año ya que en 1813 el ejército francés emprendió su retirada.



Levé el Dessiné par Dumoulin, capitaine d'Artillerie.- Gravé par E. Collin. Rue de la Harpe N° 45. 1811 Museo de la Ciudad. Archivo Huguet.

Una de las pocas imágenes que se poseen de la ciudad de Valencia desde esta orientación. La imagen, ilustrada desde el Llano de la Zaida nos muestra la urbe atrincherada tras su robusta muralla, a la derecha, el puente de San José -sin demasiado detalle- y la puerta del mismo nombre. En primer plano, el asentamiento del ejército francés dispuesto para el asalto de la ciudad.





Plano Geométrico de la Plaza de Valencia y sus Contornos con las Obras de Fortificación construidas en la actual época, levantando y dibujado por el Capitán del Rl. Cuerpo de Ingenieros Dn. Franco Cortes y Chacón, en virtud de Orden del Excmo. Sor. Dn. Luis Alexandro de Bassecoúrt Comandante Gral de este Ejército y Reyno (1811)

Planta aérea del puente de San José en 1811. Dibujado con sus 24 tajameres de planta triangular, 12 a cada lado del puente y la rampa de acceso al cauce en la margen derecha.



El puente de San José con el trasiego de carretas y viandantes un día cualquiera, una década antes al derribo de las murallas. Fragmento de la imagen "Vista tomada encima del ponte de San José" de A Guesdon 1855. En ésta estampa aparecen reflejados todos los rasgos y ornatos con los que contaba el puente. Sus arcos escarzanos y sobre éstos las gárgolas de evacuación de las aguas pluviales, las imágenes de los Santos sobre peanas sobre el tercer tajamar, las esferas líticas que decoran los pretilos situadas a la altura de cada tajamar, y la rampa de bajada al cauce, desde donde la perspectiva nos permite comprobar su forzosa pendiente, son grafiados con esmero detalle. Además, ésta imagen, demuestra que el paredón a mediados del siglo XIX, en la ribera izquierda, aún no estaba construido aguas arriba del puente.

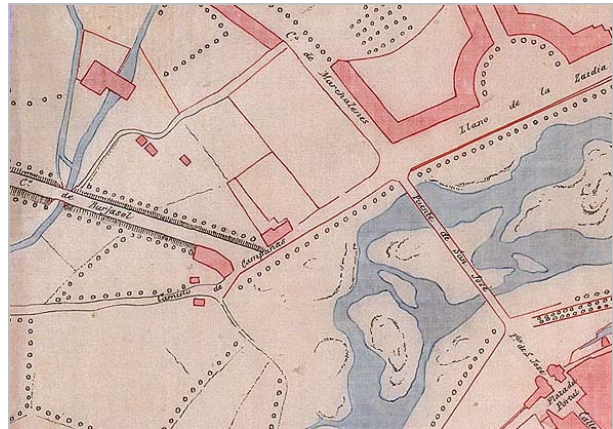




Fotografía del puente de San José tomada, en 1861, desde el cauce. Se muestra la fachada aguas abajo, al fondo el pretil de la rampa de bajada al río y tras él, el portal Nou o puerta de San José, años antes de ser derruida. Fotografía anónima. Archivo J. Huguet



Plano de Valencia (1869). Cuerpo de Ingenieros del Ejército



El puente de San José alineado con su puerta y el camino de Marchalenes. Se representa el Llano de la Zaidía con las nuevas edificaciones y la apertura de camino de Burjasot.



La muchedumbre se amontona sobre el puente de San José y sus aledaños para observar el estado del cauce tras la riada de 1897. Fotografía de Antonio García. Biblioteca Valenciana.

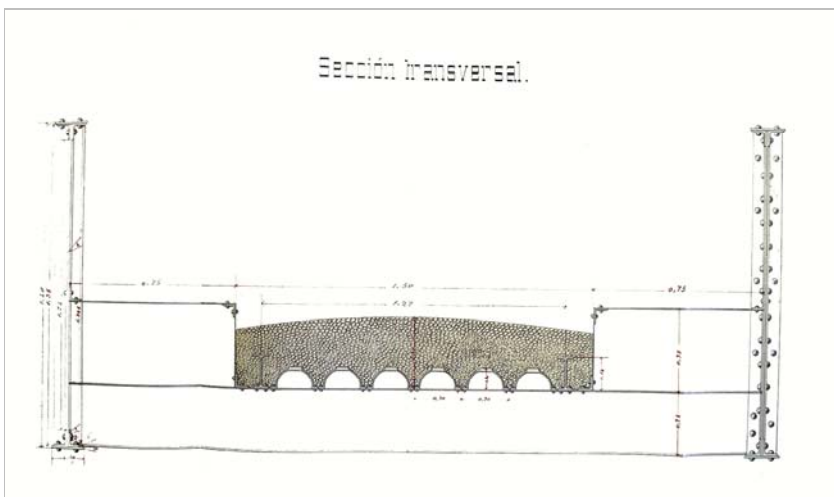
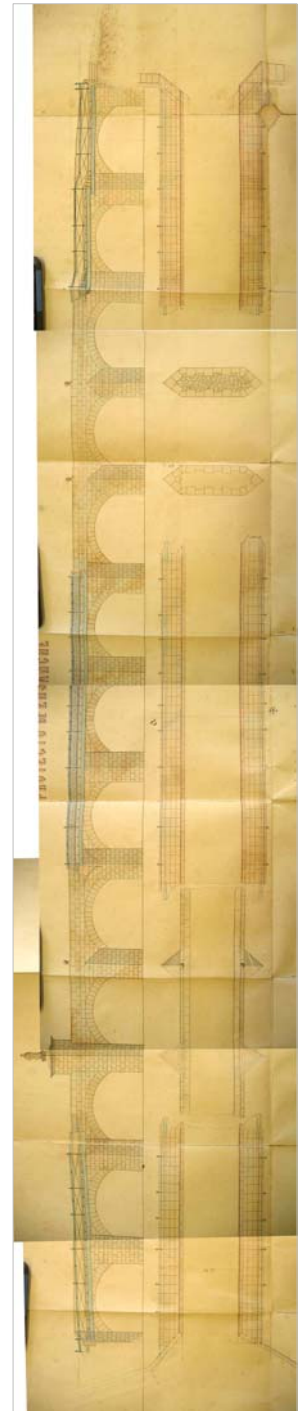
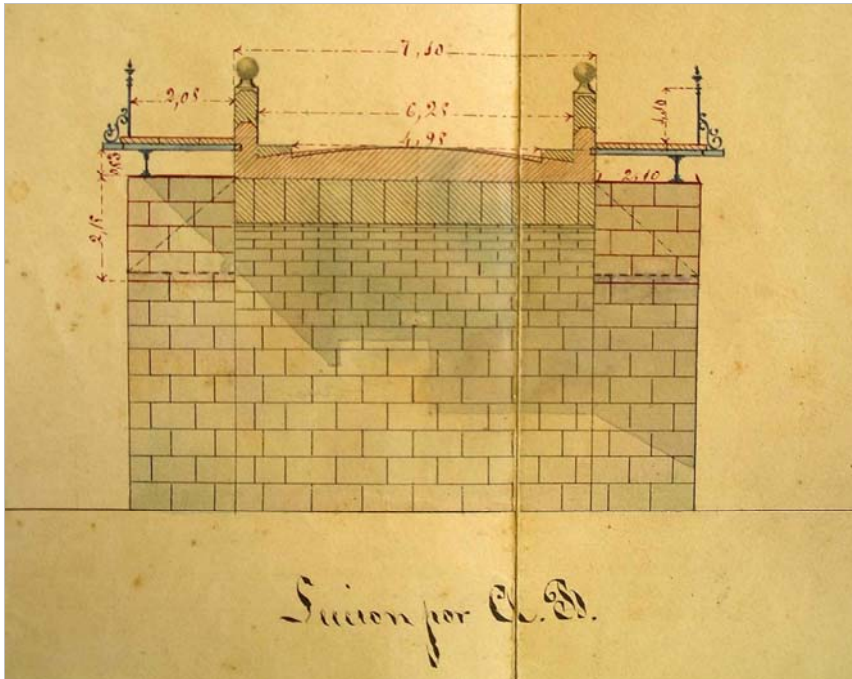
En los inicios del siglo XX, y como ocurrió con los demás puentes coetáneos, el puente de San José quedó estrecho para la cantidad de tráfico que lo atravesaba, ya que por él accedían a la ciudad los vehículos procedentes de las poblaciones de la huerta.

El 24 de febrero de 1902, los concejales del Ayuntamiento don Manuel Taroncher y don Juan Barral, presentaron una propuesta de ensanche de puente de San José. En principio, la opinión pública se alzó en contra al considerar que alteraría las características físicas y estéticas del monumento. Aun así, el 2 de noviembre de ese mismo año, se presentan en el Ayuntamiento los planos del proyecto<sup>172</sup> de ampliación para su aprobación.

Dicho proyecto consistía en realizar dos pasarelas metálicas voladas, que apoyaban sobre los tajamares que se elevaban hasta alcanzar la altura adecuada, discurriendo exteriormente paralelas a los pretiles del puente. Las pasarelas serían utilizadas para el tránsito de viandantes, dejando la calzada existente únicamente para el tráfico rodado. Firmado por el ingeniero J. Blanco junto con otro ingeniero de caminos, del cual ha sido imposible interpretar su firma, fue aprobado por el Gobernador Civil, L. Martí, el 4 de febrero de 1903.

---

<sup>172</sup> AHMV: Archivo Municipal de Valencia. Monumentos. Parte Moderna. Fomento Obras Públicas. Puentes 1903. Puente de San José. Caja 15



Planos del proyecto de Ensanche del puente de San José. 1902.  
 Archivo Municipal de Valencia. Monumentos. Parte Moderna.  
 Fomento Obras Públicas. Puentes 1903. Puente de San José. Caja 15

El 14 de octubre de 1904 el Ayuntamiento asigna la cantidad de 26.000 pesetas para la ejecución de las obras<sup>173</sup>.

Finalmente, estas pasarelas no llegaron a realizarse pero sí que tuvo lugar la ampliación del puente. Para ello se realizaron unos segundos arcos, superpuestos a los antiguos y siguiendo su misma curvatura. Éstos, de mayor luz, se apoyaron sobre los tajamares embebiendo con ello los remates inclinados que hasta entonces tenían, y a los cuales se les biselaron las

<sup>173</sup> Boletín de Información Municipal nº 35 año X (nº 16 segunda etapa- 3er trimestre 1962) "puentes sobre el Turia" Ayuntamiento de Valencia. 1962. p 22



aristas para así poder realizar la unión correcta. Sobre el plano de estos nuevos arcos se elevaba el tímpano, perfectamente labrado, alcanzando la altura total del puente. Éste se amplió 1,3 metros a cada lado, pasando de los 7,20 metros de ancho a 9,80 metros. Contaba con dos aceras laterales, de 1,90 metros y una calzada intermedia para vehículos. A ambos lados del puente, los antiguos pretilos fueron desmontados y se colocaron unas barandas de hierro, como protección de los viandantes. Además, se ubicaron farolas metálicas a tresbolillo para la iluminación del puente.

Para poder ejecutar este proyecto, las estatuas de los Santos, junto con sus pedestales, fueron desmontados, desapareciendo para siempre del lugar para el cual fueron esculpidas. Como se verá en el apartado dedicado al puente de la Trinidad, éstas, después de permanecer durante años en el Museo de Bellas Artes de San Carlos, y tras varias propuestas sobre su nueva ubicación, se colocaron sobre dicho puente.<sup>174</sup>

Las obras, junto con la realización de una nueva acera para la bajada al cauce, fueron adjudicadas, el 17 de septiembre de 1906, a Ramón Ferrer Galiana por la cantidad 62.000 pesetas. Durante el transcurso de los trabajos, se construyó una pasarela provisional para así evitar el corte del tráfico. El 3 de diciembre de 1907 se liquidan las cuentas con el contratista de las obras, pero no es hasta el 16 de noviembre de 1908 cuando se realiza la recepción definitiva<sup>175</sup>.



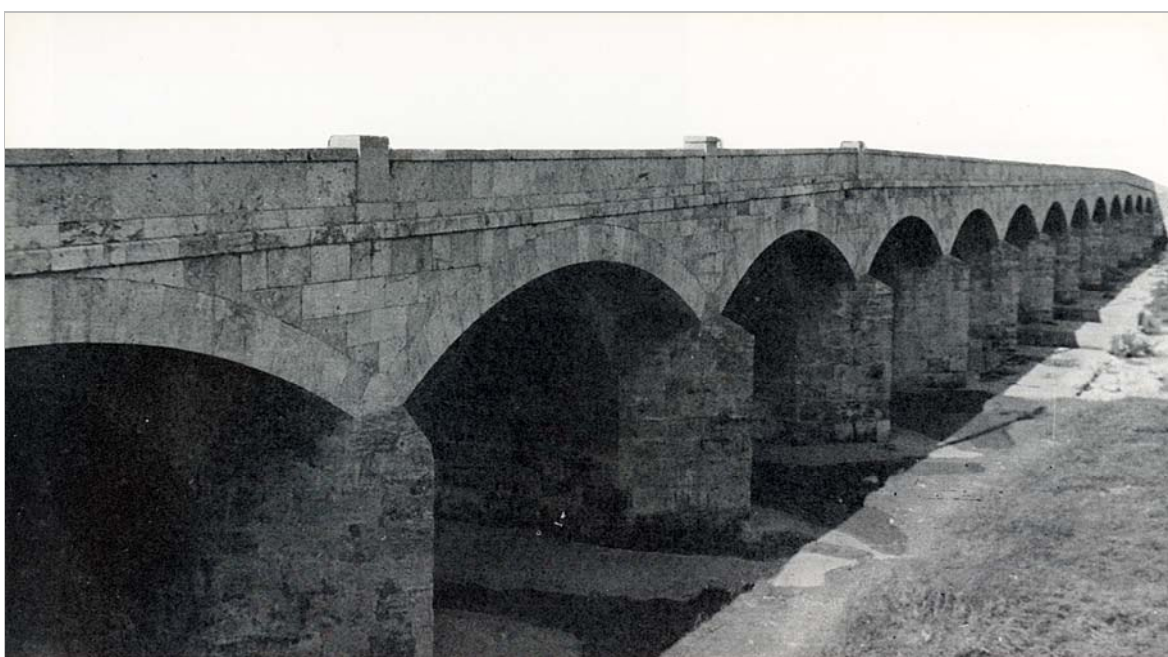
Fotografía del puente de San José tras su ampliación 1906-1908  
El puente ya luce sus nuevos arcos y sobre éstos barandilla metálica causante de gran controversia.  
Archivo histórico Municipal de Valencia.

Las críticas sobre las antiestéticas barandillas de hierro, fueron constantes desde que se emplazaron sobre el puente. En 1949 el consistorio decidió sustituirlas por unas nuevas,

<sup>174</sup> AHMV: Archivo Municipal de Valencia. Monumentos. Parte Moderna. Puentes 1926. Puente de Serranos. Caja 16

<sup>175</sup> Ventura Vidal. V “Puentes y pasarelas sobre el Turia. El de San José” Valencia Atracción. Nº 128. Año XX (2ª época) septiembre 1945. p 7

esta vez realizadas con sillería. El proyecto lo realizó el ingeniero D. Luis O. Llorens<sup>176</sup>. Con una marcada traza modernista rectilínea, estos nuevos pretilos se ejecutaron con sillares perfectamente escuadrados y están rematados por una albardilla también de piedra. La continuidad de esta barandilla solamente se encuentra interrumpida, a la altura de cada tajamar, por unos pequeños pilares o pedestales. Sobre ellos se colocaron de forma alterna, 12 farolas metálicas también de estilo modernista. Las obras, con un presupuesto inicial de 260.614,12 pesetas, fueron realizadas por el contratista Daniel Benlloch Roig y el ingeniero director de las obras fue Don Arturo Piera Barberá. Los trabajos se iniciaron el 7 de mayo de 1949, terminando a principios de 1950<sup>177</sup>.



Fotografía del puente de San José tras la colocación de las nuevas barandas o pretilos. Proyecto realizado por el ingeniero D. Luis O. Llorens. Boletín de Información Municipal año 1962. Biblioteca Valenciana

<sup>176</sup> Bertomeu Blay, X. "El puente de San José" Archivo del Arte Valenciano. 1993. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia. 1993. p 4

<sup>177</sup> AHMV: Archivo Municipal de Valencia. Monumentos. Parte Moderna. Puentes 1949. Puente de San José. Caja 15  
En el archivo se han encontrado las certificaciones de los meses de abril hasta octubre de 1949. La última firmada a fecha de 22 de diciembre de ese año. La fecha prevista para la finalización de los trabajos era el 7 de febrero de 1950, aunque no se ha localizado el final de obra.

**CERTIFICACIÓN DE LAS OBRAS REALIZADAS DE LAS NUEVAS BARANDILLAS PARA EL PUENTE DE SAN JOSÉ.**

Realizadas por: Contratista Daniel Benlloch Roig.

Ingeniero Director de caminos: Don Arturo Piera Barberá

PRESUPUESTO INICIAL EN PESETAS: 260.614,12 PESETAS:

MES DE ABRIL →	Certificado	36.766,75 pesetas
MES DE MAYO →	Certificación	36.053,85 pesetas
MES DE JUNIO →	Certificación	21.054,98 pesetas
MES DE JULIO →	Certificación	43.744,07 pesetas
MES DE AGOSTO →	Certificación	28.875,46 pesetas
MES DE SEPT. Y OCT →	Certificación	20.956,73 pesetas



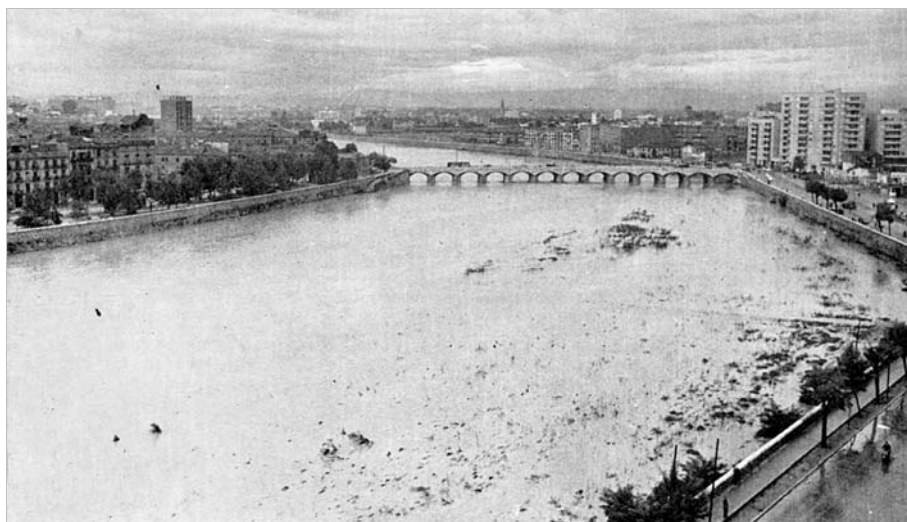
Ya finalizada la construcción de los nuevos pretilos, el gremio fallero promovió la colocación de un monumento a San José, sobre el puente que lleva su nombre y así honrar a su Patrón. Costeado por suscripción popular, el monumento fue realizado por el escultor valenciano Octavio Vicent Cortina, ayudado por el marmolista Roca Doménech. Así y coincidiendo con el día de San José, el 19 de marzo de 1951, fue inaugurado. El acto fue presidido por el aquel entonces Ministro de Educación Nacional José Ibáñez Martín, la Fallera Mayor Pilar Ibáñez Martín-Mellado y demás autoridades de la época<sup>178</sup>.

Entre el tercer y cuarto arco, sobre el tercer tajamar aguas arriba, un pedestal de líneas rectilíneas y con la misma piedra que se utilizó para los nuevos pretilos se dispone la escultura de San José Artesano. Labrada en piedra de mármol nacional banco, en él aparece la imagen del Santo con el niño Jesús sentado sobre un banco de carpintero. El conjunto se asienta sobre una pequeña peana rodeada de un enrejado con el escudo de la comisión fallera de Doctor Olóriz - Arzobispo Fabián y Fuero. Bajo la escultura aparece escrito: LAS FALLAS A SU SANTO PATRÓN. VALENCIA 1951.



Estatua de San José, patrón de las Fallas. Fue colocada sobre el puente de San José, en su pretil aguas arriba, en 1951. Esculpida por Octavio Vicent Cortina, toda ella, en mármol blanco. Sufrió la rotura de una mano, siendo reparada con mármol de distinto color.

<sup>178</sup> <http://blogs.lasprovincias.es/punto-de-vista/2008/6/24/monumento-san-jose-el-puente-sobre-rio-turia-lleva>  
Rafael Gil. Carmen Palacios. "El ornato urbano. La escultura pública en valencia." Ed. Ayuntamiento de Valencia. 2001. p 47



Fotografía de 1957, con el río crecido y el puente de San José al fondo. En octubre de ese año, se produjo una gran avenida, quedando la ciudad totalmente anegada por las aguas del Turia. El puente de San José, no sufrió daños relevantes. Boletín de Información Municipal. 1962. Biblioteca Valencia.



Vista aérea del puente de San José a mediados del siglo XX. Archivo Municipal de Valencia. El puente, contaba con dos carriles para el acceso rodado y a sus lados, aceras para los transeúntes. En esta imagen se ve con gran claridad como los nuevos arcos escarzanos, realizados durante la ampliación de 1906-1908, se apoyan sobre los antiguos tajamares, embobiendo los sombreretes y dejando una pequeña parte éstos vistos, dónde la arista tuvo que ser biselada. El tímpano, con un perfecto aparejado con sillares escuadrados labrados a máquina, está rematado por la una moldura (imposta) que lo recorre longitudinalmente. Sus nuevos pretiles le dan un aspecto modernista. Éstos están interrumpidos por pequeños pedestales, a la altura de cada tajamar, que sobresalen escasamente 30 centímetros del pretil, el puente cuenta con 23 de estos pedestales. Sobre ellos y colocadas de forma alterna, las 12 farolas de estilo modernistas. Sobre el tercer tajamar, en la fachada oeste de puente, la escultura de Octavio Vicent Cortina.



Imagen actual del puente de San José, s. XVI. Realizado todo él en sillería cuenta con 13 arcos escarzanos entre pilas y tajamares angulares a ambos lados. Se amplió entre 1906-1908, aumentando 2,60 metros su ancho. Sobre sus originales arcos se superpusieron otros en voladizo, a ambos lados del puente, que apoyan sobre los tajamares. La baranda, es de 1949 y la imagen del San José figura en el puente desde 1951. Las farolas, de estilo modernista ubicadas en 1949, han sido sustituidas y en su lugar se han colocado a tresbolillo sus antecesoras, instaladas durante la ampliación de en 1906-1908.

El antiguo cauce del Turia, tras la realización del Plan Sur (obras de desvío de las aguas del Turia bordeando la ciudad por el sur hasta llegar al Mar), se ha convertido en una gran zona verde.



### 5.1.2.- Descripción

Con una longitud de 142,62 metros y 10,05 metros de ancho, el puente posee 13 arcos escarzanos abovedados (arcos originales), entre pilas. Cada arco está realizado con un número de dovelas que varía entre 19 y 20. Colocadas radialmente, están labradas a pico fino, con una ligera forma trapezoidal. Su luz entre pilas, empezando a contar desde la ribera derecha, es: l1: 7.705 m., l2: 7,65 m., l3: 7,66 m, l4: 7,71 m., l5: 7,71 m., l6: 7,72 m., l7: 7,725 m., l8: 7,735 m., l9: 7,745 m., l10: 7,72 m., l11: 7,75 m., l12: 7,65 m., l13: 7,645 m. Estas dimensiones son la media de las varias mediciones realizadas en cada bóveda, ya que aparecen pequeñas variaciones en función del lado del puente por encontrarse las pilas ligeramente desviadas en apenas unos centímetros que son inapreciables a simple vista.

La altura actual hasta la clave del arco varía en función de los desniveles del terreno y de la posición del arco. Estas alturas, siempre empezado a contar desde la ribera derecha, son: h1: 5,00m, h2: 5,22m, h3:5,46m, h4: 5,5m, h5: 5,68m, h6: 5,88m, h7: 5,64m, h8: 5,35m, h9: 5,27 m, h10: 5,38m, h11: 5,23m, h12: 4,98m, h13: 4,53m. La altura de arranques oscila entre los 2,49 m. del treceavo arco hasta los 3,76 m. del sexto.

Las pilas, en número de 12, tienen un ancho que va desde los 3,60 metros hasta los 3,40 y están aparejadas mediante sillares calizos colocados a soga, y, como relleno tanto de las pilas como de los arcos, hormigón de cal y canto. Cada pila cuenta con 7 o 7,5 filas de sillares, a excepción de los extremos que son de 5 y 6 filas. La longitud de estos sillares es muy variable y su altura oscila entre los 0,35 y 0,52 metros. Los tajamares, de planta triangular, están aparejados en prolongación de las pilas; la altura de su base oscila de 40 a 60 centímetros más que el alto de estas pilas. Los remates piramidales han sido embebidos por los arcos realizados en 1908. El puente cuenta con 24 tajamares, 12 a cada uno de sus lados.

Los nuevos arcos, vuelan respecto a los antiguos una media de 1,30 metros y están apoyados sobre los tajamares. Sus dovelas, también colocadas de forma radial, están talladas finamente a máquina. Cada arco cuenta con 25 dovelas. La altura hasta su clave es: h1': 5,35m, h2': 5,63m, h3':5,80m, h4': 5,90m, h5': 6,02m, h6': 5,88m, h7': 5,95m, h8': 5,77m, h9': 5,70m, h10': 5,71m, h11': 5,55m, h12': 5,21m, h13': 4,71m.

El tímpano, en la misma vertical del nuevo arco, está realizado con sillares tallados a máquina perfectamente escuadrados y colocados en hiladas sucesivas a soga. Está



terminado, en su parte más alta, por una pequeña moldura (imposta) que lo recorre en toda su longitud.

El pretil del puente está realizado con sillería similar a la del resto del paramento nuevo. Retirado 9 cm. respecto al tímpano, alcanza una altura de 88 -89 cm. En su parte baja, tiene una moldura rectangular de 20 cm. de alto que sobresale 2,5 cm. por cada lado. Sobre ésta, un pequeño murete de 54 cm de alto y 35 de ancho, realizado con una hilada de sillares de longitud media 1 metro y, en su parte alta, la albardilla, que hace función de pasamanos rematado a dos aguas; ésta posee una altura total de 16,5 cm. y una anchura de 40 cm. La continuidad del pretil se ve interrumpida, justo a la altura de cada tajamar, por unos pilarcillos o pedestales, de 1,18 metros de altura. Posee la misma moldura que el pretil en su base, el fuste, de ancho 60 cm en alzado y 46 en perfil, con una altura de 81 cm y, como terminación, un remate de 70 x 51 cm y 17 cm de alto. Colocadas a tresbolillo, y sobre estos pedestales, figuran 6 farolas metálicas, tres a cada lado del puente.

A la altura del tercer tajamar, entre el tercer y cuarto arco, del lado que da a Mislata, se encuentra ubicada, sobre pedestal, la imagen de San José con el niño Jesús sentado sobre un banco de carpintero. La escultura realizada por Octavio Vicent Cortina, fue labrada en mármol nacional blanco. Está apoyada sobre una peana de 95 x 95 cm y 25 de alto, la cual se encuentra circundada por un enrejado de hierro para el depósito de flores, y en su alzado figura el escudo de la comisión fallera de Doctor Olóriz - Arzobispo Fabián y Fuero. Todo esto se alza sobre un pedestal que alcanza 2,385 m. de alto, respecto las aceras del puente. De 1 m. de ancho, en alzado, y 0,95 en perfil, está realizado con sillares perfectamente escuadrados. Todo el pedestal está realizado con dos tipos de sillares, unos de 50 cm. de alto, 1 m. de ancho y 55 cm. de profundo y los otros, con las mismas dimensiones a excepción de la profundidad que es de 20 cm.

La calzada del puente de San José, posee una anchura total de 6,23 metros, con dos carriles asfaltados para la circulación del tráfico rodado, y, en sus laterales, aceras de 1,40 metros cada una.



Alzado, aguas arriba del puente de San José



Puente de San José visto desde la ribera derecha



Vistas generales del puente de San José



Doble arcada entre tajamares





Pila con tajamares laterales y bóveda



Detalle de encuentro del arco nuevo con el tajamar.





Encuentros en esquinas



Tajamares angulares







Perspectiva del puente desde el cauce



Vista aérea del tajamar



Pretil del puente de San José



Alzado del monumento a San José carpintero con el niño Jesús







Perfil de San José



Bajada de acceso al cauce



Pretel y muro de la rampa, realizado con mampostería concertada





## 5.2.- EL PUENTE DE SERRANOS

### 5.2.1.-Historiografía

El puente de Serranos ha presidido la entrada principal a la ciudad de Valencia durante la mayor parte su historia. Hoy, con la muralla ya derribada (1865), sigue siendo uno de los puentes más emblemáticos que se asientan sobre el antiguo cauce del río Turia y persiste frente a su puerta homónima, el portal o Torres de Serranos, formando un conjunto armónico e inseparable. Situado siguiendo la direccionalidad de la calle Serranos, en la ribera derecha, ésta se enancha conformando una pequeña placeta, plaza de los Fueros, donde se alzan la Torres de Serranos de marcadas trazas góticas. En la margen izquierda, tras cruzar la calle Cronista Rivelles, se ubica la Plaza de Santa Mónica, donde se encuentra la iglesia que le dio nombre y que da paso a la calle Sagunto.



Emplazamiento puente de Serranos

Habiendo sido uno de los puentes más importantes de la ciudad, si no el más, reseñable es el protagonismo que adquieren las Torres de Serranos frente a tan suntuoso puente. Éstas le han arrebatado, no sin mérito, gran parte de su reconocimiento y ello se ha visto reflejado en el trascurso de esta investigación. El estudio llevado a cabo de la documentación gráfica relativa al puente hace patente tal intrusión. Existen numerosos grabados, ilustraciones, etc., con las Torres como tema principal y donde el puente aparece como secundario, mostrándose parcialmente en el caso de estar presente. Son escasas las imágenes que le

ofrezcan su merecido reconocimiento, sobretodo antiguas, si bien a partir del finales del siglo XIX es más frecuente encontrarlo en diferentes estampas.

Existió en época romana, construido entre los años 44 a.C. y 27 a.C., y sería todo de cantería siguiendo los patrones de los puentes romanos<sup>179</sup>. Según Huici, en “Historia Musulmana de Valencia y región” fue derruido por la riada de 1088. De su periodo en la Valencia musulmana no se tienen datos respecto a su morfología, existen diversas hipótesis sobre ella: unas realizan conjeturas sobre si mantuvo el aspecto romano y otras mantienen la teoría de una estructura de mampuestos en cimientos y pilas (vestigios del puente romano) y la pasarela realizada en madera. Lo cierto es que, como ya se ha dicho, son solo teorías, por lo que seguramente nunca podamos conocer con ciencia cierta cómo era realmente el puente en aquel periodo.

Su primera denominación fue *Al-Qàntara* o *Kantara*, que significa “el puente”. Se le adjudicó este nombre por ser el único que existía por aquel entonces -en el caso de haber alguno más consistiría en meras estructuras de madera que actuaban de pasarela-. El puente *Al- Qàntara* enlazaba la urbe con Al-Kudya. Tras la reconquista adquirió el nombre de Serranos, al igual que su puerta. Este nombre se le otorgó por dar acceso a la ciudad a los provenientes de la serranía de Teruel. Con más proximidad fue nexo de unión con el arrabal de San Guillem.

En 1244, según el *Llibre del Repartiment*, poseía dos torres barbacanas (Bertomeu Blay “Historia del puente romano de Ál-Quantara en la zona de Serranos (44-27 c.C.” 1991). De 1254, J. Teixidor, recoge el testamento de Bernardo Cardona, donde se donan 10 *sueldos* para la construcción de un puente, nombrado como “superior” y que según el autor, correspondería al puente de Serranos.

Sufrió los estragos, al igual que el resto de puentes, de las diferentes avenidas del Turia. Las primeras documentadas en 1321 y 1328. El 14 de julio de 1354, el *Consell* ordena repararlo por encontrarse en un estado lamentable -lo mismo ocurrió en los puentes de la Trinidad y del Real<sup>180</sup>-. En 1349 se acuerda por parte de los Jurados que el puente sea construido todo de piedra, “quel pont dels Serrans fos feyt tot de pedra...a deffensió de la aygua dels diluvis”<sup>181</sup>; no se sabe si este puente de piedra llegaría a terminarse ya que en la riada de

---

<sup>179</sup> Bertomeu Blay, X. “Historia del puente romano de Al-Quantara en la zona de Serranos (44-27 a.C)” Archivo de Arte Valenciano. Ed. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia 1990.

<sup>180</sup> Archivo Municipal de Valencia. Manuals de Consell. MC A-5 fol. 52 - Ed. Teixidor, Antigüedades de Valencia p.68. Cit. Cácel Ortí, M.,- Trenchs Odena J. “El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)”. Universidad de Valencia. pp. 1503

<sup>181</sup> Cit. Ferrer Olmos, V. “El puente de Serranos” El Levante. 11 de octubre de 1975. P 14.

1357 fue abatido y, posiblemente, lo que quedara de él fuera menoscabado en la riada acaecida un año más tarde, el 17 de agosto de 1358, catalogada como extraordinaria. En 1391 fue iniciada la construcción del *portal dels Serrans*<sup>182</sup>: el 6 de abril de 1391 se ordena recoger piedras calizas por toda la ciudad y colocarlas en las proximidades al nuevo portal. Además, los Jurados, el 10 de abril, pagan *165 sueldos* a Pere Balaguer, maestro cantero y encargado de la construcción, para contratar a obreros expertos en la construcción de torres o puertas de defensa y por ello se desplaza a Cataluña<sup>183</sup>.

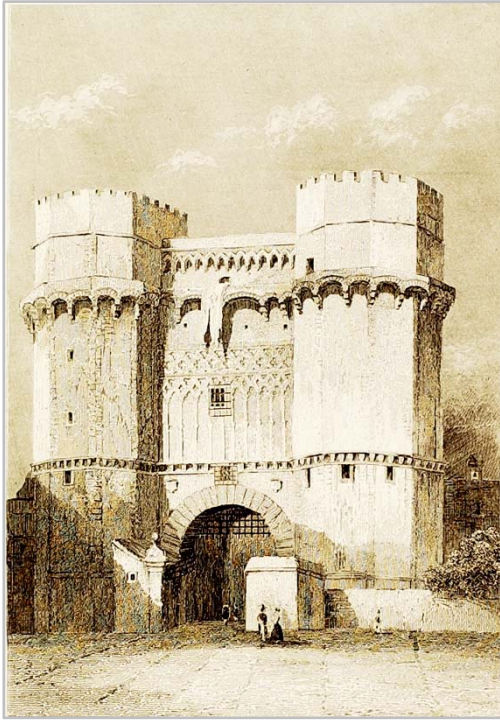


Vista de la puerta de Serranos de Valencia. Autor: Jean Baptiste Reville. Estampa separada del Tomo I, 2ª parte de: Laborde, Alexandre de "Voyage pittoresque et historique de l'Espagne". Paris: Pierre Didot l'ainé, 1806-1820. Biblioteca Valenciana.

<sup>182</sup> Representante de la arquitectura gótica militar, fue construida por el maestro cantero Pere Balaguer en 1391, como puesto de defensa de la ciudad. Desde 1586 hasta 1892, se utilizó como cárcel. En 1931 fue declarada Monumento Histórico - Artístico Nacional.

<sup>183</sup> Archivo Municipal de Valencia. *Libro de Sotsobreria de Murs i Valls*. SMV d<sup>3</sup> - 4 fol. 7r - 8v. Cit. Cácel Ortí, M.,- Trenchs Odena J. "El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)". Universidad de Valencia. p. 1534





Puerta de Serranos en Valencia. Autor: Augustín François Lemaitre. 1801-1850.  
Biblioteca Valenciana

En 1406 de nuevo se tiene noticias del puente a través de una gran riada, la cual se llevó alguna de sus arcadas. El 20 de noviembre se construiría, con maderas y piedras, una barrera de defensa frente al puente para canalizar las aguas. En 1419 el puente se encuentra nuevamente deteriorado por el Turia y se ordena a Pascual García y Pascual Sanxes que derriben una pila “de argamasa” y parte de otra que se encontraba dañada. Por dicho trabajo cobraría la cantidad de 62 *sueldos*.<sup>184</sup>

La mayoría de los datos obtenidos durante en el transcurso del siglo XV son relativos al mantenimiento o a pequeñas reparaciones realizadas en él. M<sup>a</sup> Milagros Cárcel Ortiz recopila, transcribe y traduce, en su libro “Vida y Urbanismo en la Valencia del S. XV. Regenta Documental” los gastos y menesteres que el *Libro de Sotsobreria de Murs i Valls* aporta respecto a las obras realizadas en la ciudad de Valencia en el siglo XV. En él aparecen datos y fechas en relación al puente de Serranos, que nos permiten vislumbrar el estado en el que se encontraba. Así, con motivo de la llegada a la ciudad de la familia real, el 7 de junio de 1419 se ordena rellenar de tierra el tablero del puente; frente él, en la margen izquierda, existía una pequeña acequia que es mandada retirar el 29 de junio. A finales del mismo año el puente se estaba reparando y el 5 de octubre se paga 12 *sueldos* a Joan de Poyo, por serrar 12 maderas para la obra. Ya en agosto de 1423 se reparan los

---

<sup>184</sup> Archivo Municipal de Valencia. *Libro de Sotsobreria de Murs i Valls*. SMV d<sup>3</sup> - 4 fol. 7r - 8v. Cit. Cárcel Ortí, M. “Vida y urbanismo en la ciudad de Valencia del S. XV. Regenta Documental” *Miscel.lancia de textos medievals*. Barcelona. 1992. p. 1364

“agujeros” que el puente tenía, esta labor es realizada por Mateu Teixidor. En septiembre de ese mismo año, Pere Ferrer cobra 3 *sueldos* por encargarse de rellenar con escombros varios baches que había en el tablero del puente. El 29 de enero de 1424, de nuevo se tapan 2 “agujeros” que el puente presentaba. Poco después las aguas del Turia volverían a romperlo y, en marzo de ese mismo año, ya se estaban realizando los trabajos de reparación.

El 17 de octubre de 1427 se registra una gran avenida y dos de las arcadas del puente son derribadas<sup>185</sup>. Las labores de desescombro se realizan a finales de 1428. Y en abril de 1431 se reparan las arcadas que las aguas se habían llevado. En 1435 se realiza un muro, en la margen izquierda aguas arriba, que contuviese las tierras en las proximidades al puente y además impidiese la salida de las aguas. En 1459, con motivo de una visita del rey a la ciudad, se reparan las arcadas y refuerza una de ellas, en previsión del aumento del tráfico sobre él. En 1472<sup>186</sup> dos de las arcadas son derruidas por fuertes aguas. En 1481 se realizan labores de reparación en el puente, nuevamente por ocasión de la llegada del rey.

Entrados en el siglo XVI, el 27 de septiembre de 1517<sup>187</sup>, toda la estructura del puente es arrastrada por la fuertes aguas, arruinándolo en su totalidad. Esta riada provocó la decisión inmediata, por parte de la *Junta de Murs i Valls*, de construir un nuevo puente de Serranos y sería, incluso la cimentación, realizado con piedra, lo suficientemente robusto como para soportar la bravura del Turia<sup>188</sup>. Esta certera decisión llevó a la construcción del magnífico puente con el que actualmente contamos en la ciudad de Valencia.

---

<sup>185</sup> “En lany MCCCCXXVII a XXV de octubre, que era disapte, vingué lo riu tan gros, que sen portá dues arcades del Pont de Serrans, e quatre arcades del pont del Real, e entrá en la Trinitat e en lo Real, e del cap del pont del Real sen portá sobre dues posts en Johan Fonollosa correger e sobre les posts lo sen portá fins a les Naus ab molt gran perill, que tot hom lo tenien per mort.”

DIETARIO MSS. Fol. 65.b Cit. Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 41

Según Carboneres “Nomenclator de las puertas, calles y plazas de Valencia” 1873. Vol 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 1998. p. 131, fueron 4 y no dos las arcadas que la riada se llevó, según atestigua el libro de Clavería Comuna de ese año “ei”eixiint de sos límits, enderroca lo pont del temple e quatre arcades del pont del Serrans”

<sup>186</sup> Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 53

<sup>187</sup> En ésta avenida, también fue derruido el puente del Real y parte del de Trinidad.

“*Dumenge proa pasta, que contavem XXVII. del proa pasta mes Setembre, a les quatre hores de mig jorn, es vengut tan gros lo Rou daquesta Ciutat que entra dins Ciutat, y ha derrocat moltes deverses Cases, y en los Ravals de la Ciutat por lo semblant: tres Ponts de cinch que hía, ha derrocat los tres.*” Carta de los Jurados al emperador Carlos V (tomo 40. de cartas misivas). Cit. Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 41-42

<sup>188</sup> “el 22 de junio de 1518, la Junta de *Murs i Valls* acordó fuese *obrar e reedificat e reset tot de pedra, de peus, voltes arquades ab gran fonaments é lliit*, acordando que sus arcadas, muy abiertas y rebajadas, tuvieran más luz, superando en ello al puente de la Trinidad... Se reprocho además, el que estuviera construido de argamasa y no con piedra de sillera”. Cit Porcar J.A. Miguel Ángel Catalá Gorgues, M.A. “Memoria Gráfica del Valencia”. Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 41. 1998 El puente de Serranos. pp. 489

Utilizando como ejemplo el de la Trinidad (1407), único puente por aquel entonces de cantería, la *Fabrica de Murs i Valls* emprendió la obra del nuevo puente de Serranos, bajo la autoría del *picapedrer* Juan Bautista Corbera. Su construcción apenas duró un año, terminándose a finales de 1518<sup>189</sup>. Ubicado debidamente en el mismo lugar donde habían estado sus antecesores, el puente fue construido con sillares de piedra tosca provenientes de la cantera de de Rocafot, cuidadosamente labrados y aparejados. Contaba con 9 arcos escazanos cuya luz entre pilas superaba los 14,5 metros, casi un metro más que el puente de la Trinidad. Los arcos se ejecutaron a una rosca con dovelas aplantilladas y apoyaban sobre sólidas pilas. Éstas se ejecutaron en perfecta perpendicularidad con el tablero del puente. En ambos laterales se situaron unos tajamares angulares, los cuales se erigían hasta superar la altura del tímpano. En su parte alta, interrumpiendo el pretil, se conformaban unos pequeños miradores (o arrimaderos) por los que contemplar el cauce. Para la evacuación de las aguas poseía gárgolas colocadas en los lados de cada tajamar. La longitud del puente alcanzaba los 159 metros. y su ancho 11.

Sobre el pretil del puente se colocó una inscripción donde se podía leer:

“HABIENDO DESTRUIDO UNA GRANDE Y CASI INCREÍBLE INUNDACIÓN DEL TURIA EL ANTIGUO PUENTE, CUIDARON DE LEVANTAR ESTE DESDE SUS CIMIENTOS OLFO DE PROXIMA, VOCAL ECLESIASTICO; GALCERAN CARROZ Y PARDO, VOCAL MILITAR, Y MIGUEL ROS, VOCAL DE LOS CIUDADANOS PROCURADORES DE LA OBRA DE LOS MUROS, APROBANDOLO GASPAR FELIPE CRUILLES, FRANCISCO GIL, MIGUEL ANGEL BOU, GUILLERMO MARCH, BARTOLOME BERNEGAL Y MIGUEL BERENGUER, JURADOS DE LA CIUDAD. AÑO DE LA SALVACION DE LOS HOMBRES 1518”<sup>190</sup>

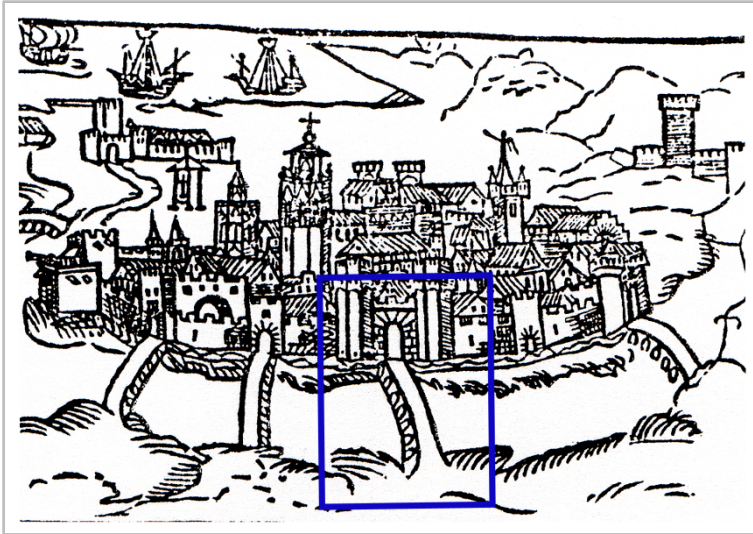
---

<sup>189</sup> Las obras se realizaron a destajo, lo que justifica la rapidez en la construcción.

<sup>190</sup> Traducción extraída del artículo de Ventura Vidal “Puentes y pasarelas sobre el Turia. El de serranos” Valencia Atracción nº 129. Año XX. (2ª época) octubre 1945. p. 8

El texto original aparece en Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p. 53:

“QVVM INGENS AC PENE INCREDIBS, TURIAE INVNDATIO / ANTIQVM POTEM EVERTISSET. HVNC E FUNDAMENT / EXTRVENDVM CVRAVERVNT OLF. A PROXITA EX / CLERO. GALCERAN. CARROZIVS PARDVS EX EQVIT. / MICHAEL ROSIVS EX CIVIL. OPERIS MVRORVM / CVRATORES. PROBANTIBVS G. PH. CRVILLES. / F.EGIDIO. M. BOV. G. MARC. B.VERNEGAL. / M. BERENGARIO. VRBIS DEFENSOR. IVRAT. / HUMANAEE SALVTIS AN. MDXVIII”



Xilografía, anónima, del libro "Primera parte de la Crónica General de toda España y especialmente del Reyno de Valencia". Autor: Pedro Antonio Beuter. 1538. Biblioteca Valenciana.  
Centra la imagen las Torres de Serranos, entrada principal de la ciudad, y el puente por el cual se accedía a ella.



El puente de Serranos, enfrentado con las Torres del mismo nombre, aparece representado con 7 arcos y al igual que el resto de puente, no muestra ningún tipo de detalle o definición que puedan ayudar a concretar su morfología.

Entre 1538 y 1539 se construyó un casilicio de planta triangular, en el cual se instaló la Cruz Patriarcal<sup>191</sup> de la parroquia de San Bartolomé<sup>192</sup>, esculpida en piedra de Alcublas. EL edículo se emplazó en el alzado oeste del puente, sobre el primer tajamar cercano a la ciudad y a él se trasladó la inscripción antes mencionada. Trabajaron en su construcción el *picapedrer* Juan Bautista Corbera y el maestro ingeniero Juan Gilart<sup>193</sup>. De este casilicio se tiene imagen gracias al realista dibujo que realiza Anthoine Van Den Wijngaerde en 1563 de la ciudad de Valencia. En él podemos identificar la morfología y detalles del puente así como la grandiosidad de su puerta o torre homónima.

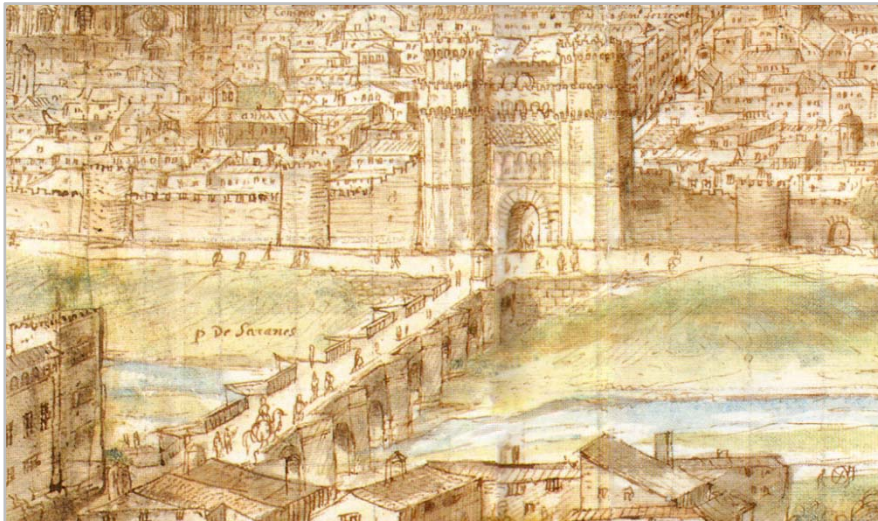
<sup>191</sup> La Cruz patriarcal o de doble travieso se le denomina también la Cruz arzobispal y se empleaba como signo distintivo de arzobispos y patriarcas.

<sup>192</sup> La iglesia de San Bartolomé, fue construida tras la reconquista y entregada a la Orden del Santo Sepulcro. Se ubicó en la calle Serranos. Entre 1666 y 1683 fue restaurada por J. Bautista Pérez Cartiel. Tras la guerra civil española, la iglesia desapareció quedando en pie únicamente la Torre campanario.

<sup>193</sup> Rafael Gil. Carmen Palacios. "El ornato urbano. La escultura pública en Valencia." Ed. Ayuntamiento de Valencia. 2001. p 36

Según Ventura Vidal, Valencia Atracción 1945, el casilicio de la Cruz se instauró sobre el puente en 1608, año que desmiente el dibujo de Wijngaerde.



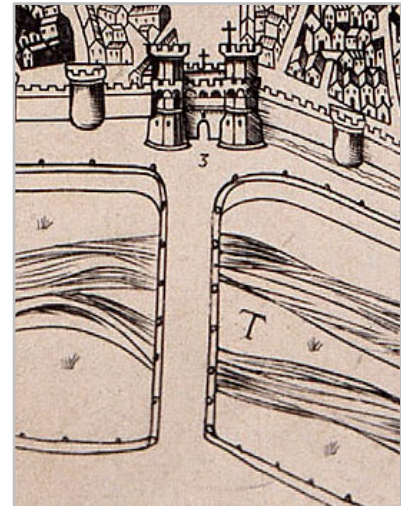


La imagen que Wijngaerde muestra del puente de Serranos es de un poderoso puente muy transitado presidiendo la majestuosa puerta de Serranos. Se representan siete de las nueve arcadas que el puente posee, las dos faltantes se encuentran ocultas tras los edificios cercanos de la ribera izquierda. Los tajamares se elevan hasta el tablero dando paso a pequeños miradores angulares. Próxima a la margen derecha la Cruz patriarcal, protegida en un edículo, da entrada al puente desde la parte que da a la ciudad. El casilicio que la protege y cobija, si bien probablemente tendría planta triangular, aquí parece que su forma sea poligonal.

Tras la construcción del casilicio, el puente permaneció inalterado durante más de un siglo. Durante éste periodo aparece representado en dos ocasiones más: la primera en el plano realizado por Antonio Manceli en 1608, "Nobilis Ac Regia Civitas Valentie in Hispania" y la segunda en una reproducción de Francisco Quesádez y que consta en el libro de Josep Llop, de 1674, "De la Institvicio, govern polítich y juridich, costums y observancies de la Fabrica Vella, dita de Murs, e Valls y Nova, dita del Riu", en la página 399. La fiabilidad que estas imágenes aportan es escasa ya que, en ambos, el puente de Serranos aparece simplificado y carente de cualquier tipo de detalle, además de omitir el casilicio con la Cruz patriarcal y los miradores sobre los tajamares. A finales del siglo XVI, acabados de construir los puentes del Mar y del Real, se adornaron puentes y pretilos, de los paredones que la *Fabrica Nova del Riu* estaba construyendo desde 1591, con esferas líticas. Estos adornos se ubicaron en todos los puentes a excepción del puente de Serranos, seguramente por no conformar sus pretilos un plano continuo al estar interrumpidos por los miradores. Los dos grabados antes mencionados, hacen una exaltación a las construcciones que se estaban realizando en el cauce y exageran los adornos líticos. Estos ornatos aparecen reflejados en el puente de Serranos, cuando en realidad no llegaron a colocarse sobre él.



Nobilis Ac Regia Civitas Valentie in Hispania. Antonio Manceli. 1608



Vista aérea del puente de Serranos no se muestran los miradores con los que el puente contaba sobre sus tajamares. Los pretiles continuos aparecen ornamentados con 16 esferas líticas y omite el casillio de la Cruz patriarcal.

En 1591 se inicia la construcción de los paredones y pretiles que canalizaban las aguas del Turia, obra de la *Fabrica Nova del Riu*. En la ribera derecha fueron construidos en los primeros años del siglo XVII, los tramos lindantes al puente de Serranos, el que alcanzaba al puente de San José (aguas arriba), y al puente de la Trinidad, (aguas abajo). En 1651, y posteriormente en 1672, una gran avenida azotó la ciudad y las aguas crecieron tanto que entraron por toda la ciudad. Tal desastre forzó a tomar la decisión de romper parte de estos paredones y pretiles, a fin de conseguir el desahogo de las aguas<sup>194</sup>. Uno de los tramos afectados sería los lindantes al puente de Serranos, en el lado que daba a la ciudad, tal y como muestra el grabado de Francisco Quesádez, 1674, donde parte de ellos aparecen abatidos.

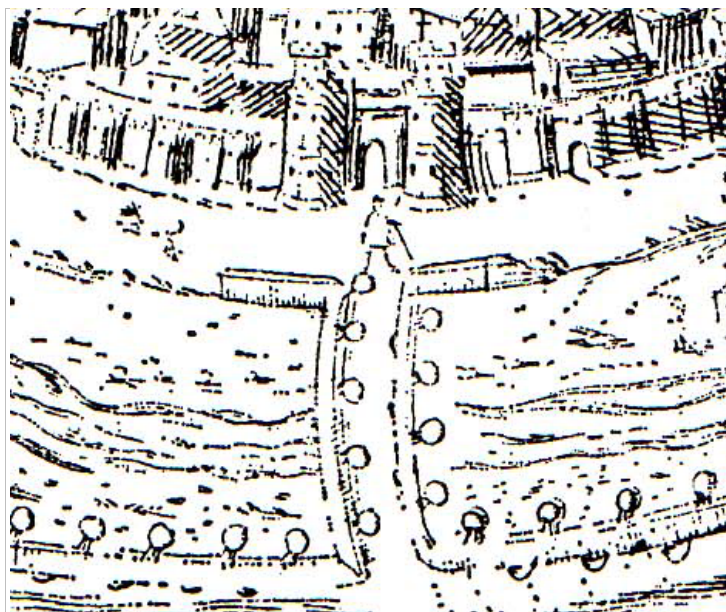
Durante el transcurso de la reconstrucción de dicho tramos, debió ser cuando se dotara al puente de una rampa (rampa de carruajes) en su alzado aguas abajo, a fin de acceder al cauce desde esa orilla. Esta rampa es representada por primera vez en el plano de Tosca “VALENTIA EDETANORUM alliis CONTESTANORUM, vulgo DEL CID” de 1704, que con mayor detalle muestra su sucesor de 1738.

<sup>194</sup> “En el año 1651, que fue el año del hambre, hallándome yo en Valencia, salió tanto río, que hubieron de romper los paredones de calicanto; entrava por el Portal del Cid un grande río, que toda la Plaza de Predicador hacia una vistosa playa, y en la calle de Murviedro, sacava por las ventanas las arcas nadando y las seras de carbon ... Lo mismo sucedió el año 1672, que también obligó a la Ciudad a romper los calicantos” Mares Félix Troyana Pág. 114. Cit. Teixidor Fr. J. “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. pp. 47





Grabado de Francisco Quesádez. Titulado *La Fabrica Nova* y extraído del libro de Josep Llop "De la Institvicio, Govern Politich...", 1674, página 399.



Destaca del puente nueve esferas líticas sobre sus pretiles, como el plano de Manceli, no aparecen los miradores ni el casilicio. En la margen derecha, los paredones limitrofes con el puente aparecen derruidos. En 1651 y 1672 hubo una gran riada que obligó a romper los paredones para el alivio de las aguas.

En 1662 se comienza la construcción de la iglesia de Santa Mónica, en las haciendas del Convento de los Agustinos Descalzos<sup>195</sup>, situadas al inicio del camino de Murvierdro o Morvedre (actual calle Sagunto), aldaño al puente de Serranos en su salida norte. Presidía la iglesia una pequeña placeta, la cual ejerció de antesala del arranque del puente.

En 1670 se decide colocar otro casilicio frente al ya existente. En él se instalaría la estatua de San Pedro Nolasco<sup>196</sup>, fundador de la Orden de Dios de la Merced, el cual acompañó al rey Jaime I durante la reconquista. La estatua fue ofrendada por Fray José Sánchez general de la Orden de la Merced, el 13 de octubre de ese año<sup>197</sup>. Del proyecto y construcción del casilicio se hizo cargo el propio Fray José Sánchez, que era arquitecto y junto a él trabajó el maestro cantero Pere Leonart Esteve. El precio de las obras ascendió a 380 *libras*<sup>198</sup>.

Vicente Ferrer Olmos, en su artículo "El puente de Serranos" publicado en la página 14 del periódico el Levante, El Mercantil Valenciano, de 11-10-1975, hace una descripción de los

<sup>195</sup> Fundado por Fray Gerónimo de San Lorenzo en 1603.

<sup>196</sup> San Pedro Nolasco (Barcelona, 1189 - Barcelona, 1259). El 10 de agosto 1218, y con el consentimiento de Jaime I de Aragón, fundó la Orden de Dios de la Merced. El rey Jaime I comentaba que gracias a sus oraciones había logrado la conquista de Valencia. Fue canonizado en 1628

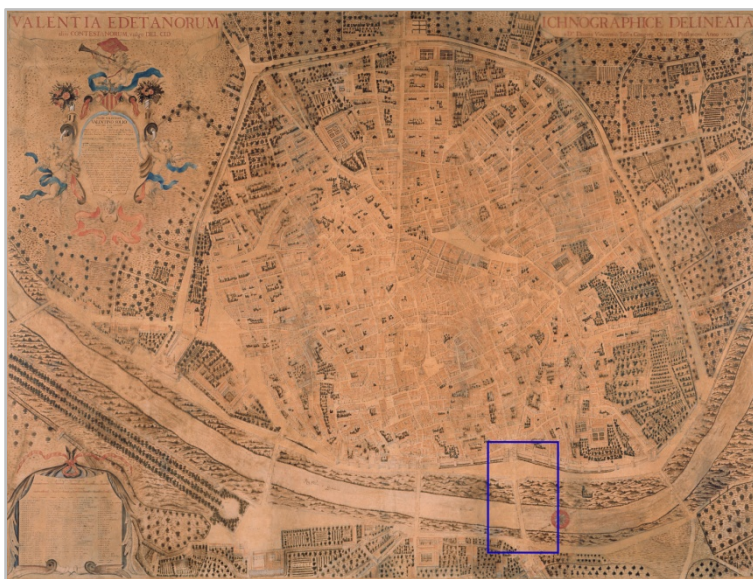
<sup>197</sup> "lunes a 13 de octubre 1670 asentaron la imagen de San Pedro Nolascho sobre una boca del puente de Serranos. Pagó el gasto el Padre Maestro Jusephe Sanchis, Generalísimo de su Sagrada Religión de Nuestra Señora de la Mersed, depués Obispo de Segorbe" (ESQUERDO, O., 1699, ARCPV, ms 13, fol. 16 r.) Cit. Moreno Ribelles, E. (et al) "Los casilicios como elementos ornamentales y devocionales de los puentes de la Trinidad y de Serranos de Valencia". *16th International Meeting on Heritage Conservation*. Valencia. Vol 3. Editorial UPV. 2006. p 1933-1947.

<sup>198</sup> Rafael Gil. Carmen Palacios. "El ornato urbano. La escultura pública en valencia." Ed. Ayuntamiento de Valencia. 2001. p 36

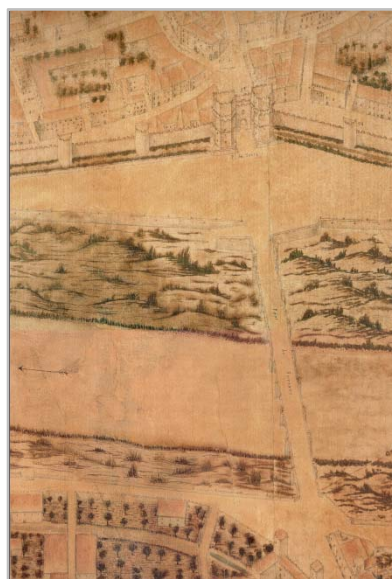
remates en la cubierta del casilicio: “En la cubierta o cúpula piramidal de este templete había cuatro estatuillas. En las tres esquinas: las de los mercenarios San Pascual y el venerable fray Juan Gilabert Jofré, y la de la reina Teresa Gil de Vidaure. Y en el centro, rematando el conjunto, una imagen de nuestra señora de la Merced”

La lápida colocada sobre el paramento del casilicio decía lo siguiente<sup>199</sup>:

DIVO PETRO NOLASCO. OR B.M. DE M.<sup>e</sup> QVI JAC. REG.... / REGNI ET VRBIS DIVINNO  
 AFFLATVS NVMINE INDVXIT / ET...REDEMP. SIGNVM INVEXIT E REGIONE IPSIVS / CRVCIS.  
 OMMORT. HOC. SVAE GRATIT. MONVMENT. D. ET. / TVRIAM TRANSGRESSVRIS IN LIMINE  
 OBJICIT ANNVETB.<sup>s</sup> / FELICE LOQVI C.I.MILIT. D. JACOBO PERTVSA BAILIO DE / CASPE  
 MCENIVM PRAEFECTO PRO BRACHIO ECCLESIAS.T.<sup>o</sup> / ZEFERINO CHINAT. C.I. CIVIVM D. DON  
 PETRO MARTI PRO / MILIT. D. FRAN.<sup>co</sup> FERRER C.II. MILIT TIMOTEO / XVLBE II. CIVIVM C: D.  
 BALTHAR. DE BLANES CAN<sup>o</sup> / FABRICAE NOVAE PRAEFECTO: CIPRIANO GASCES ET / IGNACIO  
 GRABIEL CC. MICHAELE JOANNE MORET J.V.D. / PRO REGALI: JAC. JOANNE TORAN  
 RATIONVM VRBIS / PRAEFECTO ET SEFERINO ARBOREDADA PLEBIS TRIB.<sup>o</sup> / ANNO DOMINI  
 MDCLXX



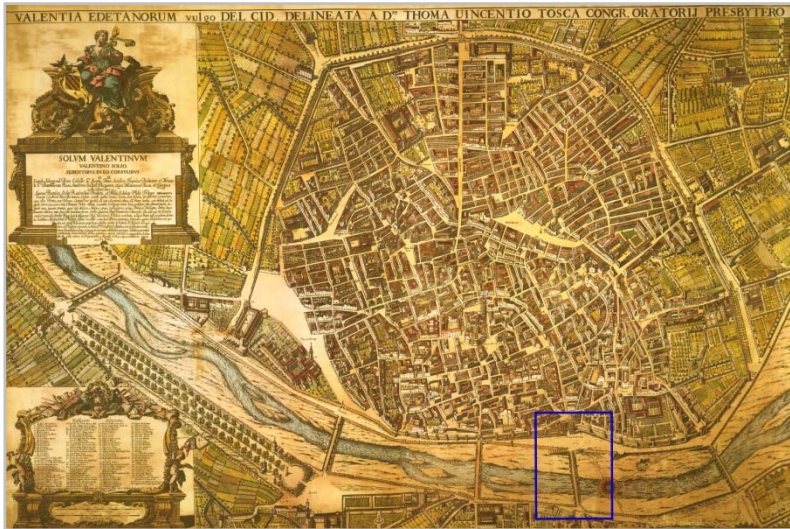
VALENTIA EDETANORUM allis CONTESTANORUM, vulgo DEL CID. ICHNOGRAPHICE DELINEATA a Dre Thoma Vicentio Tosca. 1704



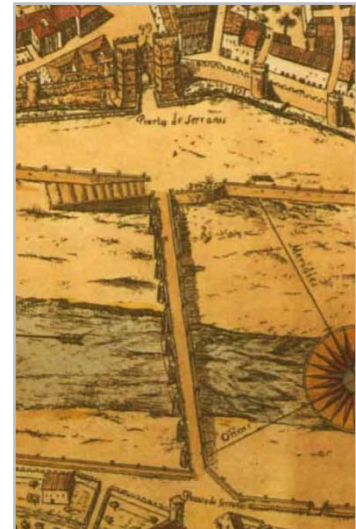
El puente del mar, sin ningún ornamento sobre sus pretilos, éstos se interrumpen a la altura de cada tajamar formando pequeños miradores. En la parte de la ciudad, sobre los primeros tajamares, los casilicios con sus respectivas estatuas. Aguas abajo, se observa por primera vez, la rampa de acceso al cauce.

<sup>199</sup> Cit. Fr. Joseh Teixidor “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas “Escribiólas en 1767. Ed.. Librería de Pascual Aguilar, Librerías Paris-Valencia, S.L.”. Valencia. 1895. TOMO I. Cap. VIII. p.53.





EDETANORUM vulgo DEL CID, DELINEATA A THOMA VINCENTIO TOSCA CONGR. ORATORIJ PRESBYTERIO. 1738



Grafiado con más detalle que su antecesor, se muestra la potente rampa de la margen derecha. Además desde la ribera izquierda podías acceder al cauce a través de una pequeña escalera.

En 1753, el casilicio que albergaba a San Pedro Nolasco se encontraba en muy mal estado y fue el maestro cantero Bautista Pons el encargado de la restauración trabajo por el que cobró la cantidad de 300 *libras*. El escultor Jaime Molins fue el encomendado para restaurar las estatuas. Años más tarde, en 1771, la Cruz Patriarcal fue sustituida por la imagen de la Virgen de la Merced, obra esculpida por el escultor José Puchol<sup>200</sup>.

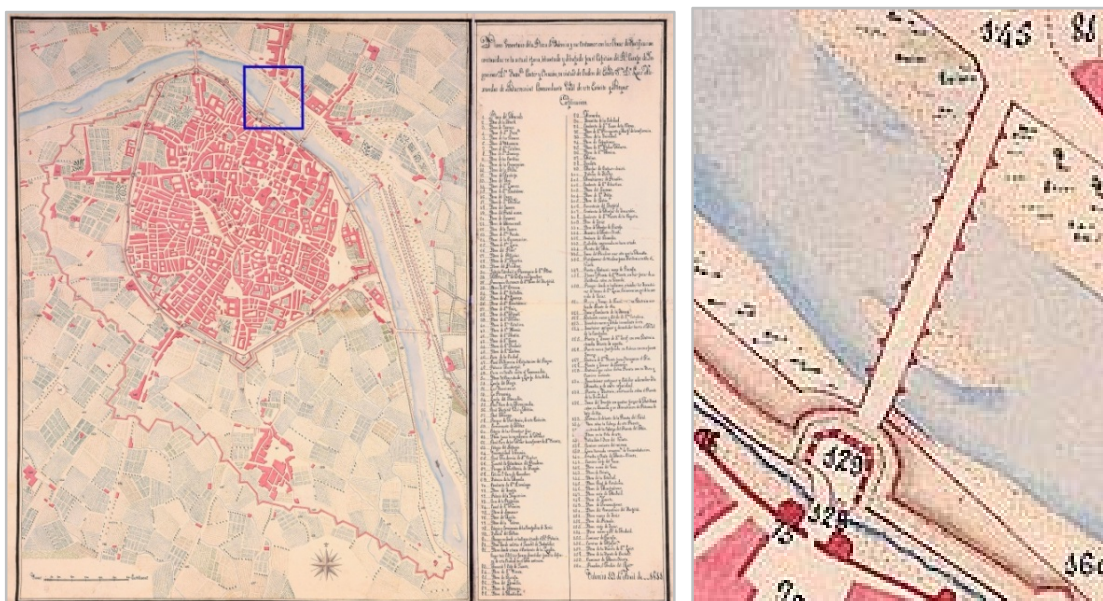
En 1808 fue ordenado el derribo los casilicios junto a las estatuas y los pretilos del puente los cuales fueron arrojados al cauce. Esta medida fue tomada para la defensa de la ciudad, con motivo del asedio de las tropas francesas. Dos años después se realizó la reconstrucción de los pretilos, los cuales se ejecutaron de forma continua en toda la longitud del puente, razón por la cual los pequeños miradores desaparecieron de la estampa que hasta entonces había ofrecido el puente. Tampoco se restituyeron los casilicios con sus imágenes. Los sillares utilizados para las reconstrucciones provinieron de la cantera de Godella<sup>201</sup>.

<sup>200</sup> Rafael Gil. Carmen Palacios. "El ornato urbano. La escultura pública en valencia." Ed. Ayuntamiento de Valencia. 2001. p 36

<sup>201</sup> En el archivo histórico en el libro de la Fabrica Nova del Riu, II.II-80,1808, consta los gastos accareados por el desmonte de los miradores del puente de Serranos.

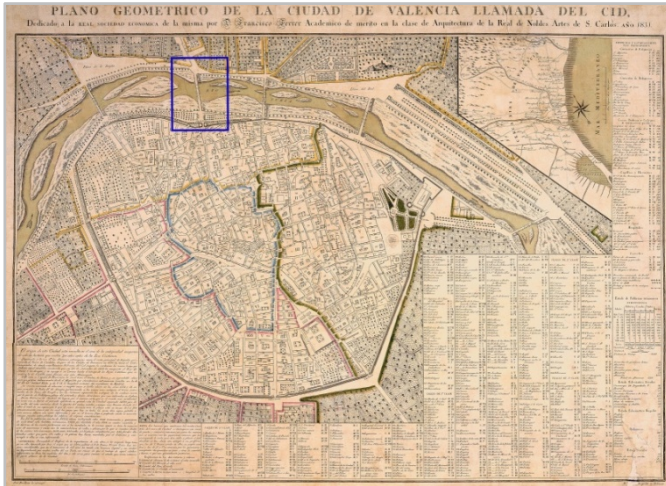
Una incertidumbre merodea la investigación de este puente: es la relacionada con una escalinata ubicada en sustitución del séptimo tajamar aguas abajo, y que debió ser nexo de unión con el cauce. Sobre ella no se ha encontrado documentación escrita alguna y el análisis gráfico en relación al puente tampoco ha logrado establecer cuándo se construyó o cómo debió ser su morfología. Únicamente aparece reflejada en fotografías del siglo XX y en ellas se muestran los vestigios de lo que algún día debió ser, vestigios que aún hoy perduran.

Queda claro que no debió ser una construcción ejecutada a la vez que el puente, ya que si fuese así en el plano del padre Tosca de 1704 y el posterior de 1738, grafiados con un gran realismo y minuciosidad, ésta aparecería reflejada. Tampoco se exhiben en los diferentes planos cartográficos de la época, existentes de la ciudad de Valencia, dónde sí que se muestran las escaleras existentes en los puentes de la Trinidad y del Real.

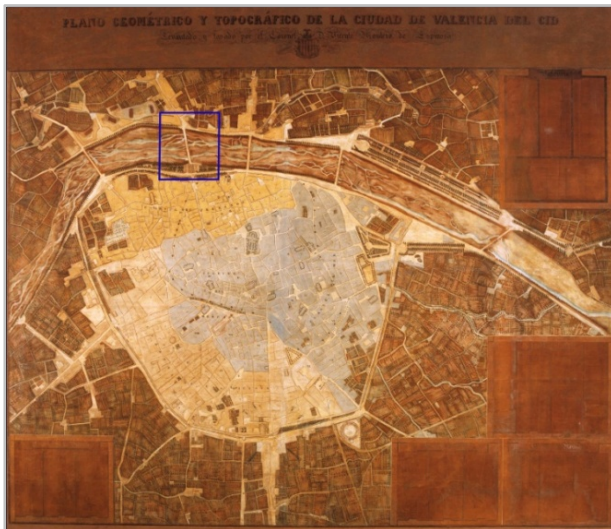


Plano Geométrico de la Plaza de Valencia y sus Contornos con las Obras de Fortificación construidas en la actual época, levantando y dibujado por el Capitán del RI. Cuerpo de Ingenieros Dn. Franco Cortes y Chacón, en virtud de Orden del Excmo. Sor. Dn. Luis Alexandro de Bassecoúrt Comandante Gral de este Ejército y Reyno (1811)

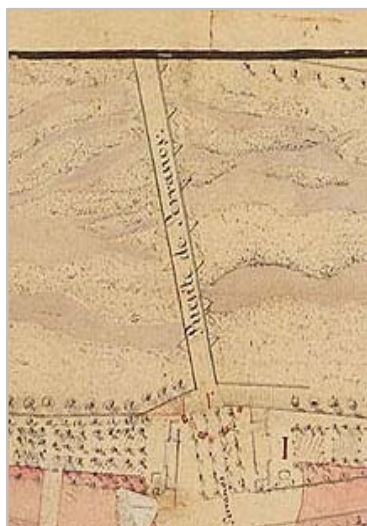




PLANO GEOMÉTRICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA LLAMADA DEL CID, dedicado a la REAL SOCIEDAD ECONÓMICA de la misma por D. Francisco Ferrer Académico de merito en la clase de Arquitectura de la Real de Nobles Artes de S. Carlos. Año 1831. (1828, Conclusión del original. Editado en 1831)



Plano geométrico y topográfico de la ciudad de Valencia del Cid. Levantado y lavado por el Coronel D. Vicente montero de Espinosa. 1833

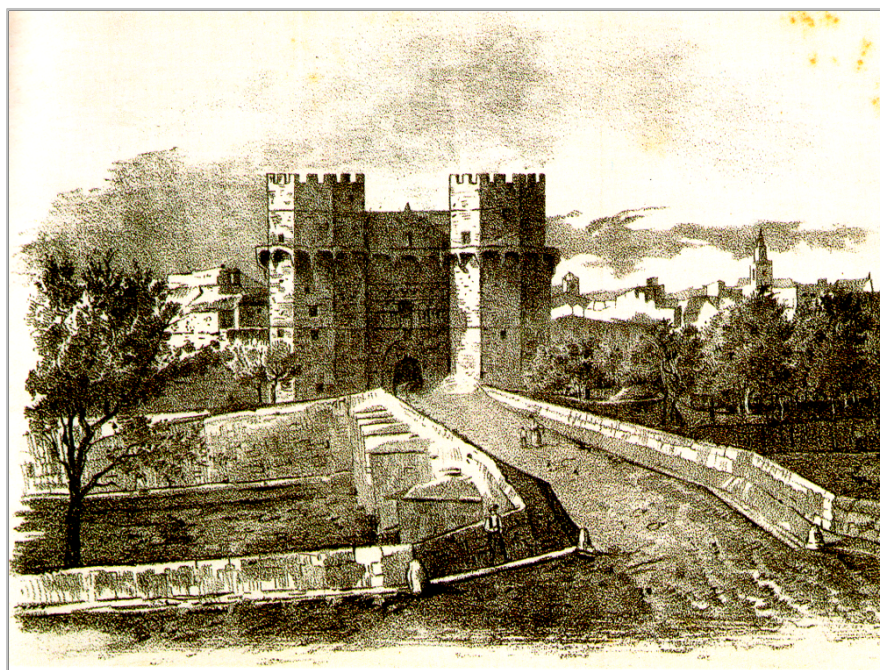


Proyecto general de ensanche de la ciudad de Valencia, formado de orden de s Exmo Ayuntamiento por los arquitectos D. Sebastián Monleón, D. Antonino Sancho y D. Timoteo Calvo (1858)



Los primeros indicios de la existencia de una escalera se ven reflejados en los grabados de 1856, 1868 y 1875. Visto desde la plaza de Santa Mónica, el puente aparece en ellos tras la reconstrucción de sus pretilos de forma lineal y sin casilicios. Aunque no se muestra la escalera, tras los pretilos, en el alzado aguas abajo del puente, aparece el hueco que en sustitución del tajamar debía de ocupar ésta. En estos momentos la escalera ya estaría inutilizada, al haberse cerrado su hueco de acceso con los nuevos pretilos.

Por ello podemos apuntar que esta escalera debió de construirse con posterioridad a 1738, y debió de estar presente y en uso hasta la guerra de la Independencia Española, cuando se produjo el derribo de pretilos y casilicios, quedando menoscabada. En 1810, con la reconstrucción de los nuevos pretilos continuos perdería su función y es por ello, seguramente, por lo que no se evidencia en ningún plano cartográfico.



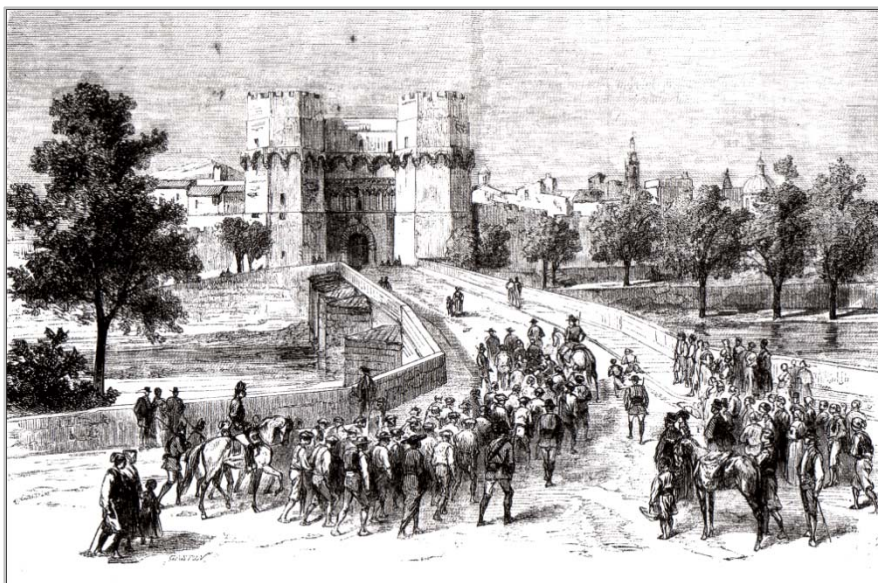
Puerta y Torres de Serranos en Valencia. Federico Ruiz. 1856. Estampa incluida en la "Guía del Viajero de Valencia" (Guide du voyageur à Valence) de José María Settier. Valencia. Salvador Martínez. 1866. Tras el primer tajamar, el hueco existente con gárgolas a ambos lados, señalan la existencia de la escalera o lo que por aquel momento ya serían los vestigios de ésta.





Ataque y defensa del puente de Serranos. Anónimo. 1868. Archivo Huguet. Enfrentamiento armado que tuvo lugar sobre el puente de Serranos en octubre de 1868. El general Rafael Primo de Rivera y Sobremonte, emprendió el ataque contra los milicianos.

La morfología del puente muestra, de nuevo, el faltante del segundo tajamar. Estampa ilustrada en el libro “La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana” de Sanchis Guarner.



Convoy de prisioneros carlistas conducidos a las Torres de Serranos, prisión de Valencia. (Espagne.- Convoi di prisonniers carlistes condui aux Tours de Serranos, prison civile de Valence. Gaston. D'après le croquis de M. Pardo). Dibujo de Ramón Padró y Pedret, grabado por Gastón). 1875.

Vista del puente de Serrano, con la misma perspectiva que sus antecesoras, se reitera vacío el espacio que ocupó la escalera. La única variante, en cuanto a la morfología, son las aceras que por aquel entonces ya circundaban al puente en ambos laterales.



Fotografía del puente de Serranos tomada principios del siglo XX. En ella se observan los vestigios de lo que en su día fue la escalinata que el puente poseía. Anónima. Biblioteca Valenciana.

El 1830 a instancia del Barón de Herves, corregidor de la ciudad, se decidió construir un paseo ajardinado paralelo al cauce, en la ribera derecha. Éste constaría de dos tramos: el primero que partiría desde el puente de San José hasta llegar a las inmediaciones del de Serranos y el segundo, desde este último hasta llegar al puente de la Trinidad. Su función sería hermopear la ronda lindante a las Torres de Serranos y proporcionar a la ciudadanía de una zona de retiro y sosiego.

Los primeros trazados de esta nueva zona ajardinada fueron realizados por el arquitecto Cristóbal Sales, en 1830, y también, dos años más tarde, trabajó en ellos el arquitecto Francisco Ferrer. En 1837, debido a las diferencia de niveles, se construyeron, siguiendo la dirección al puente de Serranos y dando entrada a sendos jardines, dos escalinatas y una barandilla abalaustrada<sup>202</sup>. El proyecto fue realizado por el arquitecto Salvador Escrig. Ya en 1939, al modificarse el cambio de rasante en toda la ronda, estas escaleras se rebajarían<sup>203</sup>.



Fotografías, realizadas a principios del siglo XX, de las Alameditas de Serranos con la escalinata proyectada por Salvador Escrig en 1837. Archivo Histórico Municipal de Valencia

<sup>202</sup> Ventura Vidal "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El de serranos" Valencia Atracción nº 129. Año XX. (2ª época) octubre 1945. p.9

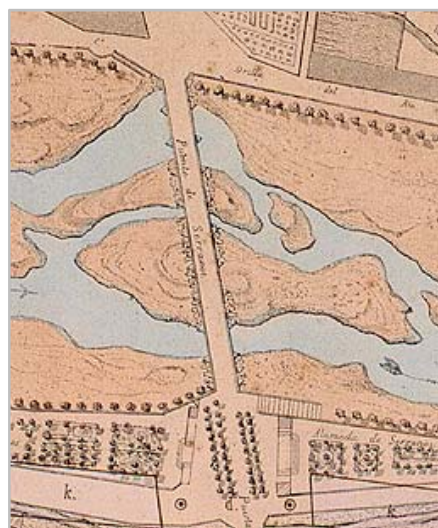
<sup>203</sup> [www.valencia.es/ayuntamiento/infocidad\\_accesible.nsf/vdocumentos](http://www.valencia.es/ayuntamiento/infocidad_accesible.nsf/vdocumentos)



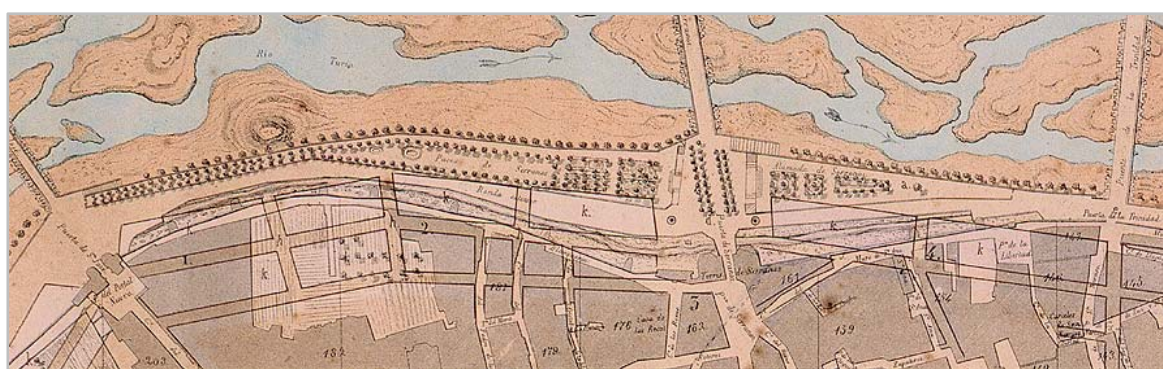
En el mismo periodo, y según la cartografía consultada, en la margen izquierda del puente se construyó un pequeño mirador de planta semicircular y tras él, una escalinata de piedra, discurriendo en paralelo al pretil, que permitía el acceso al cauce. La primera imagen que muestra el trazado de la misma, se encuentra en el plano de Valencia (“Plano Topográfico de la ciudad de Valencia”) levantado en 1852 por el ingeniero D. Vicente Montero Espinosa.



Plano Topográfico de la Ciudad de Valencia. 1852. Realizado por el ingeniero Vicente Montero Espinosa



El puente de Serranos, en su margen izquierda la nueva escalinata y mirador y en la derecha, las modificaciones realizadas en el acceso al puente, tras la construcción del nuevo jardín.



Nuevo trazado de la ribera derecha en las inmediaciones a las Torres de Serranos. Se proyectó una amplia zona ajardinada que abarcaba desde el puente de San José hasta el puente de la Trinidad.

Del talante del puente hacia mitad del siglo XIX, tenemos constancia en el dibujo realizada por Alfred Guesdon (1806-1876), arquitecto francés, autor de una serie de vistas aéreas de grandes ciudades europeas en el transcurso del siglo XIX y considerado como el mejor de los artistas europeos creadores de vistas panorámicas. Para la realización de éstas se ayudó de un globo aerostático y de un fotógrafo que tomaba las fotografías necesarias de la ciudad, las cuales le permitiesen posteriormente componer las ilustraciones ayudándose de

la cartografía existente. Entre las ciudades españolas representadas se encuentra la realizada de Valencia en 1858, y si bien presenta insignificantes errores de alineaciones, su precisión y minuciosidad permiten compararlo con el realizado por Anthoine Van Den Wijngaerde. Guesdon representó Valencia desde dos perspectivas diferentes, la primera titulada “Vue prise an-dessus du pont San Jose. L’Espagne a vol d’oiseau” y la segunda “Vue prise an-dessus du pont Mar. L’Espagne a vol d’oiseau”. En ambas se observa la ciudad vista desde el norte, con el cauce del Turia y sus puentes como elemento arranque de la urbe: en la primera, como su nombre indica, toma la visión de la urbe desde el puente de San José, primer puente al oeste de la ciudad y en la segunda desde el puente del Mar, situado al este de la misma.

En ambas estampas aparece representado el puente de Serranos, pero es en la panorámica realizada con el puente de San José en primer término, por proximidad a éste, donde se puede contemplar mejor su fisonomía.



Puente de Serranos según Alfred Guesdon. 1858. Se observa el alzado aguas arriba del puente, con sus potentes nueve arcos escarzanos entre tajamares que alcanzan la altura máxima del tímpano. Carente de cualquier tipo de ornamentación, muestra su arquitectura orgánica emplazada en perfecta armonía con su entorno. La gran arboleda no permite vislumbrar las trazas del nuevo jardín de las Alameditas de Serranos, pero sí que nos dan la idea de la extensión de mismo.

En 1875 se dota al puente de aceras peatonales que discurren a ambos lados, de 1,57 metros de ancho cada una, por lo que la calzada para el tráfico rodado se redujo a 7,76 metros<sup>204</sup>. Poco después se instaló el tendido de los raíles del tranvía que unía la ciudad con la población de Godella y con la Puebla de Farnals<sup>205</sup>.

<sup>204</sup> Boletín de información Municipal, n 35º año X. nº 16 segunda etapa. Tercer trimestre de 1962, “Puentes sobre el Turia” p. 13

<sup>205</sup> Aleixandre Porcar J., Catalá Gorgues M.A. “Memoria Gráfica del Valencia”. Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 41. 1998 El puente de la Trinidad, Exposición, Aragón y Pont de Fusta. pp. 493





Fotografía de Antoni Esplugas (1852-1929) tomada en 1888.  
Biblioteca Valenciana.

En 1926 la Sub-Comisión Municipal de Monumentos propone dotar al puente de dos esculturas donde antes habían estado los casilicios. Las esculturas designadas no son otras que las de San Luis Beltrán y Santo Tomas de Villanueva, las cuales habían figurado en el puente de San José hasta principios de siglo, cuando éste fue ampliado. Por aquel entonces ambas imágenes estaban guardadas en el Museo de Bellas Artes de San Carlos. Para su ubicación sobre el puente, el 9 de abril de 1927, el arquitecto Mayor de Ayuntamiento Sr. López, proyectó unos pedestales con características propias, según palabras exactas del arquitecto... “Al trazar el proyecto se ha procurado principalmente armonizar la composición decorativa de los pedestales con el estilo general de los puentes y con las siluetas de las imágenes que ha de soportar.”, y en otro párrafo redacta “...deberán construirse con materiales escogidos entre la caliza de la región.” En este punto, el proyecto se dispuso para su estudio y aprobación por parte la Comisión de la Real Académica de Bellas Artes, la cual informó<sup>206</sup> que el proyecto debía simplificar en cuanto a adornos en los pedestales, dotándoles de un perfil más sobrio.<sup>207</sup>

---

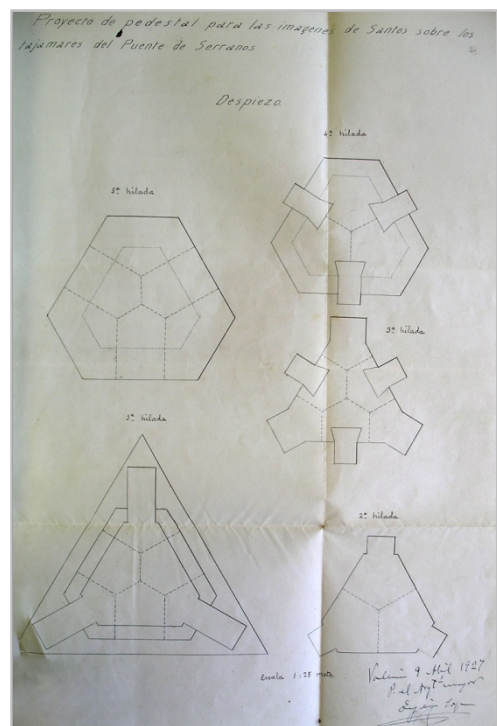
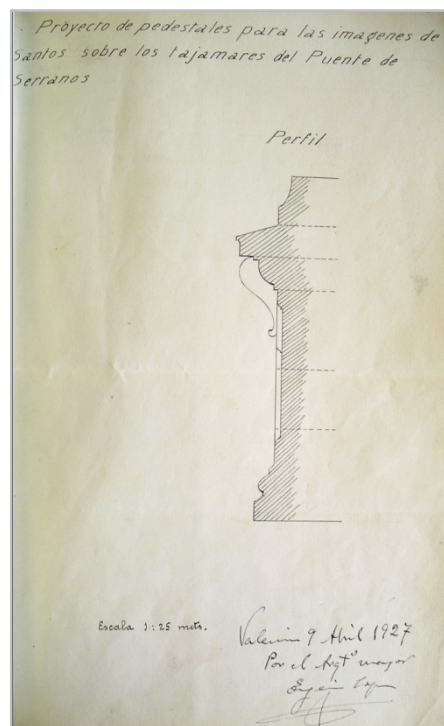
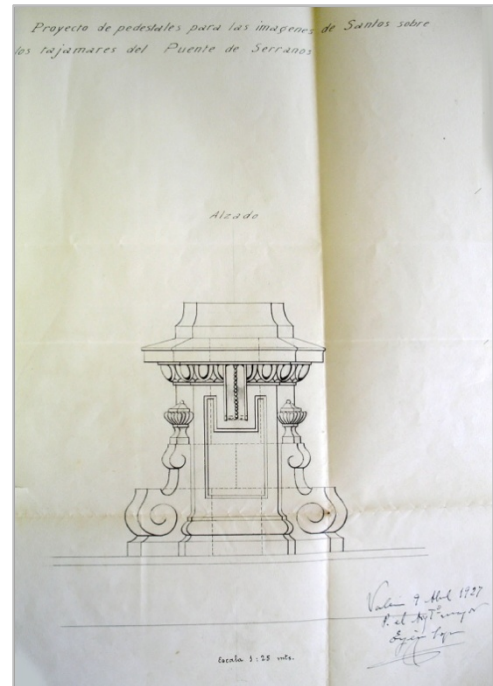
<sup>206</sup> 26 de mayo de 1927: “El presidente de la Comisión de la Real Academia de Bellas Artes manifiesta:

..... que en dicho Museo existen además de las referidas Estatuas, las dos lápidas que también estuvieron colocadas en el citado puente de San José y que se refieren a los expresados Santos.

..... Que en el cauce del río aguas abajo junto al puente de san José existen bloques de las cornisas de los pedestales, sobre los que se elevaban las referidas estatuas, y que podrán permitir su reconstrucción, conforme al plan primitivo.

..... Que los pedestales debían simplificarse en cuanto a adornos, sin el marcado carácter barroco y en armonía con la sobria construcción que habría de formar conjunto.” Cit. Archivo Histórico Municipal de Valencia. Parte Moderna. Monumentos. 1926, Puente de Serranos. Caja 26.

<sup>207</sup> Archivo Histórico Municipal de Valencia. Parte Moderna. Monumentos. 1926, Puente de Serranos. Caja 26.



Dibujos pertenecientes al proyecto de López de los pedestales para las imágenes de los Santos sobre los tajamares del puente de Serranos. Valencia, 9 de abril de 1927. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Tras muchas idas y venidas, el proyecto no llegó a realizarse, y las estatuas nunca llegaron a elevarse sobre el puente de Serranos. El 24 de enero de 1935, la Comisión acuerda que ambas estatuas se mostrasen en el Museo Municipal, para lo cual se estaba acondicionando la planta baja de las Casas Consistoriales. Pero esto tampoco llegó a cumplirse. En 1942, ambas estatuas son colocadas sobre el puente de la Trinidad.



Fotografía de principios del siglo XX del puente de Serranos. Biblioteca Valenciana.

En 1957 se produce una extraordinaria riada en la ciudad de Valencia. Ninguno de los puentes de cantería sufrió daños destacados, cosa que no ocurrió con los puentes más modernos, siendo alguno de ellos literalmente abatido por las aguas. Tras la ampliación de puente del Real, en 1969, el Ayuntamiento se plantea la ampliación del de Serranos. Dicha ampliación sería mucho más costosa que la anterior, ya que para mantener la linealidad con las Torres, éste debía ensancharse por ambos lados. La idea era, al igual que en el del Real, desmontar y numerar piedra a piedra ambos alzados del puente y una vez ampliado el puente volver a montarlos exactamente en el lugar que ocupaban. Por suerte, esta ampliación nunca llegó a ejecutarse. Los motivos por los cuales no se llevó a efecto y que el Ayuntamiento argumentó fueron los siguientes: la primera por razones económicas dada la envergadura de las obras, y la segunda porque se estimó que las calles aledañas al puente serían incapaces de absorber el tráfico.

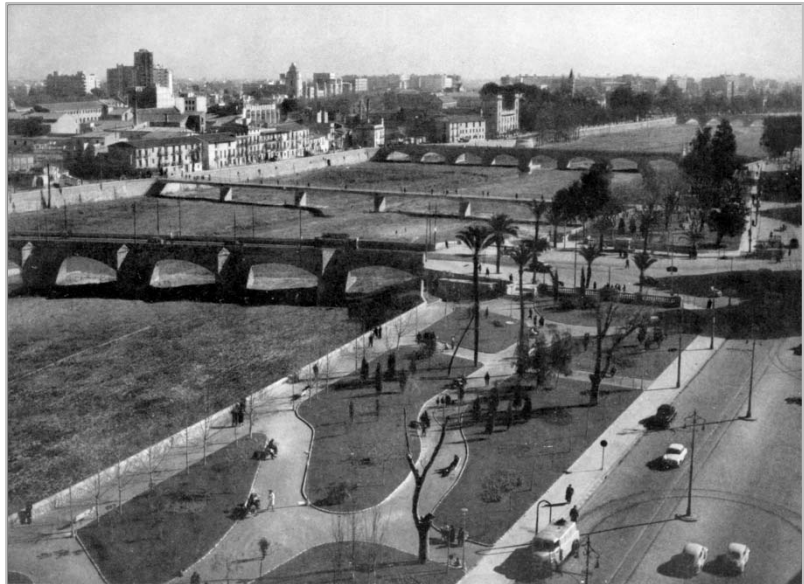


El cauce del Turia con el nivel del agua muy crecido. En primer término el puente de Serranos. Biblioteca Valenciana.





Vista general del puente de Serranos. 1967.  
Boletín de Información Municipal. Biblioteca Valenciana.



Vista aérea de jardín de las Alameditas de Serranos y arranque derecho del puente. 1962.  
Boletín de Información Municipal. Biblioteca Municipal.

A finales de 1986 se observó que algunas dovelas de los arcos del puente se habían deslizado. Ante la peligrosidad que esto conllevaba se actuó de inmediato, cortando el tráfico ese mismo día. De las labores de restauración del puente se encargó la empresa Cleop, S.A. y el presupuesto ascendió a 14.472.359 pesetas. Se realizaron catas en el tablero a fin de conocer el origen de las mismas, y se comprobó que el relleno existente bajo la losa de hormigón de la calzada había desaparecido en su gran mayoría. La losa estaba trabajando en bóveda y los arcos soportaban todos los esfuerzos. La consolidación consistió en la inyección de resina, por la parte inferior del arco, y desde el tablero se aplicaron inyecciones de mortero. Según informe realizado por D. José M. Izquierdo Silla,



jefe del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia, firmado el 16 de junio de 1987, “los trabajos de consolidación consistieron en la aplicación de 175 kg de waterplug, mortero expansivo, la inyección de 1.250 Kg de resina epoxi y 2.502,5 Kg de mortero epoxi”. Para la reposición del pavimento “se utilizaron 100 Kg de cemento rápido y 2,5 m<sup>3</sup> de hormigón H-125 y 5,00 m<sup>3</sup> de asfalto fluido”<sup>208</sup>.



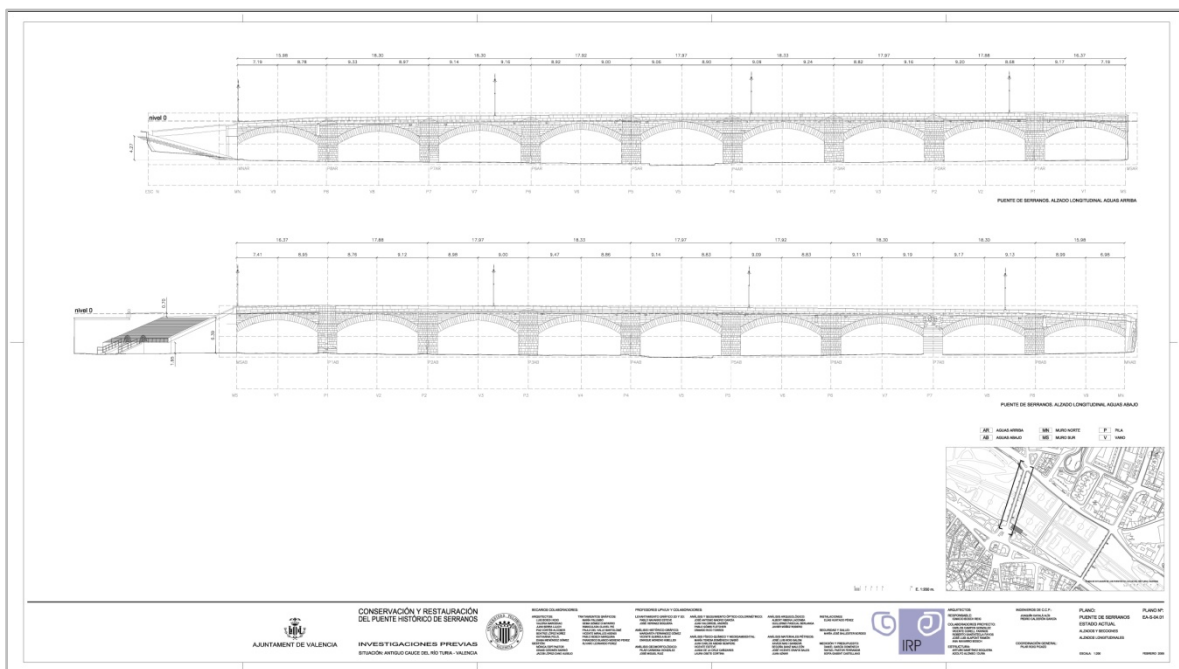
Fotografía del puente de Serranos tomada en 1998. Cedida por el servicio de coordinación de obras en vías públicas y mantenimiento – Infraestructuras - inventario de pasos de vehículos y ferrocarril. Ayuntamiento de Valencia.

El 22 de agosto de 2005 es firmando el convenio de investigación y restauración de los puentes de Serranos y Trinidad por parte del Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia y la Universidad Politécnica de Valencia. Del proyecto y dirección de la restauración se hizo cargo un equipo de profesionales de la Universidad Politécnica de Valencia, dirigidos por D. Ignacio Bosh Reig, Dr Arquitecto y Catedrático de la U.P.V., y Doña Pilar Roig Picazo, Dra BBAA y Catedrática de la U.P.V. que actuaría como coordinadora general. La empresa adjudicataria de emprender las obras de restauración fue Estudio Métodos de la Restauración S.L., dedicada desde 1983 a la conservación y restauración del Patrimonio Histórico Artístico, S.L.

<sup>208</sup> Presupuesto general

Materiales	9.685.445 pesetas
Maquinaria	154.864 pesetas
Medios Auxiliares	1.160.983 pesetas
<u>Mano de Obra</u>	<u>645.876 pesetas</u>
Presupuesta de Ejecución Material	11.647.168 pesetas
Gastos generales y Beneficio Industrial	
15% s/11.647.168	<u>1.747.075 pesetas</u>
SUMA	13.394.243 pesetas
Actualización Julio 84K = 0,080491	<u>1.078.116 pesetas</u>
TOTAL	14.472.359 pesetas

La restauración del puente se inició tras un minucioso estudio previo (encaminado a realizar una correcta intervención), tras el que se pudieron conocer con profundidad, y en todos los ámbitos, las características y vicisitudes del puente. Esta labor ha sido llevada a cabo por parte de un gran equipo multidisciplinar<sup>209</sup>. La restauración del puente de Serranos ha devuelto el aspecto original del puente anterior al siglo XIX, cuando los pretilos y miradores (arrimaderos-apeaderos), fueron desmontados, en 1808, con motivo de la guerra de la Independencia.



Levantamiento gráfico de los alzados del puente de Serranos. 2006. Plano cedido por Ana Navarro, integrante del grupo restaurador del puente. Levantamiento realizado por Pablo Navarro Esteve y Juan Herráez Boquera.

El proyecto aprobado por la Consellería contemplaba: la consolidación del puente, limpieza de sus fábricas, canalización de los servicios públicos y restitución de los elementos faltantes, como sillares en bóvedas y arcos, bases de farolas y gárgolas. Además se han

<sup>209</sup> **Coordinación general:** Pilar Roig Picazo. **Arquitectos Responsable:** Ignacio Bosch Reig. **Colaboradores proyecto:** Carlos Campos González, Vicente Corell Farinos, Roberto Santatecla Fayos, José L. Alapont Ramón y Ana Navarro Bosch. **Estructura:** Arturo Martínez Boquera y Adolfo Alonso i Dura. **Ingenieros de C.C.P.:** Joaquín Catalá Alís y Pedro Calderón García. **Profesores UPV/UV y Colaboradores Levantamiento Gráfico:** Pablo Navarro Esteve y José Herraéz Boquera. **Análisis Histórico-Gráfico:** Margarita Fernández Gómez, Vicente Guerola Blay y Enrique Moreno Ribelles. **Análisis Geomorfológico:** Pilar Carmona González y José Miguel Ruiz. **Análisis y seguimiento óptico-colorímetro:** José Antonio Madrid García, Juan Valcárcel Andrés, Pablo Gomis Fletcher y Dámaso Rico Torres. **Análisis Físico-Químico y Medioambiental:** M Teresa Domenech Carbó, J. Carlos Asensi Sempere, Vicente Esteve, Juana de la Cruz Cañizares y Laura Osete Cortina. **Análisis Arqueológico:** Albert Ribera Iacoma, Guillermo Pascual Berlanga y Javier Máñez Roderó. **Análisis materiales pétreos:** José L. Roig Salom, Xavier Mas i Barberá, Begoña Sainz Mauleon, José V. Grafía Sales y Juan Aznar. **Instalaciones:** Elías Hurtado Pérez. **Seguridad y Salud:** M José Ballester Bordes. **Medición y presupuestos:** Daniel García Domenech, Rafael Pastor Ferrandis y Sofía Gasent Castellano. **Becarios Colaboradores:** **Arquitectos:** Luí Bosch Roig, Valeria Marcenias, Juan Serra Iluch, Paz Cortés Alcober, Beatriz López Nuñezm, Katharina Polzl, Diana Menendez Gómez. **Gestión:** Mónica Espí Pastor, Ignasi Girones Sarrió y Jacob López-CanoAusejo. **Tratamientos gráfico:** María Palumbo, Gema Gómez Chaparro, Inmaculada Clavez Piá, Paula del Valle Bartolomé, Vicente Miralles Asensí, Pablo Bosch Marquina, Francisco Blanco-Moreno Pérez y Álvaro Leonardo Pérez.

<sup>209</sup> Paralelamente, el mismo grupo de investigación acometerá la restauración del puente de Serranos.

recuperado los 13 miradores que existían sobre cada uno de los tajamares y se ha completado la bajada o rampa de carruajes existente en la ribera derecha<sup>210</sup>.

Dentro de los trabajos de consolidación del puente, se procedió al cosido de las grietas, para lo que se empleó anclajes de fibra aramídica de 6-7 milímetros de diámetro. “el trabajo de cosido de la piedra... con piezas que han alcanzado hasta 2,5 metros. Las perforaciones se han realizado tras fijar el taladro, en una labor dónde “ha habido momentos en que interesaba la percusión y luego la rotación” dijo el experto en relación al empleo de la broca de punta de diamante. Un adaptador ha permitido duplicar la longitud máxima de estos aparatos”<sup>211</sup>. La piedra utilizada para los faltantes ha sido la recuperada en el desmonte de los pretilos para abrir paso a los miradores, piedra proveniente de la cantera de Godella. Para la restitución de los 13 miradores y a la rampa de carruajes se utilizó la piedra de las canteras de la sierra valenciana de Montesa, con factura diferente a fin de diferenciarla de la piedra original. Se han dejado pendientes el pavimento y aceras, ya que se tiene intención de peatonalizar el puente, lo que conllevará su mejor preservación. Para ello se habilitará el *Pont de Fusta*, lindante a él aguas abajo, para el tráfico rodado. “Se pretende desviar el tráfico rodado que circunda por actualmente por el puente de Serranos hacia el nuevo *Pont de Fusta*, el cual contará con una pasarela de madera peatonal y 3 carriles de circulación”<sup>212</sup>.



Puente de Serranos. 2010

---

<sup>210</sup> Se puede encontrar detallada y relevante información sobre esta investigación en los libros de actas de los siguientes congresos: 16th International Meeting on Heritage Conservation, Valencia 2006; Arch`07, 5ª International Conference on Arch Bridges, Madeira 2007; II Simposio Conservação e Intervenção, em sítios Arqueológicos e Monumentos Históricos, Oporto 2007; IIº Convegno Internazionale sul Restauro, Comune de Montemitro Italia, 2008

<sup>211</sup> Las provincias. es. “600 varillas de fibra de vidrio sujetan los puentes de Serranos y Trinidad para evitar nuevas grietas” Paco Moreno. 18 de febrero de 2009.

<sup>212</sup> www.el país. com “Valencia habilita el Pont de Fusta para peatonalizar el de Serranos” 20 de mayo de 2008.

### 5.2.2.- Descripción

El puente de Serranos posee una longitud de 159,02 metros y 11,06 metros de anchura. Lo constituyen 9 arcos escarzanos, los cuales se apoyan en pilas centrales perpendiculares al tablero y estribos laterales. Estos arcos están realizados con dovelas ligeramente aplantilladas y de dimensiones variables, oscilando de éstas entre 1,10 y 1,40 m. La luz entre pilas de los arcos, empezando a contar desde la ribera derecha es: l1: 14,54 m., l2: 14,54 m., l3: 14,52 m, l4: 14,77 m., l5: 14,63 m., l6: 14,56 m., l7: 14,75 m., l8: 14,72 m., l9: 14,50 m. Estas luces son aproximadamente 1 metro mayores que las del puente de la Trinidad, único puente de cantería anterior y modelo para la construcción de éste. Sus flechas son de f1: 2,15 m., f2: 2,29 m., f3: 2,35 m., f4: 2,36 m., f5: 2,39 m., f6: 2,42 m., f7: 2,38 m., f8: 2,25 m. y f9: 2,01 m. La altura de la clave y de los arranques de las bóvedas varía de acuerdo a los desniveles existentes del terreno. La altura hasta la clave es: h1: 5,99 m., h2: 6,00 m., h3: 6,15 m., h4: 6,13, h5: 6,5 m., h6: 6,00 m., h7: 5,52 m. h8: 5,33 m. y h9: 4,84 m. La altura de los arranques oscila entre los 2,76 m del noveno arco y los 3,80 m. del tercero.

Al igual que el resto de puentes antiguos del Turia, su perfil se encuentra ligeramente peraltado estando su parte más baja en el arranque izquierdo. Las medidas relativas del tablero respecto a la cota  $\pm 0$ , situada en el arranque del puente que da a las Torres de Serranos, son: + 0,3 m. a la altura del segundo tajamar, +0,47 m. en el centro del puente, -0,34 en el noveno tajamar y -1,06 m. en el arranque de la ribera izquierda. La altura del puente respecto al cauce es de 6,90 metros en la ribera derecha, 7,88 metros en el centro y 5,60 en la ribera izquierda.

La piedra original del puente es de piedra tosca de la cantera de Rocafort y se encuentra aparejada en hiladas sucesivas a soga, con sillares de dimensiones variables bien labrados y escuadrados. Los rellenos de pilas y el trasdós de los arcos son de hormigón a cal y canto. Y la cimentación la conforman unas losas de piedra caliza bajo cada una de las pilas y tajamares correspondientes. Los pretiles y añadidos del siglo XIX se ejecutaron con piedra caliza de la Cantera de Godella. Los faltantes y restituciones (miradores, gárgolas...) realizados en la última restauración -primera década del siglo XIX-, proceden de la cantera de la Sierra Valenciana de Montes.

El puente posee un total de 8 pilas exentas o centrales, las cuales tienen un ancho medio de 3,50 metros. En sus extremos, continuando el aparejo, se conforman los tajamares de



planta triangular, excepto en la séptima pila aguas abajo (donde persisten los vestigios de la escalinata de bajada al cauce con la que en su día contó en puente).

La longitud en planta de la escalera (de los vestigios de ella) es de 6,76 metros y su ancho de 3,45 metros. La conforman 20 hiladas de sillares, estando los de dimensiones mayores en su parte baja hasta alcanzar el arranque del arco (10 hiladas y media).

Los tajamares se elevan sobre el arranque de los arcos 5 o 6 hiladas, donde disminuye su sección escasos centímetros, para alzarse un segundo cuerpo hasta llegar la altura máxima del tímpano. A partir de aquí una baranda o pretil lo recorre, conformando unos miradores. Alguno de los miradores o arrimaderos, se encuentra a distinto nivel que el tablero del puente, y se accede a ellos a través de uno o dos peldaños (42 cm. de huella y 16 cm. de contrahuella). Estos miradores se sitúan sobre todos los tajamares a excepción de los dos primeros, donde el tajamar se alza hasta alcanzar la altura del pretil, Existen un total 15 tajamares y 13 miradores, 7 en el alzado aguas arriba y 6 en el opuesto.

Sobre el tímpano se sitúa una moldura con goterón, de 20 cm de alto, que recorre el perfil puente en toda su longitud, incluido el perímetro de los tajamares. A ambos lados de cada tajamar y de la escalera, en las dobles juntas de los arcos, se sitúan gárgolas, algunas de ellas recuperadas recientemente. Existen un total de 30 gárgolas, 18 de ellas poseen un perfil curvo y el resto poligonal.

El pretil del puente lo conforman dos hiladas de sillería, estando rematado en su parte alta de forma moldurada. En el inicio del puente desde la ribera derecha y hasta alcanzar la altura del primer tajamar, el pretil lo conforman 3 - 4 hiladas de sillares, de dimensiones menores al resto del puente y en su parte alta, la albardilla posee un pequeño vierteaguas. La altura media del pretil es de 1,1 metros de alta, dependiendo del peralte del puente, siendo sus valores extremos 0,95 y 0,95 metros. Su ancho es de 40 centímetros.

Aguas abajo, en la ribera derecha, una amplia rampa - rampa de carruajes - permite el descenso al cauce. Posee una longitud en planta de 61 metros y una anchura de 13 metro. Su pretil o baranda está rematado por una albardilla biselada.

En el pretil de la ribera izquierda, aguas arriba del puente, se sitúa una pequeña escalera toda ella realizada en piedra. La conforman 27 peldaños que discurren en paralelo al pretil y su longitud total en planta es de 22 metros. Aguas arriba de la escalera y antes de iniciar el descenso por la misma, el pretil se curva para conformar un mirador de planta semicircular.

El tablero del puente lo forman dos aceras para peatones y una calzada central. Las aceras se encuentran provisionalmente asfaltadas, a la espera de poder realizar la peatonalización del puente. La calzada posee 3 carriles de circulación, todos ellos con una misma direccionalidad, desde la plaza de Santa Mónica hacia Blanquerias. La iluminación de puente se realiza mediante 6 farolas de hierro fundido colocadas a tresbolillo.



Puente de Serranos





Vistas generales del puente de Serranos



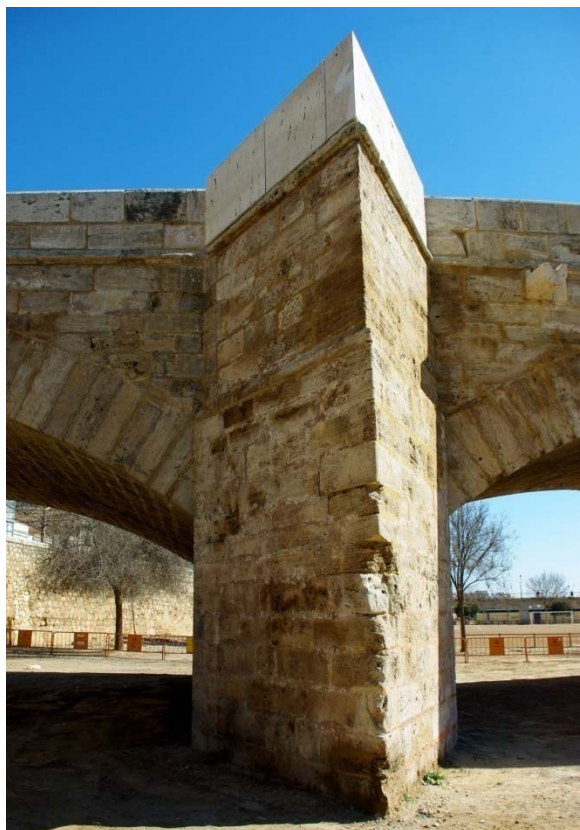


El puente de Serrano con las Torres al fondo.



Tajamar sin mirador.





Tajamar con mirador



Pila - tajamares y bóveda.





Arcos escarzanos





Mirador acceso 2 peldaños



Mirador acceso 1 peldano



Detalle encuentro con pretil



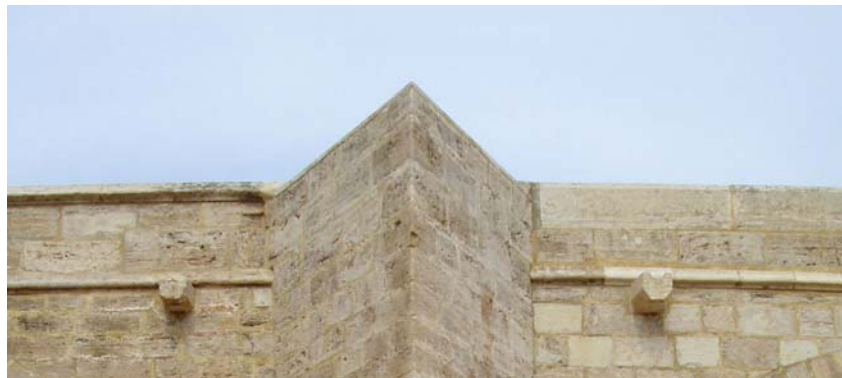
Baranda o pretil del mirador



Perfil tajamar - mirador



Peldañeado acceso



Cambio de pretil a la altura del primer tajamar.





Pretil del puente de Serranos



Pretil 2 hiladas de sillería



Pretil 3 hiladas y media de sillería



Gárgola perfil poligonal y gárgola perfil curvo





Perfil y alzado de los vestigios de la escalera, continuidad de la séptima pila aguas abajo.



Planta aérea



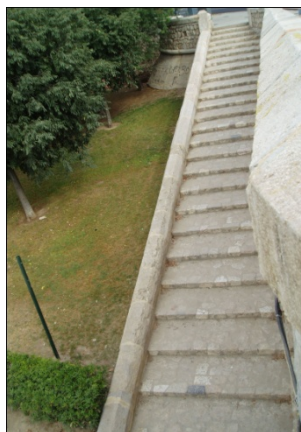


Rampa de carruajes



Detalles rampa



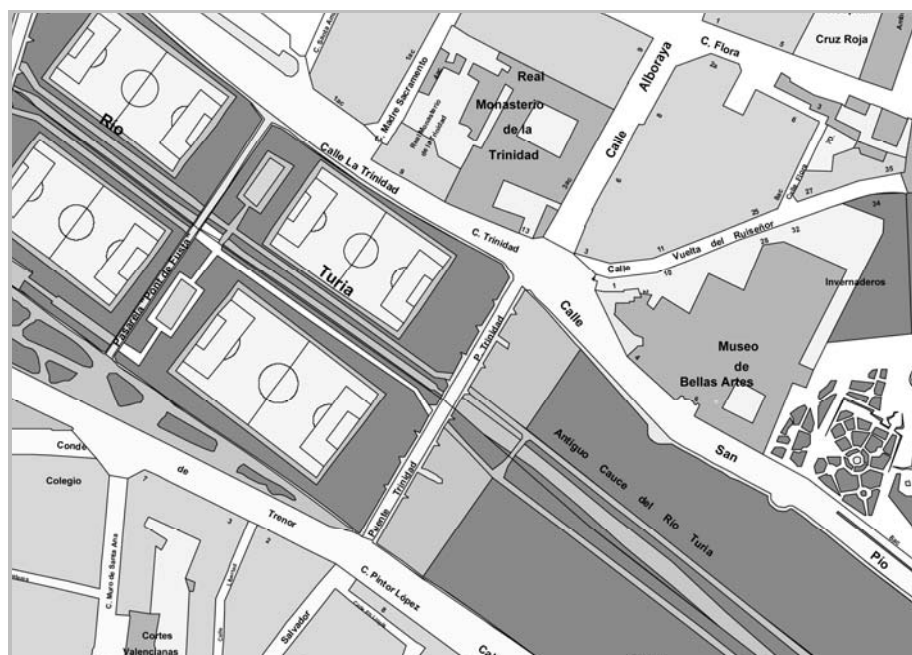


Escalera y mirador curvo, ribera izquierda.

## 5.3.- EL PUENTE DE LA TRINIDAD

### 5.3.1.-Historiografía

El de la Trinidad, es el puente más antiguo de cantería que existe en la ciudad de Valencia y de los pocos construidos en el siglo XV que aún hoy persisten en España. Actualmente es paso tanto de viandantes como de tráfico rodado, permitiendo franquear el antiguo cauce del río Turia, desde la calle del Salvador, calle Conde Trenor y calle Pintor López, en la ribera derecha, hasta la calle Trinidad, calle San Pio V y calle Alboraya, a la izquierda.



Emplazamiento actual del Puente de la Trinidad

Debió existir ya en época romana, dando continuidad al cardo hipodámico o vía principal de la ciudad romana<sup>213</sup>, que atravesaba la ciudad de norte a sur. Y debió estar ubicado exactamente en el lugar que actualmente ocupa el hoy puente de la Trinidad, aunque, naturalmente con diferente morfología y denominación.

En época musulmana, el puente-pasarela todo de madera, fue llamado *Al-Warraq*<sup>214</sup>, al igual que la puerta de entrada a la ciudad enfrentada a él, denominada *Bad-al Warraq, del llibreter o de Hoja*<sup>215</sup>. Hacia mitad del siglo XIII, aún siendo una modesta estructura de madera, contaba con dos torres barbacanas para su defensa y protección. Fue vía de comunicación hacia el arrabal de Vilanova (actual Alboraya) y hacia la *Almunia Reial*.

<sup>213</sup> Actualmente calles del Salvador y de San Vicente.

<sup>214</sup> En él falleció el rey Mubarak, entre 1017 y 1018, según Al-Baray al-Mugrib, p 152-163, Cit. Huici, ibidem p 153. Cit. por Alexandre Porcar, J., Catalá Gorgues, M.A. "Memoria Gráfica del Valencia". Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 36. 1998 El puente de la Trinidad, Exposición, Aragón y Pont de Fusta. p 429

<sup>215</sup> Diversos historiadores comentan, que en época árabe, fue también llamada *Bad-Alvirach* (puerta de Alboraya), (Ventura Vidal, 1946)



En el siglo XIV, se le nombró puente *dels Catalans*, por servir de paso a los caballeros de Lérida, los cuales lucharon con las tropas de Jaime I de Aragón por la conquista de Valencia. En la repartición efectuada tras la reconquista, los leridanos se concentraron en las casas próximas al puente, otorgando a la calle que poblaron la denominación calle Lérida<sup>216</sup>. Así, tanto la cercana puerta que cerraba las murallas, como el puente, adoptaron el nombre *dels Catalans*. Su nombre actual, puente de la Trinidad, se le dio por su proximidad al Monasterio de la Trinidad<sup>217</sup>, situado al otro lado del río.

El 16 de octubre de 1321<sup>218</sup>, una gran avenida provocó el derrumbe de puentes, muros y barbacanas. Entre los puentes, se encontraba el *dels Catalans*, que si no fue derruido en su totalidad sí que resultaría gravemente afectado. No se sabe si fue reconstruido<sup>219</sup> poco después o si la ciudad habitó sin él hasta que, el 14 de julio 1345<sup>220</sup>, el *Consell* dispuso repararlo, junto a los puentes del Real y de Serranos. Al año siguiente, los Jurados junto a dos inspectores de obra designaron a 10 “prohombres” como capataces, los cuales, bajo la dirección de Pere Viñes, se encargarían de la construcción de un nuevo puente, esta vez de cantería. En 1355 ya se había construido al menos una arcada<sup>221</sup>. Este nuevo puente de piedra nunca llegó a concluirse, seguramente a causa de la riada de 1358<sup>222</sup>. De los menesteres de estas obras no queda constancia alguna en los archivos municipales.

---

<sup>216</sup> Hoy, calle del Salvador.

<sup>217</sup> El 25 de julio de 1250, el hospital “San Guillerm” fue donado por Guillermo Escrivá a los religiosos de la Orden de la Santísima Trinidad. El julio de 1445, por gracia de la reina Doña María, esposa de Don Alfonso III el Magnánimo, se colocó la primera piedra de lo que sería el nuevo Monasterio de la Trinidad.

<sup>218</sup> Els Jurats de la Ciutat de València, hacen saber que el crecimiento de las aguas ha derruido puentes, muros o barbacanas de la ciudad y decretan que nadie ose coger piedras, argamasa, tierra, rajola o madera de los puentes...

“*Die veneris XVII Kalendas Nouembris anno Domini MCCCXXI.*”

*Ara oiats queus fan saber lo Justicia, e los Jurats de la Ciutat de Valencia que com per rehuna e creixement daygues del flum de Godalauiar, e per multitud daygues pluuials que ara son estades, en partida alguns ponts, murs o barbacanas de la Cuitat, son declinats e enderrocats. Emperaço vos fan saber que null hom o hembra de qualque ley o condicio sia no gos pendre o fer pendre de nuyt o de dia manifestament o amagada pedres, argamasa, terra, rajola, fusta dels ponts, murs o barbacanas de la Ciutat, e qui contrafara pagara la pena LX sous por guantes vegades contrafara”* LIBRO DE ACTAS DE 1321.

Cit. por Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, Paris – Valencia. 2001. p 40

<sup>219</sup> Si fue construido tras la riada de 1321, lo más probable es que en las avenidas del 28 de septiembre de 1328 y del 6 de noviembre de 1340, el puente fuese nuevamente arruinado.

<sup>220</sup> Manuals de Consell, MC A-5 fol 52. Archivo Municipal de Valencia

Cit. por M<sup>a</sup> Milagros Cácel Ortí- José Trenchs Odena. “El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)”. Universidad de Valencia. P 1503.

<sup>221</sup> Ventura Vidal. V “Puentes y pasarelas sobre el Turia. El de la Trinidad” Valencia Atraccion. N<sup>o</sup> 131. Año XX (2<sup>a</sup> época) diciembre 1945. p 6

<sup>222</sup> Tras esta gran riada, las reparaciones y reconstrucciones que se debían emprender en la ciudad eran costosas y cuantiosas. Pedro el Ceremonioso decidió crear, en virtud del Real Privilegio 88 del 24 de agosto del mismo año, un organismo anejo al municipio floral valenciano, denominado *Il.lustre Junta de Murs i Valls*. Poco después nacería *La Fabrica de Murs i Valls*, institución encargada, desde entonces, de realizar todas las obras de infraestructura de la ciudad de Valencia. Entre estas obras, la nueva muralla cristiana que circundaría la ciudad bajo la dirección del *mestre picapedrer* Guillem Nebot.

En 1372 se mencionan los gastos para realizar dos *palanques*, la del Mar y la *dels Catalans*<sup>223</sup>. No se tienen nuevas noticias del puente, hasta que el 22 de septiembre de 1393, “El Consell cree conveniente que se paralicen las obras de muros y valladeras y pasen a la construcción de un puente sobre la acequia que discurre frente al portal des Catalans” (Manuals de Consell. MC A-20, fol 126r<sup>224</sup>). Se decide construir un recio puente de piedra dada la imperiosa necesidad de conectar la ciudad con el Monasterio de la Trinidad. Para ello, antes de dar comienzo a los trabajos, en septiembre de 1401, se encargó al *picapedrero* Mateu Teixidor la realización de una maqueta, en yeso, con las trazas del nuevo puente<sup>225</sup>.

Este nuevo puente, siguiendo la misma alineación que sus antecesores, se ejecutaría con piedra tosca, procedente de la cantera de Rocafort<sup>226</sup>, con los rellenos en pilas y arcos de hormigón a cal y canto. A finales de 1401<sup>227</sup> los trabajos en el nuevo puente de la Trinidad ya habían comenzado bajo la supervisión de La *Fabrica de Murs i Valls*.

En julio de 1402 el puente ya alzaba cinco pies de altura. Según el libro de *Sotsobreria de Murs i Valls*, durante el transcurso de los trabajos, el 5 marzo de 1403, siendo maestro albañil Pere de Bonuehi, las obras son inspeccionadas por los Jurados y Bernart Costa, recién elegido *subobrero*, dando su visto bueno y encomendando su continuación. En abril de ese mismo año se estaban construyendo las arcadas del puente, ya que se paga *2 sueldos y 6 dineros* a Bertomeu “lo verguer” para contratar a varios maestro de obra a fin de comprobar si sus alturas eran la correctas. A su vez, se inician las reparaciones del camino de Pedrera, camino por donde llegaban las carretas que transportaban las piedras al puente. El 20 de agosto 1404 es nombrado Guillem de Solanes maestro albañil mayor de la ciudad, comenzando inmediatamente a trabajar en las obras del puente. En 1406 tiene lugar una nueva riada lo que obliga a paralizar las obras del puente, continuando poco

---

<sup>223</sup> Serra Desfilis, A. “Caminos, acequias y puentes. Las actividades de los maestros de obras en la ciudad y el territorio de Valencia (siglos XIV y XV)” Historia de la ciudad. II. territorio, sociedad y patrimonio. 2002. CTAV. Valencia. p 119

<sup>224</sup> M<sup>a</sup> Milagros Cácel Ortí- José Trenchs Odena. “El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)”. Universidad de Valencia. p 1536

<sup>225</sup> El 19 de noviembre de 1401, se entregan 33 sueldos y 3 dineros a Francesc de Thona, picapedrero, por los gastos de papel, almidón y cola para hacer una maqueta del puente *dels Catalans*” (Libro de Sotsobreria de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup> -13, f. 140v) Puede que al tal Francesc de Thona se le encargara la realización de una nueva maqueta o que éste colaborara en los trabajos con Mateu Teixidor.

<sup>226</sup> Navarro A., Lizondo L., Martínez A., Alfonso A. “Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia” Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Vol II. 2009. Instituto Juan Herrera. p 992 Amadeo Serra Desfilis, indica que “todo coincide señalar las canteras de Godella, como el lugar de procedencia de la mayor parte del material petreo empleado en la construcción...”

<sup>227</sup> El *obrer de vila*, Pere Ferrer, el 15 de noviembre de 1401, cobró los gastos por suministrar tres bloque de piedra de buen tamaño para las obras del puente. Cit. por Serra Desfilis, A. “Caminos, acequias y puentes. Las actividades de los maestros de obras en la ciudad y el territorio de Valencia (siglos XIV y XV)” Historia de la ciudad. II. territorio, sociedad y patrimonio. 2002. CTAV. Valencia. p 119

después con los trabajos. Ya a principios de 1407, el puente está prácticamente terminado. En enero se está realizando la limpieza de escombros del camino frente al puente y en abril se compran parte de los huertos cercanos al Monasterio de la Trinidad, para que se realice una plaza que dé comienzo al puente. En marzo, Julià Martínez y Mateu Teixidor, maestros canteros, cobrarían 15.796 sueldos, por las 359 hiladas de sillería que habían labrado, obra realizada a destajo. El 4 de febrero de 1407, las obras de construcción del nuevo puente de la Trinidad se dieron por terminadas<sup>228</sup>. El magnífico puente fue, a partir de aquel momento, un distinguido monumento para la ciudad de Valencia, que no sólo la embellecía sino que la enaltecía..., tal y como años antes los jurados, en una carta al Papa Benedicto XIII, le habían escrito "... unum Pontem mirabilis pulchritudinid tutum lapideum..." (Un puente maravilloso pulcramente todo de piedra)<sup>229</sup>.

Con marcadas trazas góticas, disponía de 10 arcos apuntados, bien labrados y aparejados, con la rasante longitudinal ligeramente peraltada que mantenía una casi perfecta perpendicular con el eje del cauce. Los arcos, se apoyaron sobre pilas labradas con sillares de medianas dimensiones colocados a soga en hiladas sucesivas y sus extremos se prolongaron para dar forma a los tajamares de planta triangular. Aguas abajo contando desde la ribera derecha, en sustitución del tercer y octavo tajamar, se construyó unas recias escalinatas<sup>230</sup>, por las cuales se podía acceder desde el puente al cauce del río. En el tímpano, para la evacuación de las aguas pluviales, se añadieron gárgolas en las dobles juntas entre arco y arco, en número de 16 a cada lado del puente. La clave de los arcos alcanzaba la altura máxima del tímpano y sobre éste, a ambos lados del puente, dos hiladas de sillería conformaban los pretilos, teniendo biseladas sus aristas la última hilada.

Este puente, en contraposición con el resto de puentes presentes en el cauce del Turia a su paso por la ciudad de Valencia, resistió erguido al embate de las furiosas aguas del río en todas las avenidas acaecidas en los siglos sucesivos. Contribuyeron a ello, probablemente, además de la ubicación que ostenta respecto al cauce, las fornidas escalinatas existentes aguas abajo que actuaron a modo de contrafuerte dándole una mayor estabilidad y resistencia. Durante sus primeros años, *La Fabrica Nova del Riu* realiza las labores encaminadas a adecentar el cauce lindante al puente, a fin de prever posibles

---

<sup>228</sup> Libro de Sotsobreria de Murs i Valls. Años 1402-1407. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Resulta muy interesante la lectura del trabajo de investigación, realizado por Amadeo Serra Desfilis en 2002, dónde aporta datos sobre los maestros de obra que trabajaron en el puente y los dispendios que ésta obra acarreó.

<sup>229</sup> Ventura Vidal. V "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El de la Trinidad" Valencia Atraccion. Nº 131. Año XX (2ª época) diciembre 1945. p 6

<sup>230</sup> Navarro Bosch, A.; (et al). "Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia" *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Vol II. 2009. Instituto Juan Herrera. p 992

contrariedades. Así, en 1408, se allanan las orillas del río entre Trinidad y Serranos para permitir el paso de los troncos de madera y que éstos no se amontonen próximos a los puentes. En 1419 se limpia el foso *dels Blanquers*, situado aguas arriba del puente de Trinidad, y en 1425 se repara un canal del puente<sup>231</sup>.

El 25 de octubre de 1427, una gran avenida causó estragos en la ciudad y todos los puentes del Turia amanecieron total o parcialmente derruidos, excepto el de la Trinidad. Los daños ocasionados en su fábrica debieron de ser mínimos, ya que dicho puente no se menciona en ninguna de las crónicas sobre la riada; sin embargo, éstos sí debieron de existir, ya que, en el libro de *Sotsobreria de Murs i Valls* con fecha del 31 de diciembre de 1430, figuran unos gastos *en jornales* ocasionados por la reparación el puente.

Los trabajos de mantenimiento del puente y de su entorno no se interrumpen. En abril de 1434, unos troncos, procedentes de Castilla, habían taponado los ojos del puente y se procedió a su inmediata eliminación. En junio, se repara el camino que iba desde el puente de Serranos a Trinidad. En 1437 se añade tierra al puente ya que ésta estaba desapareciendo. En 1440 se limpia y allana el camino *des corders*, que enlaza el puente con el de Serranos y, de nuevo, estas labores de acondicionamiento en el camino, se repiten en 1459<sup>232</sup>. Estas tareas continúan durante todo este siglo y así el puente de la Trinidad llega hasta el siglo XVI, manteniendo todo su esplendor y belleza. El 27 de septiembre de 1517, fue tan grande la riada que los puentes del Real y Serranos fueron derruidos. El puente de la Trinidad se mantuvo en pie, únicamente una parte de sus pretilos se desmoronaron<sup>233</sup>,

---

<sup>231</sup> Libro de Sotsobreria de Murs i Valls, 1407-1425. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>232</sup> Libro de Sotsobreria de Murs i Valls, 1425-1450. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>233</sup>“... Derroca 3 puentes (de los 5 que hay). Derribó el Puente de Serranos y el del Real; y arrancó los cuchillos y una parte del antepecho del puente de la Trinidad, llegando las aguas hasta el Monasterio de La Trinidad. Las aguas entraron por Portal Nou, Blanquería, Portal del Real...y llegaron al cementerio de Benimaclet...”

Cit. por Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Facsímil, París – Valencia. 2001. p 41 y 42



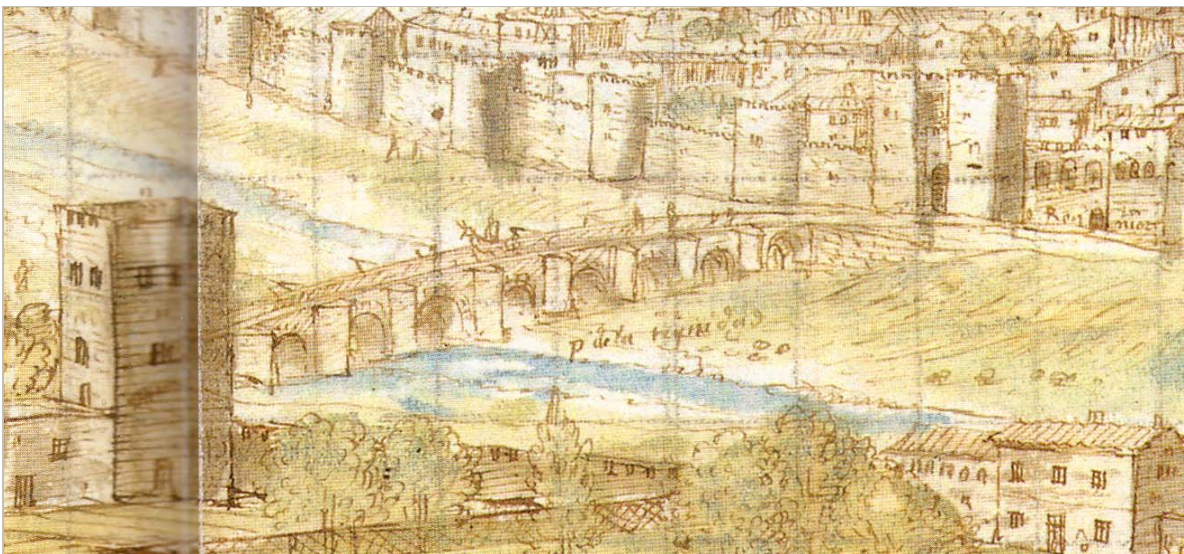


Xilografía, anónima, del libro "Primera parte de la Crónica General de toda España y especialmente del Reyno de Valencia". Autor: Pedro Antonio Beuter. Biblioteca Valenciana.

La ciudad de Valencia de 1538. Destaca el cauce con sus 5 puentes. De derecha a izquierda, el Pont Nou o de San José, el de Serranos, el de la Trinidad, el del Real y a la derecha, en un plano más rezagado, el puente del Mar.



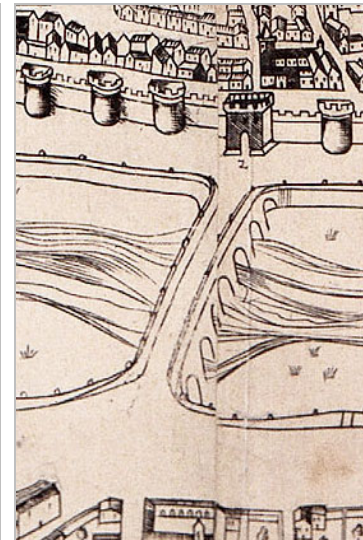
Primera imagen del puente de *dels Catalans* o de la Trinidad. El puente, enfrentado con la puerta que llevaba su mismo nombre, daba paso hacia el Monasterio de la Trinidad y el arrabal de Vilanova. El puente aparece esbozado, con 6 arcos y un remarcado peraltes.



Apariencia del puente de la Trinidad, en 1563 según Anthoine Van Den Wijngaerde. Del puente, sólo se ven 8 de sus 10 arcos, éstos están representados de medio punto, cuando en realidad su traza era ligeramente apuntada. Entre ellos, los tajamares de planta triangular, que al igual que el puente de Serrano se grafían hasta alcanzar la altura máxima del puente. Sus pretilos, aparecen desprovistos de cualquier tipo de ornamentación.



Plano de A. Manceli. 1608. Plano en perspectiva militar de la ciudad de Valencia. A principios del siglo XVII el puente de cantería de la Trinidad, ya llevaba erigido dos centenas sobre el cauce del río Turia. Durante todo este tiempo, el puente preservó sus trazas originales.

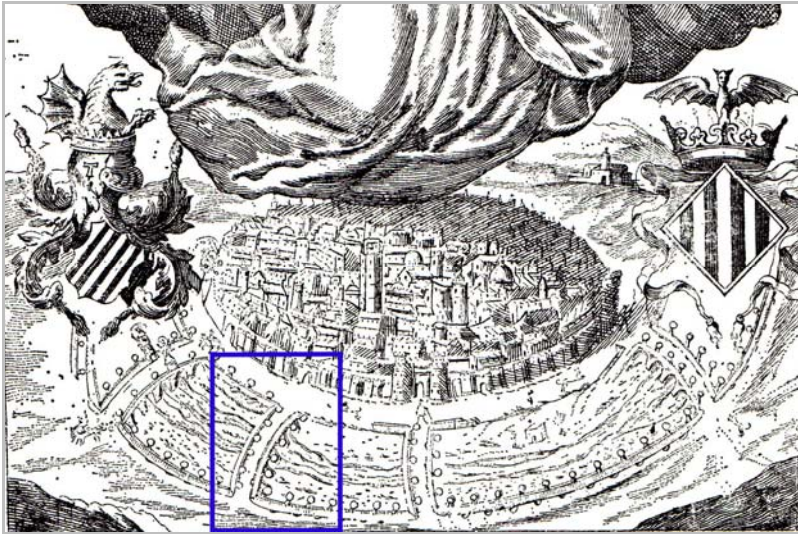


El puente de la Trinidad se grafía con 7 arcos entre pilas sin tajamares. No se plasma ningún tipo de detalle a excepción de los ornatos de esferas líticas que se muestran en sus pretilos. Este adorno, se ubicó en pretilos de puentes y paredones, a finales del S. XVI, por disposición del arquitecto Juan de Herrera.

La profunda fe religiosa de la época medieval, promovió la colocación de numerosas estatuas y monumentos de carácter religioso en diferentes puntos de la ciudad. Uno de estos lugares sería los puentes del Turia. Las estatuas, normalmente albergadas en edículos o casilicios, se situaban a la altura de los primeros tajamares, de la parte que daba a la ciudad, dando así inicio al puente. Por ello, en 1614<sup>234</sup>, *La Fabrica de Murs i Valls*, ordenó la realización de la estatua de la Santísima Trinidad para que se exhibiera sobre el susodicho puente. La imagen sería esculpida en Génova, ciudad italiana que acogía a los más ilustres artistas. Esta escultura, o bien nunca llegó a realizarse, o, si se hizo nunca llegó a ocupar el lugar para el que fue esculpida y el puente tuvo que esperar un siglo más para poder lucir alguna imagen sobre sus pretilos.

<sup>234</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos 1926. Puente de Serranos. Caja 26.

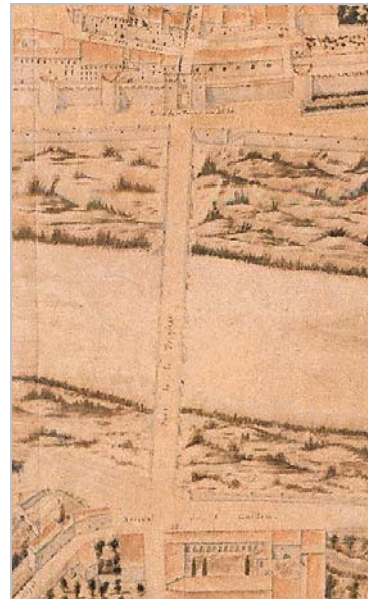
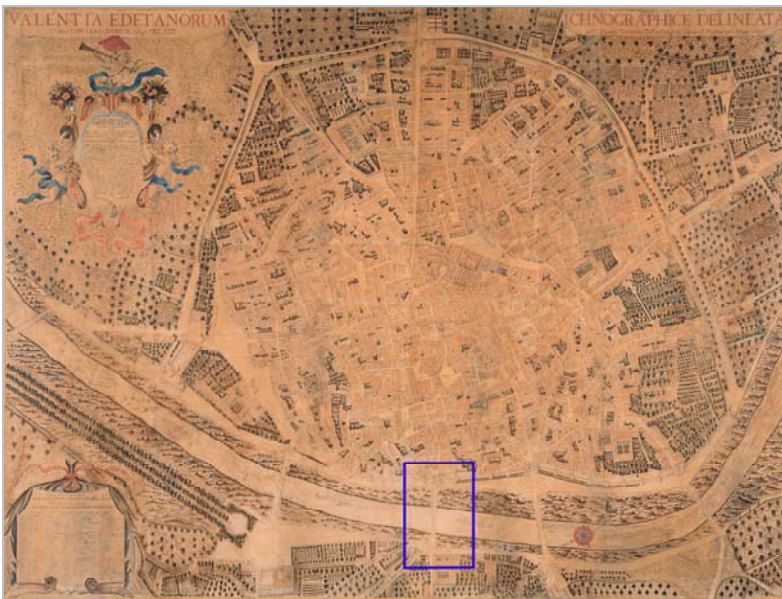




Fragmento del grabado de Francisco Quesadéz. Titulado *La Fabrica Nova* y extraído del libro de Josehp Llop "De la Institvicio, Govern Politich...", 1674, página 399.

Su autor quiso honrar a *La Fabrica Nova del Riu* y representó la Valencia amurallada abrazada por el cauce del río Turia. Resalta en él, las monumentales obras de ingeniería, -paredones y puentes-, que desde 1591, ésta ilustre institución estaba llevando a cabo.

Puente de la Trinidad según Quesadéz. Enfatizando la decoración lítica de sus pretiles, 6 esferas a cada lado, poco más se puede apreciar de los rasgos del puente.



VALENTIA EDETANORUM alliis CONTESTANORUM, vulgo DEL CID. ICHNOGRAPHICE DELINEATA a Dre Thoma Vicentio Tosca. 1704.

El puente de la Trinidad en perfecta alineación con la calle Alboraya y su puerta homónima. Con sus 10 arcos entre tajamares, por primera vez se muestran, aunque tímidamente esbozadas, las dos escalinatas que el puente poseía en su fachada aguas abajo. También aguas abajo, la rampa que daba acceso al cauce desde la ribera izquierda.

Ya en el siglo XVIII, en el año 1722, al puente se le obsequió con las imágenes de San Bernardo Mártir y de sus hermanas María y Gracia. Las imágenes fueron costeadas por el Canónigo Magistral de la Metropolitana Basílica Dr. Don Jaime Cervera. Se albergaron en casilicios, y se ubicaron una a cada lado del puente, la de San Bernardo en el pretil aguas abajo y enfrentada a ésta, la de sus hermanas<sup>235</sup>.

En la fábrica de los casilicios de cada una de éstas estatuas, hoy desaparecidas, se colocaron unas lápidas cuya inscripción recoge J. Teixidor, en su libro “Antigüedades...” en el tomo I, página 70.

Bajo el la imagen de San Bernardo decía:

D.O.M.

CONSTANS HIC LAPIS CONSTANTIOREM INDICAT / VIRUM, VALENCTINAE GENTIS PATRITIVM  
SIMVL ET / PATREM, DIVVM BERNARDVM MARTYREM CARLETI. / REGIS INCLITAM PROPEM,  
QVI MAIO VT FIERET, / MAIORBVS DEGENER FVIT: BARBAROS ENIM. / MORES POPVLETI  
COENOBIO POPVLATVS, UBI. / SCELESTOS EXUIT BAPTISMATE CAELESTES INDVIT / REGIONE.  
SED QVI A SVIS RECESSIT VT VIVERET. / SVIS REDDITVS VITA CESSIT. ALZIRE NAMQVE /  
GLORIOSO AGONE PALMAM PROMERITVS INFIXO / FRONTI CLAVO CORONAM  
OBFIRMAVIT. TANTO / IGITVR PATRONO AC PROTECTORI SVO MAXIMO / D. JACOBVS  
SERVERA METROPOLITANAE / VALENTIAE CANONICVS MAGISTRALES IN / PERENNE  
DEVOTISSIMI OBSEQVII TESTIMONIVM / MOLEM HANC MOLITVS STATVAM STATVIT / ANNO  
DOMINI MDCCXXII

Y en la inscripción existente en casilicio de las Santas se exponía:

D.O.M.

NIVEA NAEC MOLES CANDIDIORES SPIRITVS / OBVMBRAT UNO MARMORE GEMINA EFIGIES. /  
UNÁNIMES SOPORES PERENNAT, MARIAM ET / GRATIAM VIRG. ET MART. QVAE VEL IN  
NOMINE / GERMANAE (AFFINIA ENIM NOMINA MARIA ET / GRATIA SVNT) DIVERSIS  
DVORVM FRATRVM / STVDIIS BEANTUR A BERNARDO FIDE, AB / ALMANZORE MARTYRIO:  
ILLIVS VIRTUTE / ROBORANTVR AD POENAM; HVJVS FVRORE / MACTANTVR AD PALMAM: ET  
EADEM VICTRICE / VICTIMA DEO ET ODIO LITATVM EST. UT ERGO / MERITIS PARES PARI  
DEMEREATVR OBSEQVIO / D. JACOBVS SERVERA METROPOLITANAE / ECCLESIAE CANONICVS  
MAGISTRALIS IN / AETERNVM GRATI SVI ANIMI MONIMENTVM / VTRIVSQVE SIMVLACRA  
SIMVL SACRAVIT / ANNO DOMINI MDCCXXII

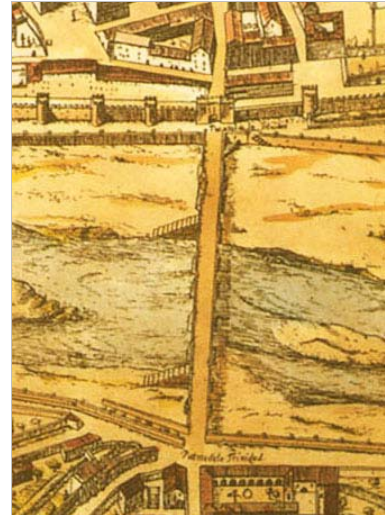
<sup>235</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos 1926. Puente de Serranos. Caja 26.

Según Boix, en su libro *Valencia Histórica y Moderna*, en la inscripción de mármol negro, que figuraba bajo las imágenes, concedía la autoría de estas esculturas al Padre Tosca.





EDETANORUM vulgo DEL CID. DELINEATA A THOMA VINCENTIO TOSCA CONGR. ORATORIJ PRESBYTERIO. 1738

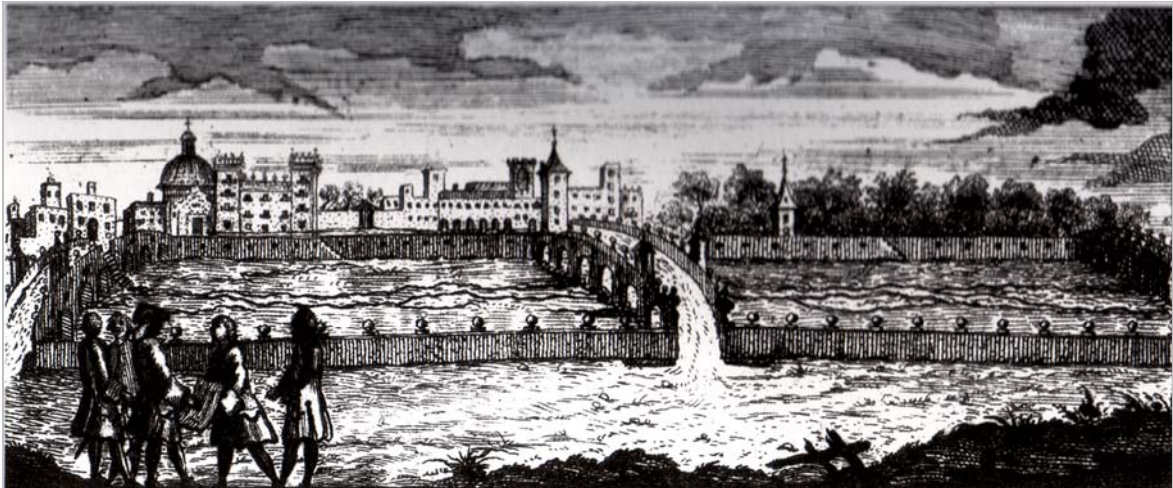


Detallada imagen en perspectiva militar del puente de la Trinidad. Se muestran, a diferencia de plano de 1704, el poderío de las escalinatas de la fachada aguas abajo y la bajada de acceso al cauce de la margen izquierda. A la altura del segundo tajamar, a ambos lados del puente aparecen los casilicios, que pertenecieron a las imágenes San Bernardo Mártir y a su hermanas María y Gracia colocados en 1722 y que figuraron hasta 1823.



Fragmento del grabado de "La Nauromaquia", realizado por Carlos Francia en 1762. En él se representa la festividad organizada en 1755, en conmemoración al tercer aniversario de la canonización de San Vicente Ferrer. Para tal festejo se organizó la representación de una batalla naval, y fue realizada en el cauce del Turia, en el tramo comprendido entre el puente del Real y el de la Trinidad. En la imagen, se observa como la multitud se aglomera, para poder mirar el espectáculo, sobre unas gradas instaladas en los límites del cauce. A la derecha, del puente de la Trinidad podemos vislumbrar sus tajamares entre arcos, las escalinatas, y asomando entre la multitud, los casilicios con los Santos. El fondo de la imagen lo conforma la ciudad amurallada donde despuntan las torres y cúpulas de sus edificios más emblemáticos.





Joseph Verga.<sup>ra</sup> inv. Et delin.- Vinc Galcer.<sup>n</sup> Sculp.<sup>t</sup> Val.<sup>a</sup>

Grabado de Joseph Vergara. 1672. Imagen de Valencia de vista desde la parte de la ciudad, al fondo el edificio San Pio V, con su gran cúpula, el palacio del Real y la gran arboleda del paseo de la Alameda. Como tema central del grabado, el cauce de Turia, en los tramos comprendidos entre el puente de la Trinidad, Real y Mar, donde destacan los pretilos adornados con sus ornatos de esferas líticas. El puente de la Trinidad, a la izquierda, excesivamente peraltado, con los casilicios y también adornos líticos en sus pretilos. Sólo de grafía una de las dos escaleras que el puente posee, y se observa, cómo el pretil es interrumpido a la altura de ésta para dejar acceso a la misma.

Biblioteca Valenciana



Vistas de Valencia. Anónimo (S.XIX). Basado en la litografía de Bichebois pero más simplificada: "Vue prise de la rive gauche du Guadalaviar. Tomada de la riberia izquierda del Guadalaviar à Paris, chez Bulla éditeur, rue Tiquetonne, 18. Lith. par Bichebois et Dumouza. Fig. par Bayot. Imp. Lemercier Bernard et C." En primer término, el mirador en forma de medialuna frente al San Pio V. Dice la leyenda, que los caminantes o viajeros que llegaban a la ciudad cuando sus puertas ya estaban cerradas pasaban la noche en él, de ahí el dicho "estar en la luna de Valencia". Al fondo, el puente de la Trinidad, una de las pocas estampas donde se muestran sus arcos apuntados.

Biblioteca Valenciana.

La fachada septentrional de Valencia vista desde San Pio V, y donde se muestra el tramo del cauce entre el puente del Real y el de la Trinidad con la ciudad al fondo, se convierte en un tema reiterado en las reproducciones realizadas entre los años 1784 y 1844. Con el puente de la Trinidad siempre a la derecha de las imágenes, podemos comparar las diferentes visiones que de él tenían los dibujantes:

1784 Anónima, posiblemente de J.F. Palomino. Destaca el puente de la Trinidad y el resto de los elementos arquitectónicos del cauce, desproporcionándolos respecto de la ciudad. El puente se dibuja con entre 5 y 7 arcos de medio punto, donde aparecen los casilicios y los tajamares de planta triangular con su remate en punta de diamante. Dominando el conjunto, las dos potentes escalinatas de descenso al cauce que el puente poseía en su fachada. Grafía un total de 25 esferas líticas sobre sus pretilos. Y en la margen derecha, aguas arriba, interrumpe el paredón conformando lo que sería una rampa de descenso al cauce.

1785. Anónima. Con 7 arcos, también de medio punto, entre tajamares, de nuevo destaca las escalinatas, pero dibuja un pretil continuo por lo que el acceso a ellas sería imposible. Los casilicios figuran entre el primer y segundo arco y los pretilos los decora con un total de 14 esferas. En primer plano, la bajada al cauce.

1795. J.A. Cavanilles. De entre todas, ésta es la que presenta un mayor realismo y proporcionalidad. El puente aparece con sus 10 arcos y con los casilicios y escaleras correctamente ubicados en su sitio. Grafía sobre sus pretilos 19 ornatos esféricos. Y no dibuja la rampa existente en la ribera izquierda.

1810. Antonio Rodríguez. La composición expande el cauce hasta poder ver el puente del Mar a la izquierda. El puente de la Trinidad no se grafía en su totalidad, dejando fuera de los límites del dibujo el arranque de la ribera izquierda. Se dibujan 7 arcos de medio punto de los 10 arcos existentes, sólo una de las dos escalinatas, y nuevamente, el pretil continuo impidiendo el acceso a éstas. En la margen derecha, aparece esbozado lo que parece ser una bajada al cauce. Sin ningún tipo de decoración sobre sus pretilos, transitando sobre el puente asoma un carro tirado por dos caballos en dirección a la ciudad.

1841. Anónimo. Imagen que muestra los 5 puentes de piedra que la ciudad de Valencia poseía. El puente de la Trinidad, se dibuja con 11 arcos entre tajamares y sobre el tercer arco los casilicios. Lo cierto es que dieciocho años antes de la realización de esta estampa, en 1823, éstos, junto con las imágenes de San Bernardo y la María y Gracia, habían sido retirados del puente. Curiosamente de nuevo, solo se dibuja una de las dos escalinatas, pero esta vez, la más cercana a la margen izquierda. Sobre los pretilos aparecen 21 esferas líticas.



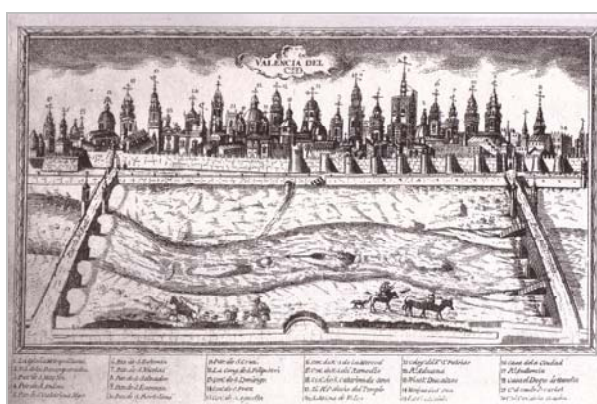
1844. Louise Philippe - Alphons Bichebois y 1848. Anónima.

Estas dos estampas parecen una “copia” de la realizada por Antonio Rodríguez en 1810. La primera exactamente desde el mismo punto de vista y misma perspectiva, sólo modifica o simplifica ciertos detalles y sustituye a los figurantes que en ella aparecen. El carro con caballos que discurría por el puente desaparece y en su lugar coloca varias personas paseando en dirección a la ciudad y un burro en dirección opuesta. El caballo, en primer plano, crece en corpulencia y su color ahora es blanco y el conjunto de señoras a orillas del pretil, es sustituido por una dama y un caballero que conversan tranquilamente. También, en primer plano a la izquierda, el grupo de caballos cargados con mercancías pasan a ser unos vendedores ambulantes de lo que parece ser naranjas o melones. En cuanto al puente, las variaciones son mínimas, únicamente oculta algunas de las arcadas de su margen izquierda mediante un gran arbusto.

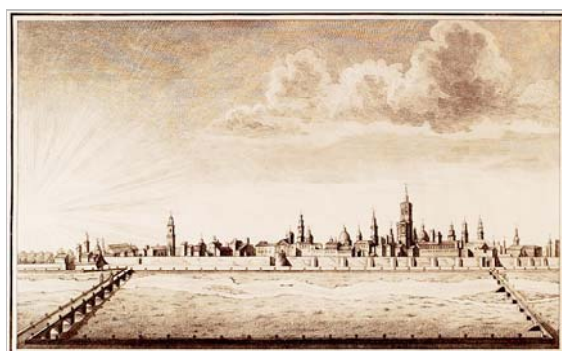
La estampa de 1848, acerca la imagen y le otorga un punto de vista más abierto. Simplificación de las otras dos, elimina en gran parte el atrezzo. El puente, del cual solo vemos 3/4 de las arcadas, aparece rodeado de abundante vegetación que lo esconde. En ambas imágenes se olvidaron de eliminar los casilicios, desmantelados en 1823.



1784. Anónima. Autoría atribuida a J. F. Palomino  
Biblioteca Municipal. Archivo Huguet



1785. Anónima  
Reproducida en el libro “Valencia en el grabado” de Miguel Ángel Catalá. 1999 p. 65

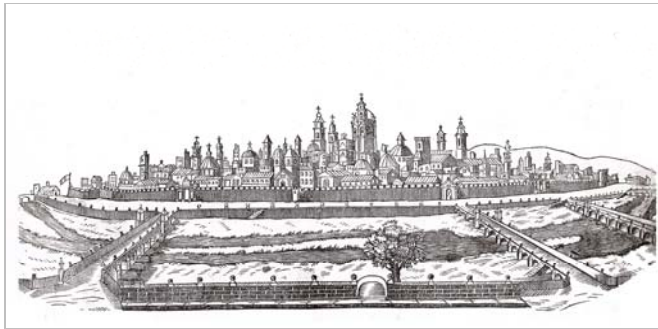


1795. J. A. Cavanilles  
Biblioteca Valenciana

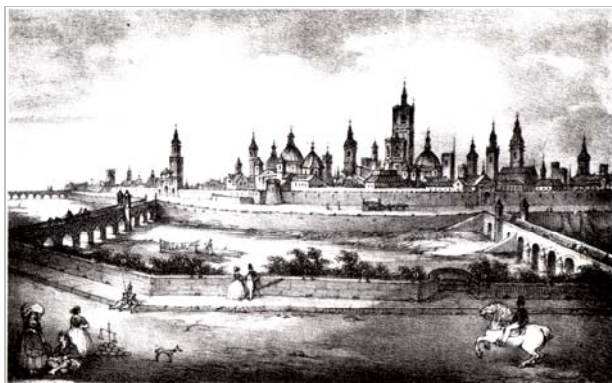


1810 Antonio Rodríguez  
Reproducida en el libro “Valencia en el grabado” de Miguel Ángel Catalá. 1999 p 111

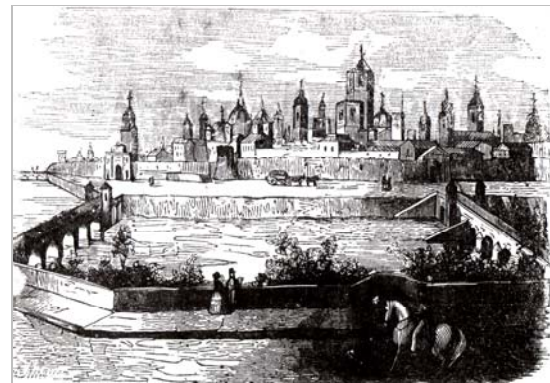




1841. Anónimo.  
Biblioteca Serrano Morales



1844. Louise Philippe - Alphons Bichebois  
Museo de la ciudad. Archivo Huguet



1848. Anónimo  
Biblioteca de la ciudad. Archivo Huguet

No se tienen más noticias del puente hasta que, en 1767, se decide restaurar la estatua del Santo Bernardo, patrono de Alzira. Su cabeza se encontraba muy deteriorada, por lo que, bajo el patrocinio del canónigo Jaime Cervera, se contrató al escultor José Esteve para que ésta fuera reparada y recuperase su aspecto original<sup>236</sup>. Años más tarde, en 1801, con la visita del rey Fernando VII a la ciudad, todas las esculturas que lucía el río fueron limpiadas y restauradas.

Pocos años después, durante el asedio de las tropas francesas<sup>237</sup>, los casilicios del puente de la Trinidad fueron gravemente dañados, la segunda bóveda fue derribada y sus pretilos desmontados. Una vez finalizada la contienda los pretilos fueron repuestos y la bóveda reconstruida, utilizando para ello sillares de piedra procedente de la cantera de Godella<sup>238</sup>. Los casilicios se mantuvieron malogrados y en 1823, ante el peligro de derrumbe, éstos, junto con sus imágenes, fueron retirados del puente<sup>239</sup>. Así, el puente se mantuvo sin

<sup>236</sup> Rafael Gil y Carmen Palacios. "El ornato urbano. La escultura pública en Valencia." Ed. Ayuntamiento de Valencia. 2001. Valencia. p 47

<sup>237</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos. Año 1925. caja 25

<sup>238</sup> Navarro Bosch, A.; (et al). "Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia" *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Vol II. 2009. Instituto Juan Herrera. p 992

<sup>239</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos 1926. Puente de Serranos. Caja 26.

estatuas hasta casi la mitad del siglo XX, como a continuación veremos. Se desconoce qué ha sido de las esculturas de 1722.



Puente de la Trinidad. 1828



Puente de la Trinidad. 1858

La ribera izquierda, aguas abajo del puente también sufrió modificaciones, como puede observarse en los levantamientos gráficos realizados en 1828 y 1858. La rampa escalonada que permitía el descenso al cauce desapareció y en su lugar el pretil del puente se prolongó para interceptarse de forma achafanada con el pretil del río. En éste se ubico un banco de piedra en voladizo de pequeñas dimensiones y en el pretil del puente, y también en voladizo, un gran banco de piedra de 12,25 metros de longitud hacía función de pretil. Para acceder al cauce se construyó una nueva rampa, pero esta vez más alejada del puente frente a San Pio V.



Vistas del puente de la Trinidad y su puerta con la ciudad al fondo. 1845. Autor Isidore - Lurent Deroy. Por primera vez el puente aparece desprovisto de cualquier tipo de ornamento. Los pretilos, tras la guerra de la Independencia, fueron rehechos de forma continua a lo largo de toda la longitud del puente, por lo que las escaleras de acceso al cauce quedaron desde entonces inutilizadas. Además, tal y como se puede ver en la imagen, el primer tramo de estas escaleras había desaparecido. Museo de la Ciudad



Vista de Valencia desde la "Bellota" 1850. Autor Emil Rouargue. De nuevo, el puente de la Trinidad se presenta sin casilicios ni ornatos en sus pretilos. Un detalle novedoso, es el banco de piedra existente en el pretil del paseo de San Pio V en su encuentro con el puente, el cual aun hoy persiste. Museo de la Ciudad

En 1875 el puente es pavimentado utilizándose para ello adoquín de basalto<sup>240</sup>. Llegamos así al siglo XX, cuando, en moción del señor Calatayud del 21 de enero de 1901, se solicita al Exmo Ayuntamiento que sea reparado el puente ya que, en el cauce lindante a él, existen unos socavones de aproximadamente 35 centímetros de profundidad que dejan al descubierto sus cimientos. El requerimiento tuvo enseguida respuesta siendo comprobados

<sup>240</sup> Navarro Bosch, A.; (et al). "Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia" *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Vol II. 2009. Instituto Juan Herrera. p 992

los daños por la Comisión de Caminos. Sólo unos días después el problema ya se había solucionado<sup>241</sup>.

En 1942, un 17 de abril, el arquitecto Mayor, el señor D. Javier Goerlich, presenta las modificaciones al proyecto realizado por el arquitecto municipal Sr. López<sup>242</sup> en 1927. El nuevo proyecto simplificaba las trazas de López y plasmaba los nuevos pedestales sobre los cuales se instalarían las imágenes de San Luis Beltrán y Santo Tomás de Villanueva, que estuvieron sobre el puente de San José hasta principios de siglo -cuando, por motivo de su ampliación, fueron retiradas del mismo-. Estas estatuas, en mármol blanco, fueron esculpidas por Jacobo Antonio Porzanelli en 1693/94. Además se proponía la colocación de unos esbeltos pináculos que se situarían en las cuatro esquinas del puente.

Las estatuas de estos Santos, una vez fueron desmontadas del puente de San José, se trasladaron al Museo de Bellas Artes de San Carlos. En 1926, la subcomisión Municipal de Monumentos dio cuenta que las estatuas permanecían en la galería claustral del Museo y convinieron que se instalaran sobre el puente de Serranos o en su defecto, sobre el de la Trinidad. Por aquel entonces las imágenes se hallaban bastante deterioradas: la de Santo Tomás, tenía malogrado tanto su rostro como su ropaje y a la de San Luis Beltrán le faltaba la mano derecha mostrando además desconchados en ropa y complementos. Esta petición de traslado no se llevó a cabo, aunque las deliberaciones se mantuvieron hasta 1935. El 24 de enero se conviene que las estatuas se montaran en el Museo Municipal y no sobre ningún puente. Este acuerdo tampoco se llevó a efecto ya que las obras de planta baja, donde pretendían instalarse, no se terminaron a tiempo. Así las estatuas permanecieron en la galería claustral del Museo hasta 1945<sup>243</sup>.

El 22 de abril de 1942 fue aprobado el proyecto de Goerlich por la Academia de Bellas Artes de San Carlos. Ese mismo día, la Comisión Municipal acuerda que ambas estatuas sean instaladas sobre el puente de la Trinidad, así como los pináculos para las esquinas, contando para ello con un presupuesto de cuarenta y dos mil pesetas. La razón que se argumentó fue la de embellecer aún más el puente, ya que el paso, tanto de ciudadanos como de turistas, iba a ser más fluido con motivo de la apertura del Museo Provincial de

---

<sup>241</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal de Valencia- Puentes, Fomento Obras Públicas, Puente de la Trinidad. 1901. Caja 15

<sup>242</sup> En 1927, el arquitecto, Sr López, realiza el proyecto de unos pedestales para el puente de Serranos, donde situar de las estatuas, que antes habían estado sobre el puente de San José.

<sup>243</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos 1926. Puente de Serranos. Caja 26.



Bellas Artes<sup>244</sup>. Dicha resolución fue aprobada por el Exmo Ayuntamiento en Pleno del 27 de mayo de ese año<sup>245</sup>.



Proyecto del arquitecto municipal Sr. López, firmado el 9 de abril de 1927. Trazas de los pedestales, para el puente de Serranos, que sostendrían las imágenes de Santo Tomás de Villanueva y San Luis Beltrán. Archivo Histórico Municipal de Valencia.



Proyecto de pináculos y pedestales para las imágenes de Santo Tomás de Villanueva y San Luis Beltrán, a colocar sobre el puente de la Trinidad, realizado por el arquitecto Mayor J. Goerlich el 15 de abril de 1942. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

El 18 de agosto se acuerda la restauración de las imágenes de los Santos y al día siguiente se dispone que se utilicen, para la construcción de sus peanas, los sillares del pretil del cauce que se están desmontando para la realización del puente que prolongará la avenida José Antonio<sup>246</sup>. Las obras de los nuevos basamentos empezaron bajo la dirección de J. Goerlich y el 28 de junio de 1944, éste informa que el pedestal que sostendrá a Santo Tomás de Villanueva se hallaba prácticamente finalizado y que las obras del otro deberían comenzar

<sup>244</sup> El nuevo Museo provincial de Bellas Artes, se emplazó las propiedades de lo que había sido el convento de San Pio V, en la margen izquierda del río.

<sup>245</sup> A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos 1926. Puente de Serranos. Caja 26.

<sup>246</sup> Puente de Ángel Custodio.

en breve. En 1945 las imágenes de los Santos son instaladas sobre sus nuevos basamentos, dando por terminadas las obras y archivando el expediente el 14 de marzo de 1945<sup>247</sup>. Los pináculos proyectados para las esquinas del puente no se llegaron nunca a realizar.

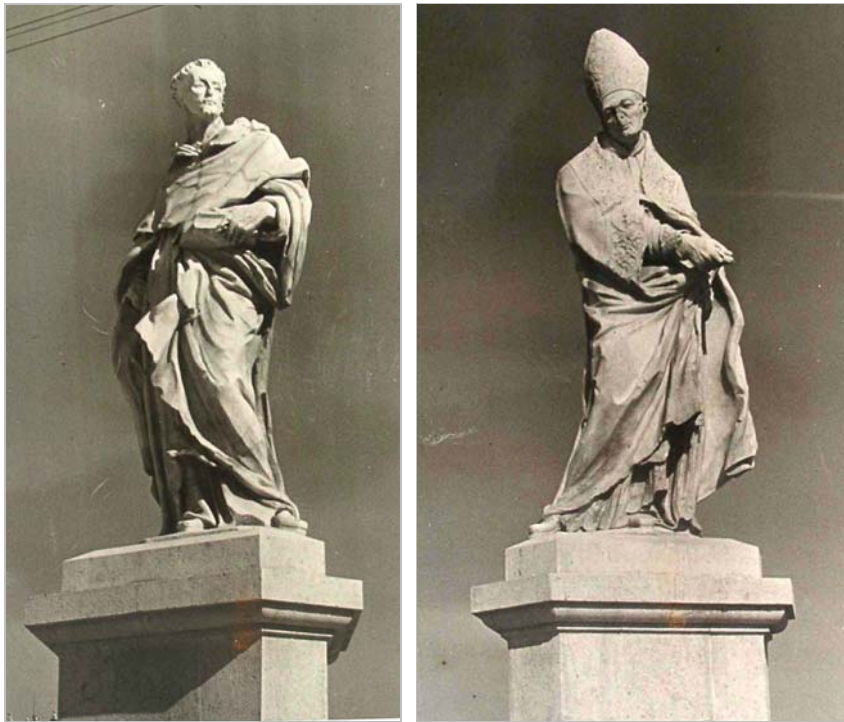


Imágenes del puente de la Trinidad a principios del S. XX desprovisto de los casilicios desde 1823. En la imagen de la izquierda aún se muestran, sobre el segundo tajamar, los restos del antiguo casilicio que cobijaba a San Bernardo. Fotografías anónimas. Archivo Histórico Municipal de Valencia



Fotografía de López Sigüenza realizada en 1945 al puente de la Trinidad. Recién construidos los pedestales de Goerlich e instaladas las imágenes de Santo Tomás de Villanueva (a la izquierda de la imagen) y a la derecha, San Luis Beltrán. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>247</sup> Todos los datos expuestos sobre los nuevos pedestales del puente de la Trinidad han sido obtenidos del Archivo Histórico Municipal de Valencia. A.H.M.V.: Archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos 1926. Puente de Serranos. Caja 26. Dónde aún figurando el año 1926 y catalogada como Serranos, contiene los datos y proyecto de los pedestales para el puente de la Trinidad.



Las imágenes de San Luis Beltrán y Santo Tomás de Villanueva, ya restauradas e instaladas en el puente de la Trinidad, tras haber permanecido en la galería claustral del Museo de Bellas Artes de San Carlos, desde que fueron retiradas del puente de San José. Estas esculturas fueron esculpidas por Pomacelli en 1693 y 1694, respectivamente. Fotografías de López Sigüenza. 1945. Archivo Histórico Municipal de Valencia.



Como había ocurrido a lo largo de toda su historia, el puente de la Trinidad resistió a la gran avenida acontecida en octubre de 1957. Entre 1950 y 1960, es pavimentado con hormigón asfalto y se ejecutan unas nuevas aceras. Estas fotografías muestran el estado en el que se encontraba en 1980. Sus paramentos bien cuidados y tallados, se muestran ensombrecidos por manchas de costra negra y suciedad generalizada debida a su exposición continua a la intemperie. En 1996, se denuncian la existencia de grandes grietas en sus arcos, pero tras la inspección por los técnicos municipales estas no se consideran relevantes, calificándolas de “normales”<sup>248</sup>. Por lo demás, el puente aún conserva toda la riqueza que lo otorga su fábrica gótica. Fotografías anónimas. Archivo Histórico Municipal de Valencia

<sup>248</sup> Las provincias. “Bomberos inspeccionan las enormes grietas que hay en el puente de la Trinidad”. Miércoles 21 de octubre de 1996 .p. 26





Fotografía del alzado, aguas arriba, del puente de la Trinidad en 1998, cedida por el Servicio de coordinación de obras en vías públicas y mantenimiento -infraestructuras- inventariado de pasos de vehículos y ferrocarril. Ayuntamiento de Valencia.

En 2005, el Ayuntamiento de Valencia decide restaurar el puente. Se encargan los trabajos a un equipo pluridisciplinar<sup>249</sup> de profesores de la U.P.V., siendo la coordinadora general de los trabajos Doña Pilar Roig Picazo, Dra BBA Catedrática de la U.P.V y como responsable de las actuaciones arquitectónicas Don Ignacio Bosch Reig, Dr Arquitecto y Catedrático de la U.P.V.<sup>250</sup>. Para ello se realizó una exhaustiva investigación previa a fin de conocer sus orígenes, historia, análisis histórico-constructivo, estado de conservación (deterioros, causas y soluciones), análisis estructural y medioambiental..., todo ello acompañado con un completo levantamiento gráfico. Además se realizaron las actuaciones arqueológicas pertinentes, llevadas a cabo por la empresa Global Mediterránea S.I.

En 2006 la Concejalía de Cultura, apoyada por los técnicos restauradores, propone que, tras su restauración, tanto el puente de Serranos como el de la Trinidad pasen a ser peatonales y recuperen su pavimento original. El presupuesto estimado para las

<sup>249</sup> **Coordinación general:** Pilar Roig Picazo. **Arquitectos Responsable:** Ignacio Bosch Reig. **Colaboradores proyecto:** Carlos Campos González, Vicente Corell Farinos, Roberto Santatecla Fayos, José L. Alapont Ramón y Ana Navarro Bosch. **Estructura:** Arturo Martínez Boquera y Adolfo Alonso i Dura. **Ingenieros de C.C.P:** Joaquín Catalá Alís y Pedro Calderón García. **Profesores UPV/UV y Colaboradores Levantamiento Gráfico:** Pablo Navarro Esteve y José Herraiz Boquera. **Análisis Histórico-Gráfico:** Margarita Fernández Gómez, Vicente Guerola Blay y Enrique Moreno Ribelles. **Análisis Geomorfológico:** Pilar Carmona González y José Miguel Ruiz. **Análisis y seguimiento óptico-colorímetro:** José Antonio Madrid García, Juan Valcárcel Andrés, Pablo Gomis Fletcher y Dámaso Rico Torres. **Análisis Físico-Químico y Medioambiental:** M Teresa Domenech Carbó, J. Carlos Asensi Sempere, Vicente Esteve, Juana de la Cruz Cañizares y Laura Osete Cortina. **Análisis Arqueológico:** Albert Ribera Iacoma, Guillermo Pascual Berlanga y Javier Máñez Rodero. **Análisis materiales pétreos:** José L. Roig Salom, Xavier Mas i Barberá, Begoña Sainz Mauleon, José V. Graña Sales y Juan Aznar. **Instalaciones:** Elías Hurtado Pérez. **Seguridad y Salud:** M José Ballester Bordes. **Medición y presupuestos:** Daniel García Domenech, Rafael Pastor Ferrandis y Sofia Gasent Castellano. **Becarios Colaboradores: Arquitectos:** Luis Bosch Roig, Valeria Marcenas, Juan Serra Iluch, Paz Cortés Alcober, Beatriz López Nuñezm, Katharina Polzl, Diana Menendez Gómez. **Gestión:** Mónica Espí Pastor, Ignasi Girones Sarrió y Jacob López-CanoAusejo. **Tratamientos gráfico:** María Palumbo, Gema Gómez Chaparro, Inmaculada Clavez Piá, Paula del Valle Bartolomé, Vicente Miralles Asensí, Pablo Bosch Marquina, Francisco Blanco-Moreno Pérez y Álvaro Leonardo Pérez.

<sup>250</sup> Paralelamente, el mismo grupo de investigación acometerá la restauración del puente de Serranos.



restauraciones, por aquel entonces, ascendía a cuatro millones de euros<sup>251</sup>. Ésta propuesta todavía no se llevó a cabo.

De esta restauración se han escrito diversos artículos en revistas y presentado diferentes comunicaciones en congresos<sup>252</sup> de reconocido prestigio internacional; documentados trabajos que aportan los pormenores de la misma.

En la comunicación aportada al Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción, realizada por los profesores de la UPV, Ana Navarro, Laura Lizondo, Arturo Martínez y Adolfo Alonso, se exponen las características del material pétreo y ensayos realizados; además se especifica la caracterización de deterioros y sus causas que la fábrica poseía antes de su restauración, así como las actuaciones de consolidación emprendidas<sup>253</sup>: Se catalogan las lesiones, según su origen, en tres tipos: -de origen estructural "... grietas paralelas a los arcos en la unión de éstos con las bóvedas, con disminución de hasta 6 cm de espesor". -de origen físico-químico-ambiental "... la erosión superficial y profunda, la pérdida de sección, la suciedad generalizada, la suciedad intensa, las manchas y costras negras, la afloración de sales, las humedades, la aparición de líquenes y vegetales"; y por último, de origen humano "... intervenciones poco apropiadas, como pueden ser el rejuntado con mortero de cemento, o la disposición de anclajes metálicos,...., actuaciones vandálicas con grafitos o manchas de humos producidas por el fuego".

En cuanto a las intervenciones acometidas tras analizar el cuadro patológico estudiado: para las grietas en arcos "... se han definido un sistema de cosido con anclajes de fibra aramídica de 6-7 milímetros de diámetro y 2 de longitud". Y en cuanto a "la degradación del material pétreo... se dividieron en tres grandes apartados: procesos de limpieza, procesos de restitución de materiales pétreos y proceso de tratamiento de consolidación-protección..."

El esta restauración el tema que suscitó mayor polémica fue la restitución del trazado original de las dos escaleras que permitían el descenso, desde el puente al cauce. Éstas, situadas en la fachada aguas abajo del río, son prolongación de las pilas existentes entre el cuarto y quinto arco y entre el octavo y noveno. Desde principios del siglo XIX las escaleras quedaron exentas de su función cuando se construyeron unos nuevos pretilos que discurrían

---

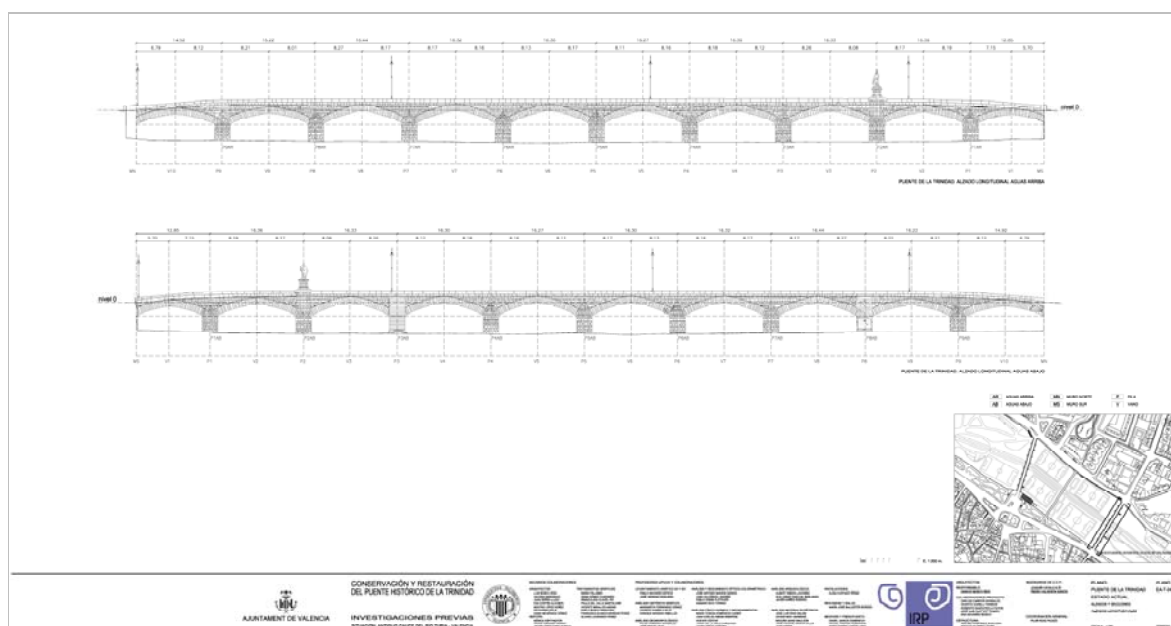
<sup>251</sup> C. Fernández "Cultura propone que se cierren al tráfico los puentes de Serranos y Trinidad tras su restauración" Las provincias. 15 de enero de 2006. p. 23

<sup>252</sup> Como el de la revista *Arche* nº 3 y congresos como el 16<sup>th</sup> Internacional Meeting on Heritage Conservation, 17<sup>th</sup> Internacional Meeting on Heritage Conservation o 5<sup>a</sup> Internacional Conference on Arch Bridges.

<sup>253</sup> Navarro Bosch, A.: (et al). "Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia". *Actas del sexto congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Instituto Juan Herrera. 21 - 24 octubre 2009. p 1000-1001.

de forma continua en toda la longitud del puente, cerrando así el paso a dichas escaleras; además, gran parte de su peldañado de arranque había desaparecido. El equipo de Ignacio Bosch volvió a conceder al puente ese privilegio devolviéndole sus trazas originales: para ello abrieron el paso en pretilos y restituyeron los tramos faltantes, completando así su geometría. Este trabajo se realizó con grandes sillares piedra de la cantera de la Sierra Valenciana de Montes, “manteniendo siempre las premisas de la mínima intervención... por encima de los restos actuales, siguiendo las trazas, pendiente y dimensiones” <sup>254</sup>, y “... permite una lectura clara y sutil desde la autonomía de ambas actuaciones: la nueva y la preexistente” <sup>255</sup>.

Las obras de restauración del puente de la Trinidad terminaron a finales del 2009 y desde entonces luce todo el esplendor y majestuosidad que a lo largo de la historia le había caracterizado.



Levantamiento gráfico de los alzados del puente de la Trinidad. 2006. Plano cedido por Ana Navarro, integrante del grupo restaurador del puente. Levantamiento realizado por Pablo Navarro Esteve y Juan Herráez Boquera.

<sup>254</sup> Navarro Bosch, A.; (et al). “Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia”. *Actas del sexto congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Instituto Juan Herrera. 21 - 24 octubre 2009. p 995-996.

<sup>255</sup> Navarro Bosch, A.; (et al). “Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia”. *Actas del sexto congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Instituto Juan Herrera. 21 - 24 octubre 2009. p 997.

### 5.3.2.- Descripción

La restauración realizada en los últimos años le ha devuelto al puente toda la grandiosidad a su fábrica gótica. El puente de la Trinidad tiene una longitud de 158,31 metros y un ancho de 10,50 metros; y se erige casi en perpendicular al cauce del río. Cuenta con 10 arcos apuntados, ligeramente rebajados, apoyados en pilas centrales y estribos laterales, acentuándose este rebaje en los arcos extremos. Todo el conjunto se encuentra construido sobre una cimentación de losa continua de 1,8 metros de profundidad y está ejecutado de hormigón de cal y canto. Sobre él, una losa tallada en forma trapezoidal de 20 cm. de espesor y una longitud variable de entre 80 y 100 cm<sup>256</sup>.

Los arcos están realizados a rosca con dovelas bien talladas en forma trapezoidal. Estas tienen dimensiones variables -siendo las más pequeñas las situadas cercanas a la clave-; su longitud media se estima de 1,20 metros. La luz existente entre pilas, empezando a contar desde la ribera derecha es: l1: 11,45 m., l2: 13,63 m., l3: 13,60 m., l4: 13,61 m., l5: 13,59 m., l6: 13,59 m., l7: 13,63 m., l8: 13,57 m., l9: 13,58 m., l10: 13,54 m.; las pequeñísimas variaciones constatan la perfección de la construcción. Si las comparamos con otros puentes del Turia, comprobamos que sus luces son casi el doble que las existentes en el puente de San José y sobrepasan apenas en 20 cm. las del puente del Mar, siendo las alturas hasta su clave relativamente parecidas. Éstas, al igual que ocurre en todos demás puentes, dependen de los desniveles del terreno y oscilan entre los 4,30 m. del primer arco situado en el arranque de la derecha y los 5,50 m. del sexto. Sus flechas son: f1: 1,46 m., f2: 1,86 m., f3: 2,07 m., f4: 2,06 m., f5: 2,13 m., f6: 2,22 m., f7: 2,18 m., f8: 2,14 m., f9: 1,80m., f10: 1,68.

El puente posee con 9 pilas entre arcos de 2,72-2,75 metros de ancho. Están aparejadas con sillares calizos de piedra tosca, de dimensiones variables, que se encuentran colocados en hiladas sucesivas a soga. Lo conforman un número de 7 de estas hiladas de sillares, en las pilas más externas, y 9 en el centro. Su interior está relleno, al igual que el trasdós de los arcos, con hormigón de cal y canto. Ambos extremos de las pilas se prolongan formando los tajamares de planta triangular. El puente posee 16 tajamares<sup>257</sup>. Su base sobrepasa el arranque del arco en dos hiladas (60-50 cm) y sobre éste, al igual que el resto de puentes excepto el de Serranos, dispone de un remate de forma piramidal, cuya altura es variable y no guarda relación alguna.

---

<sup>256</sup> Navarro A., Lizondo L., Martínez A., Alfonso A. "Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia" Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Vol II. 2009. Instituto Juan Herrera. p 992

<sup>257</sup> Las pilas 3 y 8, contando desde la margen derecha, el su alzado aguas abajo aparecen una escaleras que conectan el puente con el cauce, en vez de tener un tajamar como ocurre en el resto de pilas..

Sobre los tajamares de la segunda pila, a ambos lados del puente, los remates piramidales desaparecen y en su lugar se alzan unos altos pedestales que se elevan por encima del pretil del puente. Sobre éstos se ubican las imágenes de Santo Tomás de Villanueva, aguas arriba y San Luis Beltrán, aguas abajo. Estos pedestales se aparejaron como el resto del puente y para ello utilizaron los sillares del pretil desmontados para la construcción del puente del Ángel Custodio. Su altura total, midiendo desde lo alto el tajamar, es de 6,30 metros. Se componen de una primera base, de planta triangular, de 3,46 metros de alto; sobre ésta, un nuevo tramo más estrecho que se eleva hasta sobrepasar 1,49 metros, el tablero. La intersección entre ambos tramos se realiza mediante bisel. Por encima, se eleva la peana moldurada que soporta a la imagen, proyectada por Goerlich.

El perfil del puente se encuentra ligeramente peraltado, mantiene casi una perfecta horizontalidad en el centro descendiendo a partir de sus dos últimos arcos hacia los arranques laterales. Así, la altura de su tablero es de 5,16 m. en el arranque de la derecha, de 6,05 m. en el tramo central del puente y de 5,02 m. en el arranque izquierdo.

El tímpano, con sillares de pequeñas dimensiones perfectamente labrados, se eleva hasta el pretil y en las dobles juntas, entre arco y arco, éste se perfora para dar paso a las gárgolas de evacuación de las aguas pluviales. Con la realización de las aceras, algunas de éstas perdieron su función ya que sus orificios de entrada de aguas se vieron taponados. Las gárgolas están inclinadas levemente respecto a la horizontalidad a fin de evitar el estancamiento de las aguas. En la fábrica del tímpano se evidencian diferencias en sus sillares, huella de las diversas intervenciones realizadas en él.

En el tablero, a ambos lados del puente, se encuentran los pretils actuando como baranda de protección. Éstos están formados por dos hiladas de sillares de piedra caliza procedente de la cantera de Godella. Su ancho es de 45 cm. y su alto medio de 96 cm., siendo sus valores extremos de 0,92 a 1,10 metros. La primera hilada o fila está realizada con sillares más pequeños de dimensiones muy variables y la hilada superior, o de remate, la componen sillares de mayor tamaño, con un alto medio de 65 cm y longitudes cambiantes, llegando algunos a sobrepasar los 2 metros. Esta última hilada, que actúa de albardilla, posee sus aristas biseladas a 45°. En tres de las cuatro esquinas del puente y como transición entre el pretil del puente y el del cauce, aparecen unos “pilarcillos” de 45 x 45 cm que apenas sobrepasan 20-30 cm. la altura del pretil. En la cuarta esquina, intersección entre el puente y la calle San Pio V, se ubica un banco de piedra en voladizo sobre pechina, colocado formando chaflán de 2,13 m. de longitud.



En el alzado, aguas abajo, el pretil se ve interrumpido para dar paso a dos escaleras que permiten el descenso al cauce desde el puente. Construidas en el S.XV, estas escaleras se recuperaron en la reciente restauración. Situadas en sustitución del tercer y octavo tajamar, se ejecutaron con sillares calizos de Rocafort en prolongación de las pilas. Poseen un ancho de 2,99 m. y una longitud en planta de casi 14 m. La primera escalera, próxima a la margen derecha, tiene un número total de 32 peldaños y su arranque desde el cauce lo conforman 5 de estos peldaños que forman una especie de “pódium” de planta circular; la segunda escalera cuenta con 27 peldaños siendo su arranque una losa cuadrada de 4'00 x 4'00 m., que sobresale 54 cm por cada lado, y estando conformado el primer peldaño por una meseta o huella de 3 m. Para los primeros tramos, que debieron ser reconstruidos, así como el peldañado faltante, se ha utilizado piedra de la cantera de la Sierra Valenciana de Montesa, de características muy similares a la original del puente, pero que permite la lectura clara de la obra antigua y nueva.

El puente posee una calzada asfaltada para el tráfico rodado de 7,20 m. de ancho, con tres carriles de circulación, de 2,4 metros cada uno, que discurren en una sola dirección desde la calle Conde de Trenor hacia San Pio V. A ambos lados de esta calzada, aceras peatonales de 1,20 metros de ancho cada una. En el pretil, y colocadas a tresbolillo sobre una pequeña peana de planta hexagonal, 6 farolas iluminan el puente.



Alzado aguas abajo del puente de la Trinidad, visto desde San Pio V. En primer término una de las escaleras, que permite el descenso al cauce, recientemente restaurada y al fondo, oculta entre la vegetación se vislumbra la segunda.



Alzados vistos desde la margen derecha



Vista general del tablero puente desde su arranque derecho





Arco apuntado de una rosca, ligeramente rebajado



Tajamar de planta triangular, sobrepasando 2 hiladas el arranque del arco y sombrero con forma piramidal. A ambos lados, en la enjuta de los arcos se sitúan las gárgolas.





Bóveda, pila con los tajamares en los extremos.



Planta aérea del tajamar, donde se aprecian las últimas restituciones realizadas en él.





Perspectivas donde se observa la continuidad de los tajamares y gárgolas.



Imagen sobre pedestal de San Luis Beltrán a la izquierda y Santo Tomás de Villanueva a la derecha.





Escalera en continuidad con la tercera pila. Su arranque lo conforman 5 peldaños de planta circular.



Escalera situada a continuación de la octava pila. En la imagen se hace patente las restituciones realizadas.





Banco de piedra en voladizo, unión del pretil del puente con el pretil frente a la calle San Pio V.



Alzado posterior del banco, bajo él, la pechina labrada que cierra la esquina.

## 5.4.- EL PUENTE DEL REAL

### 5.4.1.-Historiografía

El actual puente del Real fue construido durante los últimos años del siglo XVI y desde entonces no son pocas las actuaciones que sobre él se han producido ni las vicisitudes que ha padecido. Es vía de comunicación entre el barrio de la Seu-Xerea de la *Ciutat Vella* en la ribera derecha y los Jardines del Real a la izquierda, donde antiguamente se ubicaba el antiguo Palacio Real, dando inicio al Paseo de la Alameda.



Emplazamiento del puente del Real

Se le denominó puente del Real o del Temple.

Tras la conquista por parte de Jaime I de la ciudad de Valencia, se decomisó la *munya* perteneciente al por entonces rey *Caid Abud Ceid* situada en los jardines al otro lado del río, convirtiéndose en palacio Real<sup>258</sup> y transformándolo en un auténtico alcázar. Su nombre fue adquirido tanto por el puente como por la puerta de la muralla que daba acceso a la urbe, -anteriormente se había denominado *Ali-Bafat-Muley*<sup>259</sup>-.

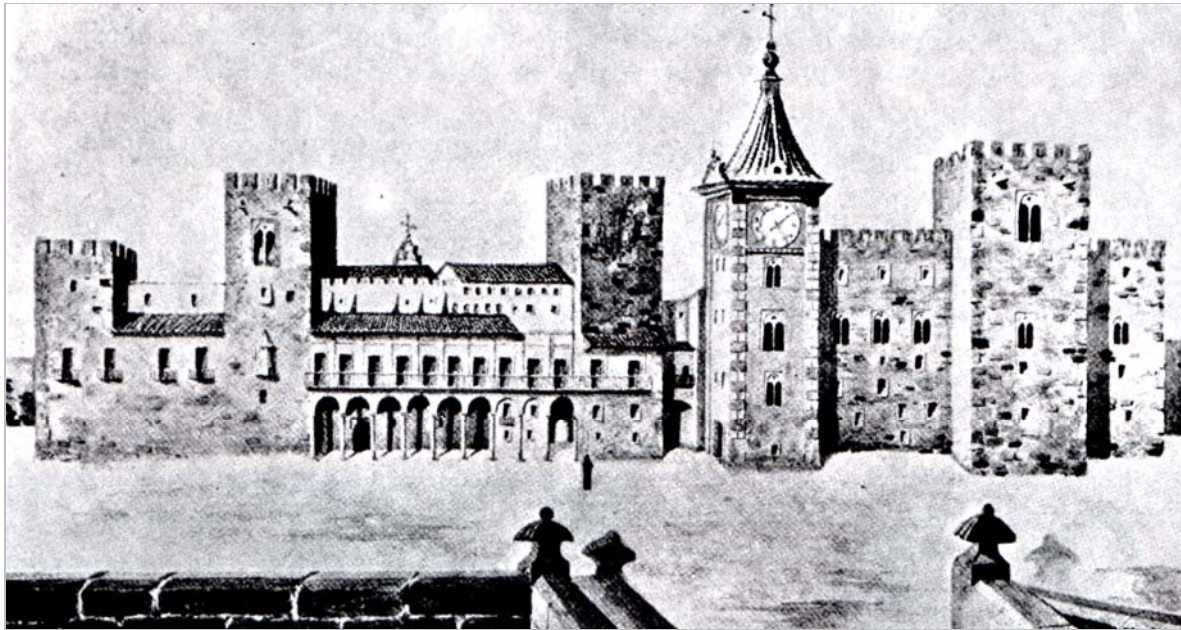
El rey Don Pedro IV Aragón, en 1332, lo denominó del Temple por su cercanía al Palacio o casa de los caballeros templarios situada en las proximidades al puente, en la parte de la ciudad<sup>260</sup>.

<sup>258</sup> Ordenado construir para el descanso del rey Abd al Aziz en el siglo XI. Fue sede de los reyes Taifa de Valencia, como lo fue asimismo de los monarcas de la Corona de Aragón, Austria y Borbones. También fue conocido como el “Palacio de las 300 llaves”. En 1810 fue derruido por el destacamento español en el transcurso de la Guerra de Independencia española.

<sup>259</sup> Ventura Vidal, Vicente. *Valencia Atracción* [Valencia]. 1946, núm 133, p .8-9

<sup>260</sup> Meliό Uribe, V. “La Junta de Murs i Valls. Estudio de una Instituciό Municipal en la Valencia del antiguo rēgimen, siglos XIV-XVII”. Valencia. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p 63





En la página 140 del libro de Sanchis Guarnier “La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana” se ilustra este grabado dónde se muestra, visto desde el puente del Real, la grandiosidad que adquirió el Palacio Real allá por 1755.

En sus orígenes, sería una simple estructura de madera que unía las dos riberas del río y seguramente debió existir ya en época mora para dar servicio a la almunia musulmana. Según cita José Ferrer Olmos, en *Valencia Atracción* nº 400 de 1968, el puente se construyó por instancia de Don Jaime I a mediados del siglo XIII, para dar paso al palacio Real. El primer dato relativo a su existencia aparece en el testamento de Bernardo Cardona de 1254, del cual se hace eco Fr. Joseh Teixidor: se donan *10 sueldos* para la construcción de un puente “inferior” y otros diez para la construcción de uno “superior”. En su libro *Antigüedades de Valencia*, el autor asegura que el puente “inferior” hace referencia al puente del Real y el “superior” al puente de Serranos, pero no se menciona cual sería por aquel entonces la morfología de dichos puentes.

De 1332 es el siguiente texto; “hallandose en el Palacio Real: *Linfant en Ferrando, Frare nostre (dice) isqué de la Ciutat ab.cccc. homens a cavall de Casteltans, e passant por lo PONT DEL REAL, feu la via lla hon Nos erem:: Muntannos en semps per la dita Rambla, e ans que fossem al pont del serrans haguem fet:: e cap de una pesa vench per lo PONT DEL TEMPLE.*”<sup>261</sup> En esta carta, escrita por el *rey Don Pedro IV* de Aragón, se hace referencia al puente empleando indistintamente para él los dos nombres que por aquel entonces el puente ya tenía, Real y Temple.

---

<sup>261</sup> Teixidor, Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas. Escribiólas de 1767”. 1895. Valencia: Ed. Facsímil - París - Valencia. 2001. 489 p. 52-53

Del estudio de las avenidas del río Turia, acontecidas a lo largo de la historia, se localizan nuevos datos sobre el puente. Si bien no facilitan datos concretos sobre sus características constructivas si ofrecen información relativa a fechas relacionadas con los distintos abatimientos del puente, total o parcialmente, y reconstrucciones posteriores.

El 6 de noviembre de 1340<sup>262</sup>, Valencia fue asolada por una riada que debió dañar gravemente los puentes de *Catalans* (actual puente de la Trinidad), Serranos y Real, y el 14 de julio de 1345 el *Consell* de la Ciudad dispone repararlos al encontrarse en estado ruinoso.<sup>263</sup>

Por aquel entonces, en las zonas lindantes al puente del Real, se practicaba el juego de la ballesta. En el *Manual de Consell*, del 24 de mayo 1359, se cita las directrices emprendidas para cercar la zona existente entre el puente y el portal de N'Avinyó a fin de poder practicar dicho deporte.<sup>264</sup>

En 1406 una avenida obliga a la construcción de dos nuevas arcadas que las aguas habían destrozado<sup>265</sup>. En aquella época, el puente del Real estaba construido en su totalidad de madera. En 1413 se repara los baches que el río había ocasionado en la entrada al puente. De nuevo, en 1416 dos albañiles se encargaron de reparar dicha entrada. El 5 de octubre de 1419 se paga a Guillem Plana, carpintero, por la madera utilizada para realizar unos surcos en el cauce entre el puente del Temple y el de la Trinidad, a fin de derivar las aguas. En este año el puente debía de estar muy deteriorado ya que se subastan por *29 sueldos y 2 dineros* la madera vieja que componía su estructura. En 1422 se disponían a la construcción de un nuevo puente para lo que se dispuso una caseta cercana al portal del Temple a fin de almacenar en ella los materiales y herramientas necesarias para su construcción, pero en diciembre de ese mismo año, la crecida del río arrancó parte de su maderamen y fue ordenado retirarlo. En 1423 debía estar ya construido pues se pagó, a García Mezquira, nivelador, 8 sueldos y 3 dineros por trasportar 15 cargas de casquejo y extenderlas por el puente; además fue derribada la caseta de obra junto al mencionado portal. En 1425 se realizan obras en el cauce a fin de desviar sus aguas entre el puente de la Trinidad y del Real y se pagan para este fin 62 sueldos a Antoni Ros.<sup>266</sup>

<sup>262</sup> "...La tercera avenida, dicen, fue el día 6 de Noviembre, por la tarde, en el año 1340, y fue tan extraordinaria que se tuvieron que hacer rogativas para calmar á la aterrada población." Cit. Carboneres M. "Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia". 1873, Valencia: Ed. Fascimil, Paris - Valencia.1980. 160 p.129

<sup>263</sup> "Manual de Consell". MC A-5 fol.52. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

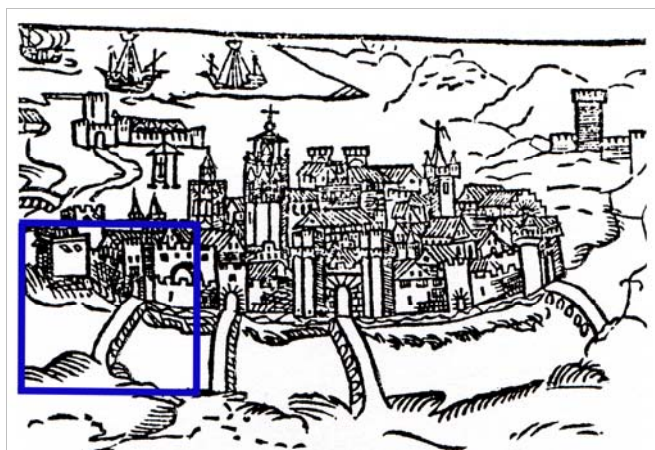
<sup>264</sup> "Manual de Consell". MC A-13 fol.70r mano 6.. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>265</sup> "Libro Sotsobreria de Murs i Valls". SMV d3-17, f.64v. A.H.M.V.: Archivo Histórico Municipal de Valencia

<sup>266</sup> "Libro de Sotsobreria de Murs i Valls". Años 1406-1425. Cit. Carcel Ortí, M. "Vida y urbanismo en la Valencia delS. XV. Regerta Documental" Miscel.lendia de textos Medievalls. Barcelona. 1992. p. 348-452.

El 25 de octubre de 1427, una gran riada derribó cuatro arcadas de este nuevo puente. “En lany MCCCCXXVII a XXV de octubre, que era disapte, vingué lo riu tan gros, que sen portá dues arcades del Pont de Serrans, e quatre arcades del pont del Real, e entrá en la Trinitat e en lo Real, e del cap del pont del Real sen portá sobre dues posts en Johan Fonollosa correger e sobre les posts lo sen portá fins a les Naus ab molt gran perill, que tot hom lo tenien per mort.” (DIETARIO MSS. Fol. 65.b. cit. Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” p. 41)

No se tiene reseñas de una nueva reconstrucción del puente hasta entrados en el año 1445<sup>267</sup>. En 1517<sup>268</sup> el puente es devastado por otra riada y lo mismo ocurrió con sus puentes próximos, el de Serranos y parte del de la Trinidad. Vuelto a construir, en 1528 una catástrofe aconteció con la llegada del rey Carlos V a la ciudad: con motivo de esta visita una gran afluencia salió a saludarlo amotinándose sobre dicho puente, y la escueta estructura de madera no resistió tal sobrecarga de peso, venciendo y llevándose tras él al público que sobre él se hallaba<sup>269</sup>.



1538. Xilografía, anónima, recogida del libro "Primera parte de la Crónica General de toda España y especialmente del Reyno de Valencia" de Pedro Antonio Beuter. Biblioteca Valenciana.



El puente del Real es representado de forma alegórica con 6 arcadas.

Es posible reconocer la morfología del puente del Real en el siglo XVI gracias a un documento gráfico ampliamente difundido y muy recurrente como fuente de información para el conocimiento de la ciudad. En la representación que hace Anthonie Van de

<sup>267</sup> El 23 de octubre de 1445 se pagan 15 sueldos a Joan Montesinos, albañil, como recompensa al caerse del puente mientras estaba trabajando en él. Según aparece en el *Libro de Sotsobreria de Murs i Valls*. SMV D3 F.137V. AHMV.

<sup>268</sup> Teixidor, Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas. Escribiólas de 1767”. 1895. Valencia: Ed. Facsímil - París - Valencia. 2001. 489 p. 41-42

<sup>269</sup> Versos de Vasco Díaz Tanco de Frexenal, presente en el acontecimiento:

“Do por la abundancia que avia en el Puente / de gentes diversas azia una banda, / muchos acostando quebró la baranda, / de fueron al río gran golpe de gente / porque no miraron el inconveniente, / algunos murieron que fueron abaixo, / que dieron gran golpe encima de un saxo / y en el agua honda allí juntamente.

Cit. Ventura Vidal, "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar". Valencia Atracción. nº 133. año XX. 2ª época. Febrero 1946. p 8.

Wijngaerde, en 1563, se observa que por aquel entonces el puente, de dimensiones más pequeñas que el actual, estaba constituido por siete pilas de piedra con tajamares angulares a ambos lados y la pasarela y la baranda de madera. Una vez atravesado éste y antes de llegar al palacio Real, se debía cruzar una pequeña acequia o canal a través de un puentecillo de una sola arcada.



Fragmento de la representación que Anthoine Van Den Wijngaerde hace de la ciudad de Valencia en 1563, El puente del Real o del Temple, se muestra con sus pilas ya construidas en piedra y la pasarela junto con la baranda en madera.

En 18 de septiembre 1581 el río bajaba tan caudaloso que las aguas lo cubrieron en su totalidad. El 20 y 21 de octubre de 1589 una gran parte del puente fue derribado.

“ A 21 de octubre dit any (1589), a les tres hores apres mig jorn per les grans plujes que avia fet dos dies arreu, vingué lo Riu de Guadalaviar tan gros que sen portá tot lo pont de la Mar, que era de fusta, y **derrocá molta part del pont del Real**, y un tros de la muralla, ço es, lo llens que hia desde el portal vell del Real fins a la torre del Temple; y si nos acudira a tancar lo Potala b puntals y moltes sagues de llana, se perdera molta part de Valencia; ab tot fon tanta laigua, que entrá dins la Ciutat, que per la plasa de Predicadors anava una Barca socorrent la gent. E com lo Jurat Francisco March fos anant a socorrer lo Monestir del Remei, persuadí als Frares que traguessen lo Sant Sagrament y reliquias.....” (MSS MEMORIAS DE LA CIUDAD AL AÑO 1589. Cit. Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” p. 46-47)

Tras esta gran avenida, *La Junta de Murs i Valls* promovió de construcción de un nuevo puente del Real utilizando la madera del devastado puente del Mar. Emprendidas por la *Fabrica de Murs i Valls*, las obras iniciaron en noviembre de ese mismo año. No llegaron a completarse ya que, el 16 de septiembre de 1590, otra gran inundación se llevó todo lo erigido hasta entonces<sup>270</sup>.

<sup>270</sup> Meliό Uribe, V. “La Junta de Murs i Valls.” Estudio de una Instituciόn Municipal en la Valencia del antiguo rēgimen, siglos XIV-XVII”. Vol. 1, 2ª ediciόn. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p 78



La noticia de las nupcias entre el rey Felipe III y su prima la archiduquesa Margarita de Austria<sup>271</sup>, solemne acto que tendría lugar en la ciudad de Valencia, determinó la realización de un nuevo puente pero esta vez sería construido íntegramente de cantería. Hasta entonces la labor de obras y mantenimiento del río había sido llevada a cabo por la *Fabrica de Murs i Valls*, pero tras un periodo de decadencia, se creó *La Fabrica Nova del Riu*, que se encargaría entre otras cosas de la edificación del nuevo puente del Real<sup>272</sup>.

Las obras se someten a concurso público el 14 de mayo de 1594, firmándose los acuerdos para el nuevo puente. La subasta es ganada por *els obrers de vila* Guillem Salvador, Hierony Negret y Françes Anthon, los cuales se encargarían de la construcción del nuevo puente bajo la supervisión de la incipiente *Fabrica Nova del Riu*. Los inicios no fueron fáciles, el nivel freático se encontraba muy alto, por lo que al asentamiento de las nuevas pilas se hacía imposible y se tuvo que recurrir al *mestre de fers molins*, Joan Pascual, para que drenara y canalizara el subsuelo<sup>273</sup>. Los trabajos, a destajo, se realizaban con celeridad debido a la proximidad de las nupcias, pero la avenida de 1597 los ralentizó derruyendo una de las arcadas ya terminadas. Fue finalizado a tiempo el 18 de febrero de 1599<sup>274</sup>, tal y como constaría en la inscripción bajo la estatua de San Vicente Ferrer. A partir de este momento se le denominó “puente del Real” perdiendo su denominación “del Temple”. Su inauguración oficial se realizó en presencia del Felipe III, el 28 de febrero de 1599.

Enfrentado con el portal del Real, fue construido en su totalidad con piedra levantina y su fábrica se encontraba excelentemente labrada. Medía aproximadamente 165 m. de longitud y 10,30 m. de ancho. Lo conformaban diez arcos escarzanos de unos 13 m. de luz entre pilas, y los tajamares a ambos lados, de planta triangular, estaban coronados en punta de diamante. Sus pilas, al igual que su coetáneo puente del Mar, se ubicaron diagonalmente a los tímpanos lo que conllevó el esviaje de las bóvedas del arco. La pasarela disponía de baranda de piedra, adornada con esferas líticas<sup>275</sup>. Desaguaba a través de gárgolas situadas sobre las claves de las arcadas. El acceso al río se realizaba mediante una rampa situada en la ribera derecha, aguas abajo. Pocos años después, aprovechando la

---

<sup>271</sup> La boda tuvo lugar el 18 de abril de 1599 en la Catedral de Valencia, posteriormente el banquete nupcial se celebró en el salón del Consulado de la Lonja.

<sup>272</sup> Para recaudar el dinero suficiente, no solo para la construcción de este sino también de los otros puentes y de un muro de defensa de las aguas a ambas riberas del Turia, se impuso (18 de septiembre de 1590) un nuevo impuesto de todas las carnes que entraran en la ciudad al que se le denominó *la nova sisa de les carns*.

<sup>273</sup> Ventura Vidal, Vicente. “*Valencia Atracción*” [Valencia]. 1946, núm 133, p. 8-9.

<sup>274</sup> Boletín de información Municipal, n. 35º año X. nº 16 segunda etapa. Tercer trimestre de 1962, “Puentes sobre el Turia” p. 15

- El 19 de febrero de 1599, llevó el rey Felipe III a la ciudad para la jura de los fueros.

<sup>275</sup> Estos ornatos, que adornaron y adornan todos los puentes del Turia y los pretilos del cauce, seguramente fueron dispuestos por el arquitecto Juan de Herrera cuando vino a revisar, por orden del rey Felipe II, las obras de los puentes que por aquel entonces se estaban construyendo en Valencia.

construcción de los paredones que encauzarían el río, se construyó otra en la ribera izquierda. No se ha podido documentar si la escalinata, situada en sustitución de sexto tajamar en su alzado derecho, fue construida a la vez que el puente, como ocurrió en el de la Trinidad. Esta escalera aparece por primera vez en el plano que realiza el padre Tosca, en 1704, donde se observa que estaba construida toda ella en piedra, permaneciendo en el puente hasta mediados del S.XX.

Inicialmente se había proyectado edificar dos pirámides rematadas por una esfera, todas de una pieza, de la cantera de Ribarroja, una para cada lado del puente. Sobre éstas, se pensaba colocar las estatuas de San Vicente Mártir y San Vicente Ferrer<sup>276</sup>. Esta propuesta quedó desestimada y, el 9 de septiembre de 1599, se consideró más conveniente construir las imágenes en mármol. Finalmente, en 1602 se contrató a Vicente Lleonart Esteve<sup>277</sup>, cantero valenciano, para esculpir ambas imágenes<sup>278</sup>. En 1603, ambas esculturas fueron colocadas sobre los tajamares entre el segundo y tercer arco; la de San Vicente Mártir, construida en piedra con la palma y la cruz en bronce, en el lado derecho: en el lado izquierdo del puente se ubicó a San Vicente Ferrer igualmente de piedra y bronce<sup>279</sup>.

El 5 de enero de 1599 se convino el levantamiento de un nuevo portal del Real<sup>280</sup>, de mayores dimensiones que el existente. Para su construcción se expropiaron parte de los terrenos próximos pertenecientes al convento de Santo Domingo. Al día siguiente, reunidos los obreros Juan de Vergara, Guillem Salvador y Pedro Segura se acuerda que fuese Guillem Salvador el encargado del derribo del viejo portal moro *Ali-Bafat-Muley* y parte de la muralla. Comenzó inmediatamente su construcción, siendo de nuevo Guillem Salvador el director de las obras. Se realizaron con tal celeridad que en poco más de un mes, el 19 de febrero ya habían finalizado. El portal contaba con un solo arco de ladrillo y sus puertas de madera fueron obra de Esteban Ravanals.

---

<sup>276</sup> “dos pirámides ad ses boles, tot de una peça de pedra de Ribarroja, la una per al un cap del pont del Real y l'altra per altre cap pont del Real, y en la una se pose Sant Vicent Ferrer y en l'altra Sant Vicent Martre, damunt les boles de dites pirámides”

Archivo Municipal.; Obra Nueva del Río, II. II-6, f.12v<sup>o</sup>. Cit. Meliú Uribe, V. “La *Junta de Murs i Valls.*” *Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII*. Vol. 1, 2<sup>a</sup> edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p. 79

<sup>277</sup> Archivo Histórico Municipal de Valencia. Parte Moderna. Monumentos. Año 1925. caja 25

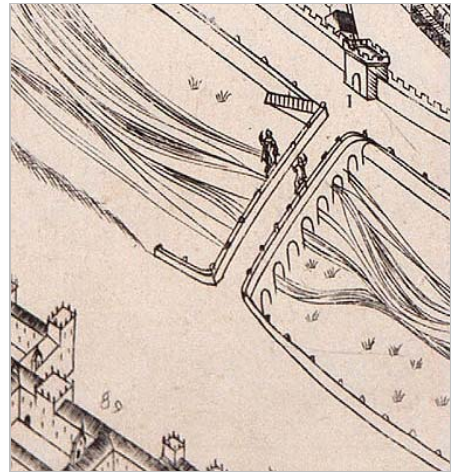
<sup>278</sup> Cobrando la cantidad de 200 libras, se comprometió a realizarlas en un plazo máximo de 5 meses, finalmente fueron terminadas en 9 meses.

<sup>279</sup> Gil Rafael; Palacios Carmen. *El ornato urbano. La escultura pública en Valencia*. Ayuntamiento de Valencia. 2001. 156 p. 41

<sup>280</sup> El nuevo portal quedose pequeño y quiso ser de nuevo ampliado en varias ocasiones ya que al contar con una sola puerta quedaba pequeña para el paso de caballos, carros y peatones determinados actos. No fue hasta 1801 cuando se decidió construir un portal más espacioso.



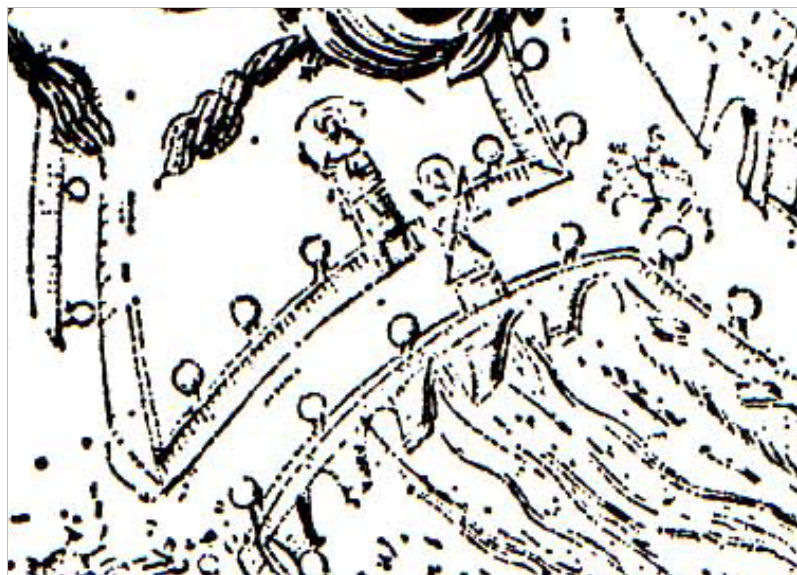
Plano de A. Manceli. 1608. Primer plano de la ciudad de Valencia, se muestra por primera vez el puente del Real todo de piedra, finalizado en 1599 al igual que su puerta homónima.



El puente se refleja con 7-8 arcos de medio punto, y no los 10 que tenía, no grafa los tajamares. En la ribera derecha, aguas abajo, una amplia escalinata. El pretil adonado con 14 esferas líticas. Es de las pocas imágenes que existe de la época donde es posible ver las estatuas, de San Vicente Mártir y San Vicente Ferrer, sin los casilicios que se añadieron posteriormente.



Grabado de Francisco Quesádez. 1674. Extraído del libro de Josehp Llop, páginas 399.



El puente del Real con 6 arcos de medio punto, con 12 esferas sobre sus pretils y las estatuas de los Santos presidiendo la entrada al mismo. No figura la rampa de la margen derecha pero en cambio sí la situada en la ribera izquierda.

Las imágenes estuvieron desprovistas de cualquier protección hasta que se decidió, entre 1682 y 1683, erigir unos casilicios que pudieran guarecerlas como se había hecho, años atrás, en el puente del Mar<sup>281</sup>. Se construyeron idénticos, de estilo barroco. La base, de planta triangular, realizada con grandes sillares de piedra caliza de Alcublas, se apoyaba

<sup>281</sup> Los costes de estos casilicios corrieron a cargo del arzobispo valenciano fray Tomás de Rocaberti (AHMV: archivo Municipal. Parte Moderna. Monumentos. Año 1925. Caja 25), tal y como consta en la inscripción que aún hoy perdura bajo las imágenes.

sobre los tajamares del segundo y tercer arco y se elevaba 4 metros sobre el tablero del puente. Estaba rematada por una pequeña cornisa decorada con canecillos. Sobre ella se erigirían tres espléndidas columnas que sustentaban un elegante entablamento donde descansaba la cubierta a tres aguas; ésta estaba rematada en su centro por una cruz realizada en bronce y tres pináculos en cada una de sus esquinas.

Bajo cada una de las estatuas, sobre la fábrica de los casilicios, se colocaron unas lápidas conmemorativas -dos en cada uno- actualmente muy deterioradas y que Fr. Teixidor se encargó de transcribir en su libro “Antigüedades de Valencia...” Escribiolas de 1767:

“.... Que esta estatua de San Vicente Ferrer dice assi:

S.P.Q.V.

PERFECTVS. FVIT. DECIMO OCTAVO DIE. MENSIS. FEBR. / AN. DOI. M.D.LXXXXVIII, IN GRATIAM. ET. HONOREM. / PHILIPPI III. HISPANIARVM. ET. INDIARVM. REGIS. CVM. / DVCTVRVS. VXOREM. MARGARITAM. AVSTRIAM / VALENTIAM. VENISSET. DIMA. PARDO. PRIMARIO / PATRITIORVM COSVLE. CRISTOFORO. DE LA TORRE / CANONICO. VAL. OPERVM. PREFECTO. ECLESIAÍSTICO /. FRANCISCO. MARCH. PRIMARIO. CIVIVM. COSVLE. OPERVM. / PRAEFECTO. REGIO. PETRO. LUDOVICO. SALVADOR. / PATRICIO. OPERVM. PREFECTO EQVESTRI. PETRO. / LUDOVICO. ALMUNIA. PATRICIO. MICHAELE. JOAN. / CASANOVA. MARCO. RVIZIO DE BARCENA. THOMA / TVRRVVIO. CIVIBVS. COSVLBVS. JACOBO BELTRAN. / CIVE. VRBAN. RATION. PRAEFECT.

... el Arzob<sup>o</sup> Rocaberti labro nichos u adornos en los que ahora están, como lo dicen las inserciones de las Piedras que le dedicaron los Administradores de la Fabrica: la que se halla debajo de la antedicha copia dice assi:

D. O. M

ILL<sup>mo</sup> ET EX<sup>mo</sup> D.D. FR IOANNI THOMAS DE ROCABERTI / ARCHIEP. VALENT. SANCT. VINCENTTI FERRARI SIMVLACRVM / SVB DIO OBIJECTVM A SAEVA TEMPORIS INIVRIA PERPOLITE / VINDICANTI HOC BENEMERENTI MONVMENTVM

D. C. O.

D. ISID. PALAVICINO I. MILIT. COS. D. ISIDOR. ZAPATA / CANONIC. PRO D. FRANC. LLORIS DE LA TORRETA / CANONICO MOENIVM PRAEF. PRO BRACHIO ECCLES. / IACOB. NICOLAVS DEONA I. CIVIVM COS. VINCENT. DEL / OLMO PRO MILIT. BRACH. D. FRANC. MARTINEZ DE LA / RAGA II MILIT COS. JOSEPH ESCOLA ET CLIMENT II. / CIV. COS. D.<sup>r</sup> JOSEPH BARBERA CANONIC. PRO IOANN

ANTON. DEL MOR CANONICO FAB. NOV. PREF. IOANNES / PERIZ PERDIGVER. ET BALTAZ. GINER ET LLOQVI CIV. / CONS. ALEXI. LLOBREGAT PRO REGAL. BRACH. PRAEF. / FRANC. LLORENS RATION. PRAEF. ONVPH. ESQVERDO / TRIB. PLEB. IOSEPHVS LLOP FABR. ADVOCAT / ANNO MDCLXXXII

La siguiente Inscripción se encuentra en el Puente del Real debajo del Casilicio de San Vicente Martyr:



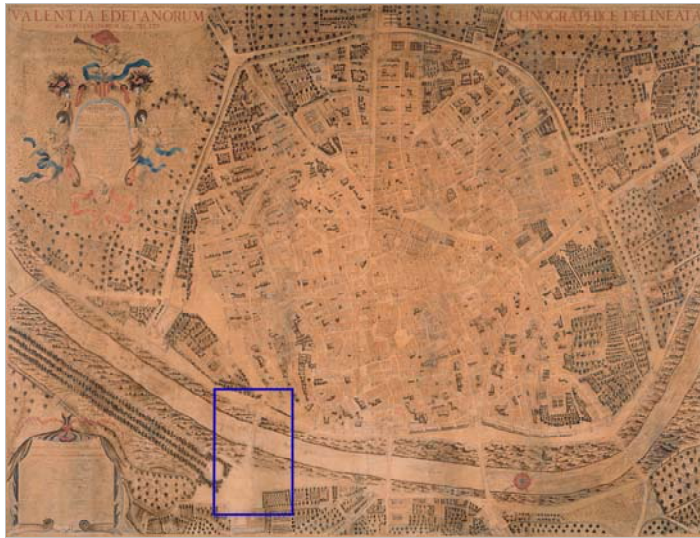
S.P.Q.V.

PERFETAE SVNT VTRIVSQVE VINCENTII / MARTYRIS ET FERRARII PRIMARIAE IMAGINES /  
OBSERVANTIAE ET REVERENTIAE QVA / PATRONOS SVOS VALENTINVM REGNVN /  
PROSEQVITVR ERGO: FRANCISCO VALLERERA / ..... PRIMARIO PATRITIORVM CONS.  
D. / HIERONMO FERRER PATRICIO MILITAE S. / IACOBI OPERVM PRAEFECTO ECCLESIAS. /  
FRANC.º MARCH PRIMARIO CIVIVM CONSVL.  
ET TRIBVNO PLEBIS. CAROLO VALERO / PATRICIO EQVESTRI OPERVM PRAEFECTO,  
GASPARE RAMO PATRICIO. MELCHIOR. / CERDA OPERVM PRAEFECTO. MICHAELE  
IOANNE CASANOVA. IOANNE GRANADA. / FRANCISCO HIERONIMO MASCARELL CONS. /  
CIVIBVS: MARCO RVIZIO DE BARCENA / RATIONVM VRBANARVM PRAEFECTO / XVIII. DIE  
FEBR. ANNO M.DC.III.

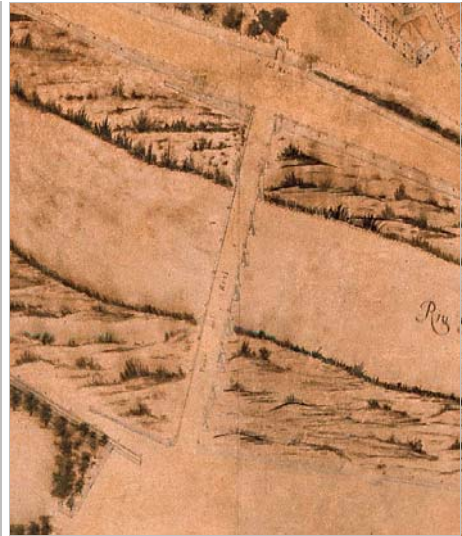
Bajo la antedicha Inscrip. En distinta piedra, ai la siguiente:

ILL<sup>mo</sup> ET EX<sup>co</sup> D.D. FRAT. IOANNI THOMAS / DE ROCABERTI, ARCHIEPISCOPO VALENTINO /  
SANCHI VICENTII MARTYRIS SIMVLACRVN / SVB DIO OBIECTVM A SAEVA TEMPORIS / INIVRIA  
PERPOITE VINDICANTI / HOC BENEMERENTI . MONVMENTVM  
D.C.O.  
D. ONVPHRIVS VINCENTIVS DE IZAR ET ESCRIVA / COMES DE LA ALCUDIA ET GESTALGARI  
MILIT. / CONSVL. D.<sup>r</sup> MELCHIOR FVSTER CANONICVS / MAGISTR. PRAE. PRO. BRAHC. ECCL.  
IOSEPHVS / YBANI CIV. COS, IOANNES BAP.<sup>te</sup> SEBREGONDI ET  
CALVILLO PRO MILIT. BRACH. PRAEF. D. FELIX / PALAVECINO II MILIT. COS. DIONISIVS TENSA  
II. / CIV. COS. GASPAR DOMINGO CANONIC. PRAEF. / FAB.NOV. VINCENTIVS FELICES ET  
AVGVSTINVS / MONREAL CIVIVM COSS. IAJOBS NICOLAVS  
DEONA PRO REGALI BRACHIO PRAEF. GREGORIVS / GVILLEM RATION. PRAEF. ONVPHRIVS  
ESQVERDO / TRIB. PLEB. IOSEPHVS LLOP FABR. ADVOCATVS. / ANNO M.DC.LXXXIII “

En 1704, el Padre Tosca representa la ciudad de Valencia en un extraordinario plano topográfico. En él se puede apreciar, por primera vez, una escalinata que existió en el puente en sustitución del tajamar entre el sexto y séptimo arco aguas abajo, construida totalmente en piedra, que permitía a los viandantes la bajada al cauce desde el puente. No se tienen noticias documentales escritas sobre la fecha de construcción de este elemento, pero es evidente que ya existía cuando este plano fue dibujado.



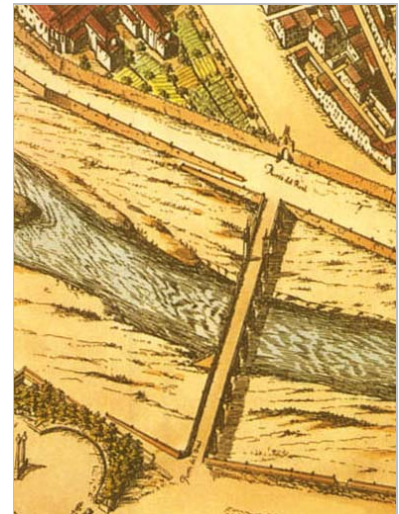
VALENTIA EDETANORUM allis CONTESTANORUM, vulgo DEL CID. ICHNOGRAPHICE DELINEATA a Dre Thoma Vicentio Tosca. 1704



Tosca representa el puente del Real, con sus 10 arcos escarzanos entre tajamares y por primera vez la escalera aguas abajo, tímidamente grafiada. Aparecen también, por primera vez esbozados, los casilicios que guarecen las estatuas. A ambas riberas, sendas rampas de acceso al cauce.



EDETANORUM vulgo DEL CID, DELINEATA A THOMA VINCENTIO TOSCA CONGR. ORATORIJ PRESBYTERIO. 1738



La imagen del puente del Real que ofrece este plano del padre Tosca es de un extraordinario realismo y en ella se detalla con gran minuciosidad todos los elementos que por aquel entonces componían el puente. Se observan sus diez arcos rebajados entre tajamares triangulares, la escalera, los casilicios, donde se aprecia incluso la cruz que lo remata, y la baranda, decorada con veinte esferas líticas.

Nuevamente la fuerza de las aguas del Turia hizo mella en tan grandiosa obra: según consta en el libro de actas de 1731<sup>282</sup>, el 16 de septiembre algunos de sus arcos fueron derruidos. Estos arcos fueron reconstruidos y, en diciembre de 1750<sup>283</sup>, la *Fabrica Nova del Riu* propuso embellecer el puente colocando unos canapés volados, en ambas fachadas del puente, dónde se ubicaron bancos de piedra caliza. Además, estos canapés actuarían como refuerzo de los tímpanos. Se ubicaron sobre cada tajamar, es decir, ocho en la parte izquierda del puente y siete en la derecha. Para ello se eliminaron las esferas líticas que hasta entonces lo decoraban y se desmontó el pretil allí donde se colocó cada banco. Su longitud varía entre 2,73 y 2,90 metros. Cada uno de ellos está delimitado por dos columnas, sobre las que descansan adornos de piedra gallonados. La parte posterior del banco está formada por una ménsula lobulada que descansa sobre el tajamar. Asimismo, se colocaron - sobre el pretil, a la altura de la clave de cada arco- nuevos ornamentos con “copa” invertida, también gallonada. En cada una de las esquinas del puente se dispuso un banco ornamentado con un esbelto pináculo.

En 1773, el 23 de octubre un rayo alcanzó el casilicio de San Vicente Ferrer y la estatua del Santo cayó abatida al cauce del Turia. Tal accidente le causó lesiones en la mano derecha, perdiendo dos de sus dedos, la nariz quedó fragmentada y parte del cuello fracturado. Se emprendió entonces las labores de recuperación de la estatua y del casilicio. El escultor encargado de restaurar la corona fue José Puchol i Rubio y se utilizó para los insertes piedra de la cantera de Ribarroja y Rocafort. El casilicio fue limpiado y las tejas faltantes o rotas fueron repuestas<sup>284</sup>.

A partir de 1762 y durante todo el siglo XIX, las representaciones que de este puente se hicieron fueron continuas aunque en su inmensa mayoría no se plasmó con veracidad su morfología. De forma general, se realizaron desde la margen izquierda, entre el puente del Real y de la Trinidad, por lo que sólo se representa este alzado. Sólo la litografía de T.S. Boys y Lewis Haghe de 1838 así como la de A. Guesdon de 1855 muestran la fachada opuesta. A finales de siglo puros grabados describen el puente aguas abajo con gran precisión, siendo el más fidedigno el realizado por Antonio Castelucho en 1880.

---

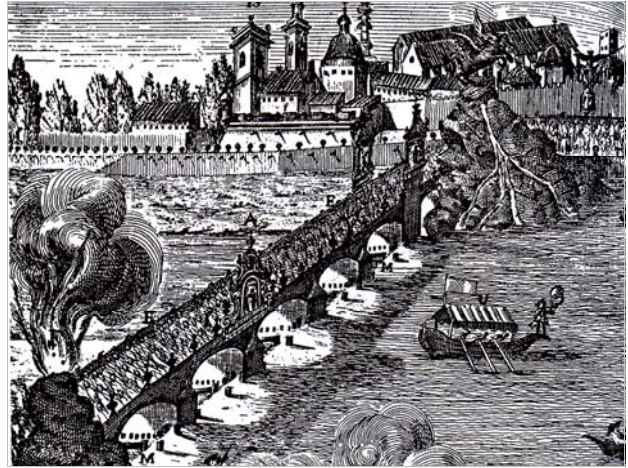
<sup>282</sup> Ventura Vidal, Vicente. *Valencia Atracció*. Valencia. 1946, núm 133, p. 8-9

Teixidor la describe así... *mas de treinta jácenas juntas dieron tal golpe al puente del Real que le hicieron temblar: el capitan que estaba de guardia en el Real viendo el golpe que hizo tambalear al casilicio mandó a los soldados que con bayoneta calada desalojasen la mucha gente que avia sobre el puente, i valió la diligencia, que sin tardar ni huvieran podido retirarse, por el agua que inundó el camino entre el muro i el paredón...*

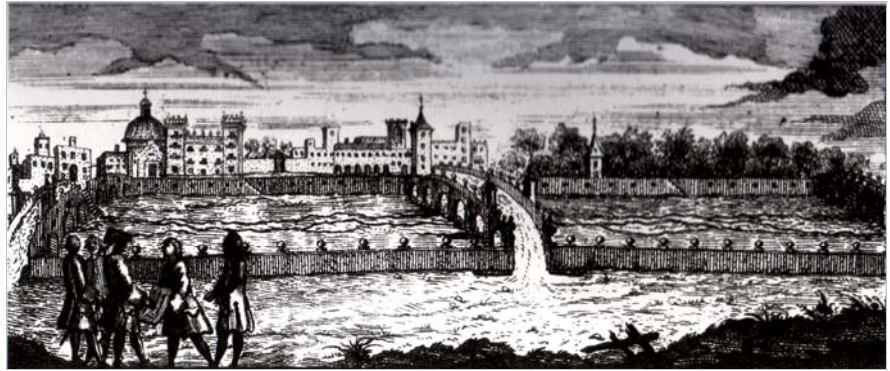
<sup>283</sup> Aleixandre Porcar, José (dirs.) *El Puente del Real*. Memoria Gráfica del Valencia. Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 45. 1998. p. 538

<sup>284</sup> Gil R.; Palacios C.,. El ornato urbano. *La escultura pública en Valencia*. Ayuntamiento de Valencia. 2001. 156 p. 42.





Fragmento del gravado de “La Nauromaquia”, realizado por Carlos Francia en 1762. La festividad de la Nauromaquia se celebró 1755, que conmemoraba el tercer aniversario de la canonización de San Vicente Ferrer. El puente del Mar se presenta repleto de muchedumbre que observan el espectáculo. Observando con atención, el puente, se aprecian perfilados los bancos ya construidos, así como los adornos gallonados que decoran. Es la primera representación del puente donde figura la nueva decoración realizada cinco años antes.

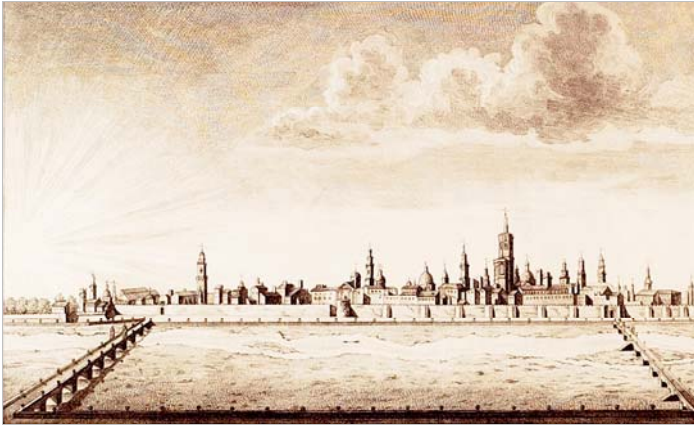


Joseph Verga.<sup>ra</sup> inv. Et delin.- Vinc Galcer.<sup>n</sup> Sculp.<sup>t</sup> Val.<sup>a</sup> 1762. Biblioteca Municipal. Realizado en el mismo año que el anterior, esta vez el puente se observa desde la margen derecha. Dibujado con gran sencillez y excesiva curvatura. Se representan los casilicios y por primera vez los pináculos emplazados a ambos lados de entrada del puente; sin embargo se omiten los bancos de los pretiles construidos doce años antes.

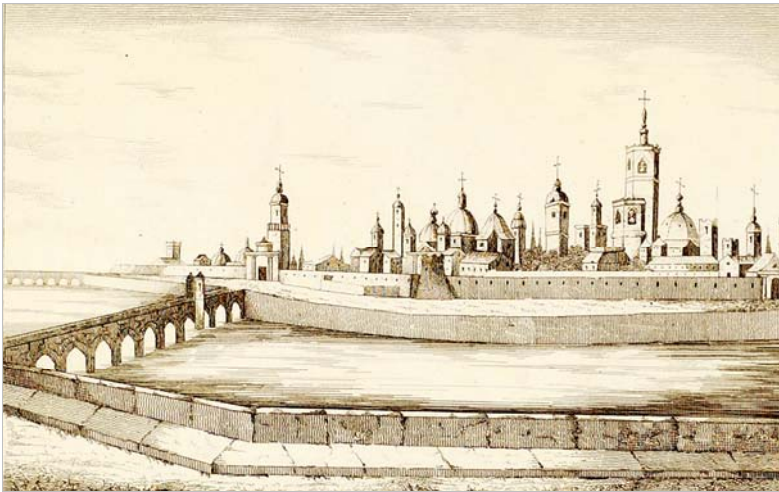


Vista de Valencia. Tomás López Enguñados. 1795. Ilustrada en el libro de A.J. Cavanilles “Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura y frutos del Reino de Valencia”. El puente del Real aparece la izquierda de la imagen, grafiado de forma muy inexacta con 6 arcos de medio punto. En él no figuran los canapés en sus pretiles y sí las esferas lítricas retiradas en la construcción de éstos. En el arranque del puente, a la parte que da a la ciudad, si se pueden distinguir sendos pináculos, uno en cada laso del puente.





Vista de la ciudad de Valencia desde San Pío V de Tomás López Enguídanos. Grabado de nuevo contenido en el libro de A. J. Cavanilles "Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia" impreso en 1795. Seguramente la imagen es anterior ya que no muestra los bancos y adornos de 1750. Se observan diez arcos escarzanos rebajados pero se omiten los tajamares. Los casilicios se grafían con gran sencillez y ausencia de volumen y los pretiles aparecen con las esferas ornamentales. Biblioteca Valenciana.



Vista de Valencia. Anónimo (S.XIX) [S.l. : s.n., entre 1801 y 1865] Fecha de publicación deducida por la imagen. Biblioteca Valenciana. Representación muy simplificada del puente del Real y sus aledaños. Sin ningún tipo de ornamentación, a excepción de los casilicios, se dibuja certeramente un puente con 10 arcos pero apuntados.



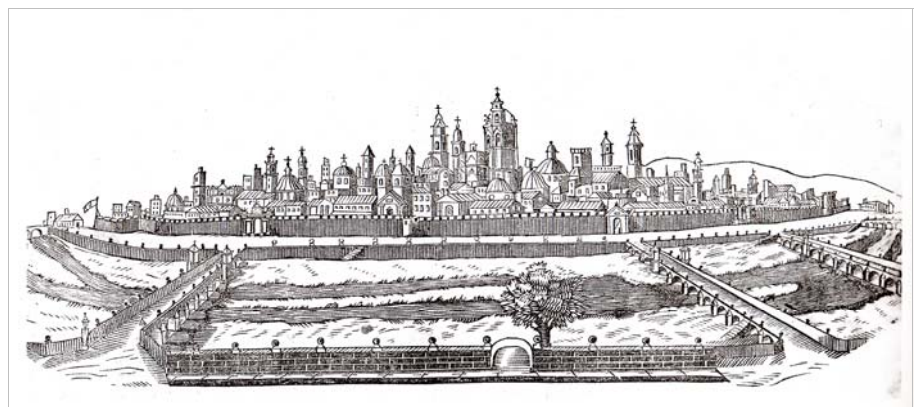
Geissler, Frederich. Vista de Valencia tomada de la entrada de la Alameda. Estampa separada del Tomo I, 2ª parte de: Laborde, Alexandre de "Voyage pittoresque et historique de l'Espagne". Paris: Pierre Didot l'ainé, 1806-1820. Biblioteca Valenciana. Al fondo el puente del Real presidido por su nueva puerta edificada en 1801.



Antonio Rodríguez. Ciudad de Valencia, vista desde su lado norte. 1810. Reproducida en el libro “Valencia en el grabado” de Miguel Ángel Catalá. 1999 p 111. El puente del Real, se muestra representado con 10 arcos apuntados entre tajamares, con sendos casilicios, con pináculos en el arranque del puente y canapés en sus pretilos, pero sin los adornos gallonados.

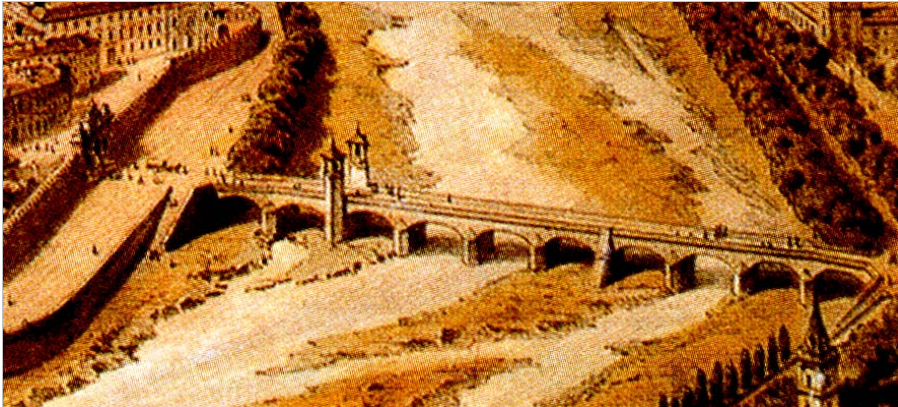


T. S. Boys y Lewis Haghe son los autores de la litografía realizada a partir de un dibujo de Georges Vivian. Estampa separada de: Vivian, George "Spanish Scenery". London, 1838  
 Vista del río Turia desde la ronda de predicadores. Biblioteca Valenciana. El puente del Real se muestra visto desde su fachada este, donde por primera vez se muestra la morfología de la escalera que lo concertaba con el cauce.



1841. Anónimo. Biblioteca Serrano Morales. Casi infantil, se mezcla la perspectiva axonométrica de los casilicios con la cónica del puente. Este con pináculos en las esquinas de acceso al puente por la ribera izquierda, son canapés y manteniendo el ornato esférico aun sobre sus pretilos.





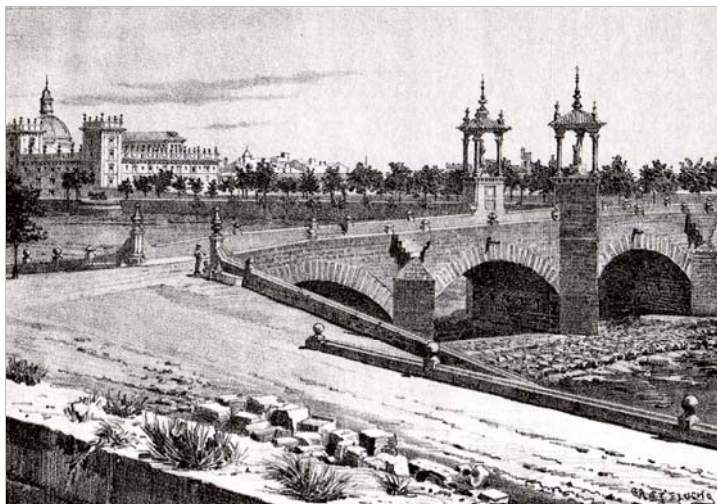
Vista del puente del Real, extraída de la litografía realizada por A. Guesdon en 1855. De logradas proporciones, Guesdon plasma la belleza del puente con dos amplias rampas a cada uno de sus extremos y la escalinata de bajada al cauce entre el sexto y séptimo arco. Se pueden distinguir las estatuas de los santos resguardadas por los casilicios. El pretil se dibuja corrido a lo largo del puente solo interrumpido por la bajada al cauce y los casalicios; no dibuja los bancos ni los ornamentos lo que resulta una singularidad en una representación tan minuciosa.



El puente del Real poco antes de la desaparición del portal del Real. Archivo Histórico Municipal de Valencia.



Anónimo. Valencia 1875. Archivo Huguet. Ilustrada en el libro de Miguel Ángel Catalá "Valencia en el Grabado" de 1999, en su página 224. El puente de nuevo representado con los arcos apuntados, insinuados se muestra los canapés con los bancos y adornos gallonados en sus pretilos. La ciudad aparece desprovista de la muralla y la puerta del Real desaparecida.



Litografía realizada por Antonio Castelucho hacia 1880. Con una precisión extraordinaria grafía hasta el mínimo detalle del puente del Real, desde sus bancos de entrada con los esbeltos pináculos que los acompañan, los canapés de perfil curvo, los ornamentos líticos gallonados que decoran la baranda hasta la minuciosa labra de los casilicios. En primer plano la rampa de bajada al cauce y el pretil del mismo ornamentado con sus bolas características que aún hoy perduran. Museo de la Ciudad.

Entrados ya en el siglo XX, en el año 1902 se realiza -a instancias del gobierno militar- la reparación de la rampa, en la ribera, la cual se encontraba llena de escombros que impedían el acceso al cauce. Para evitar que la situación se repitiese, el Ayuntamiento prohibió el vertido de todo tipo de escombros en los alrededores al puente<sup>285</sup>.

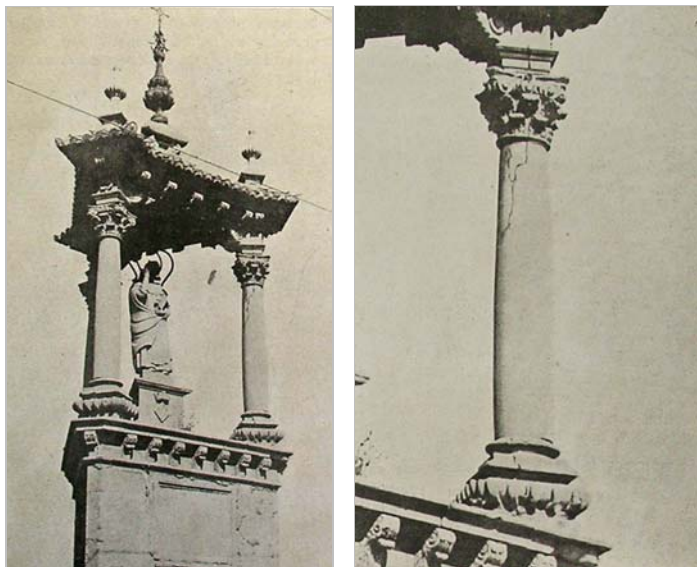
El 15 de abril de 1925, Ricardo Garrido Gil denuncia, en la revista “Oro de ley”, el lamentable estado de conservación del casilicio que alberga a San Vicente Ferrer. Argumenta que la columna de la izquierda estaba seccionada y agrietada por varias partes y el capitel dividido en vanos. El 5 de septiembre de ese mismo año, la subcomisión de monumentos propone a la Alcaldía que se realice el proyecto de restauración del mismo. El 2 de junio de 1926, el arquitecto mayor del Ayuntamiento realiza un informe sobre el lamentable estado del casilicio y presenta dos propuestas de intervención: La primera consiste en rellenar las grietas con mortero de cemento Pórtland y unir las mediante grapas de bronce, colocándose abrazaderas en dos de las columnas con grietas abiertas; la segunda propone en el apeo<sup>286</sup> de la cubierta y el entablamento, para proceder a la posterior sustitución de las columnas, una a una, por otras iguales a las existentes. Se considera que la piedra más conveniente podría provenir de la cantera de Almoqui. El 21 de julio, D. Antonio Martorell, presidente de la Academia de San Carlos, realiza un informe aconsejando la segunda propuesta pero utilizando piedra de Alcublas. En hasta el 29 de

<sup>285</sup> Archivo Municipal. Parte Moderna. Puentes. Fomento Obras Públicas. 1902. Caja 15

<sup>286</sup> El apeo se realizaría mediante muretes provisionales de ladrillo y yeso, coincidiendo con el entablamento y dejando libres las columnas.



septiembre de 1927 la alcaldía se pronuncia elaborando un informe en el que se considera estabilizado el casilicio por lo que se considera innecesaria su restauración<sup>287</sup>.



Fotografías de Cabrelles - Sigüenza. Publicadas en la revista "Oro de Ley" nº 248, el 15 de abril de 1925, donde se muestran las lesiones en la columna del casilicio de San Vicente Ferrer.



Fotografías de B. Masip (derecha) Estado del puente del Real entre 1926 y 1936, dotado con alumbrado eléctrico, el pavimento aparece surcado por las vías el tranvía (disco nº 8) procedente del Grao. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

En 11 de enero de 1928 se denuncia la desaparición de uno de los pináculos que adornaban el puente en sus entradas. Exactamente el situado en el arranque de la margen izquierda, en el pretil que daba al paseo de la Alameda. El 18 de octubre es colocado el nuevo pináculo sobre el puente, sin que se conozca la autoría del mismo<sup>288</sup>.

En julio de 1936, en el transcurso de la guerra civil, se derriban las estatuas de los dos Santos, al igual que sucede con las imágenes del puente del Mar, Nuestra Señora de los Desamparados y San Pascual Bailón. El 7 de agosto de 1939, el Ayuntamiento decide realizar un concurso público entre escultores valencianos para su renovación. Medirían 1,80

<sup>287</sup> Archivo Histórico Municipal de Valencia. Monumentos. Año 1925. caja 25

<sup>288</sup> Archivo Histórico Municipal de Valencia. Monumentos. Año 1928. caja 28

metros de alto, sin contar las coronas, y se esculpirían con piedra del país. Las bases del concurso fueron aprobadas en Pleno el 5 de octubre de 1943 y se estimó un coste de 23.000 pesetas para cada estatua<sup>289</sup>. Así se adjudicó la imagen de San Vicente Ferrer al escultor Carmelo Vicent Suria pero la de San Vicente Mártir quedó desierta. Finalmente ésta se adjudicaría directamente al escultor Ignacio Pinazo Martínez. Ambas estatuas<sup>290</sup> se realizaron en mármol de color crema claro procedente de la cantera de La Algueña (Alicante).



Nuevas estatuas de San Vicente Mártir y San Vicente Ferrer, esculpidas por Carmelo Vicent Suria y Ignacio Pinazo Martínez respectivamente, y realizadas mármol de la cantera de La Algueña. Fotografías de J. Cabrelles-Sigüenza, tomadas antes de ser instaladas sobre el puente del Real. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

El 31 de diciembre de 1945 el arquitecto mayor del Ayuntamiento, J. Goerlich, realiza un informe sobre el estado de conservación de los casilicios instando a su restauración. El informe expone el lamentable estado del rejuntado de la fábrica, así como la falta de algunos trozos de sillería, 7 de los canecillos y parte de la cornisa. El 7 de enero de 1946 se acuerda la reparación<sup>291</sup> de los mismos, para posteriormente disponer las nuevas imágenes sobre el puente.

<sup>289</sup> Firman en acta don J. A. Gómez Trémor (Alcalde), don Felipe Gil (Teniente Alcalde designado por la comisión Permanente), don Juan Torres Sala (Concejal ponente de la comisión de Monumentos), don Francisco Paredes (académico designado por la Real de San Carlos), don Manuel Sigüenza (representante de la Comisión de Monumentos Histórico y Artísticos de la provincia de Valencia), don Rafael Sanchis Yago (Director de la Escuela Superior de de Bellas Artes de San Carlos), don Ramón Matéu (Escultor designado por los concursantes) y don Javier Goerlich (Arquitecto Mayor del Ayuntamiento). Cit. Ventura Vidal, V. Valencia Atracción. 1946.

<sup>290</sup> Se labrarían en 4 bloques de mármol idénticos y el presupuesto asignado para todas ellas no podría superar 120.000 pesetas. El 20 de abril de 1944 el jurado dio a conocer resultado del concurso,

<sup>291</sup> El presupuesto detallado es el siguiente: poner 7 canecillos de la cornisa del Casilicio 3.800 ptas, reparar y reponer trozos de la cornisa de la plataforma 1.200 ptas, Andamiaje 1.000 ptas, reparación de la plancha de hierro en columnas y pintura 500 ptas, medios auxiliares 200 ptas, reparación de la teja de la cubierta 706 ptas, trabajos de albañilería 840 ptas.

Archivo Histórico Municipal de Valencia. Monumentos. Año 1946. caja 15



Imagen de los casilicios, del puente del Real, recientemente restaurados con sus nuevas esculturas. Fotografías realizadas por J. Cabrelles-Sigüenza. Archivo Histórico Municipal de Valencia.



Fotografía tomada desde el arranque de la parte que da a la ciudad del puente del Real, con sus nuevas esculturas. J. Cabrelles-Sigüenza. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

A mediados del siglo XX, en una tarjeta postal coloreada se observa la escalera de bajada al cauce con sus dos tramos, sin embargo en una fotografía de 1962 la escalera ha sido cortada en su primer tramo y en su lugar aparece un pequeño mirador de planta triangular. Seguramente, aunque no se ha encontrado documentación escrita que lo avale, tras las inundaciones acontecidas el 14 y 15 de octubre de 1957 la escalera, al igual que algunos puentes y pretilos del cauce, quedó menoscabada. En consecuencia, se realizaron numerosas obras de reparación y restitución no sólo en el río sino en gran parte de la ciudad de Valencia, y seguramente fue entonces cuando se realizó dicho mirador.

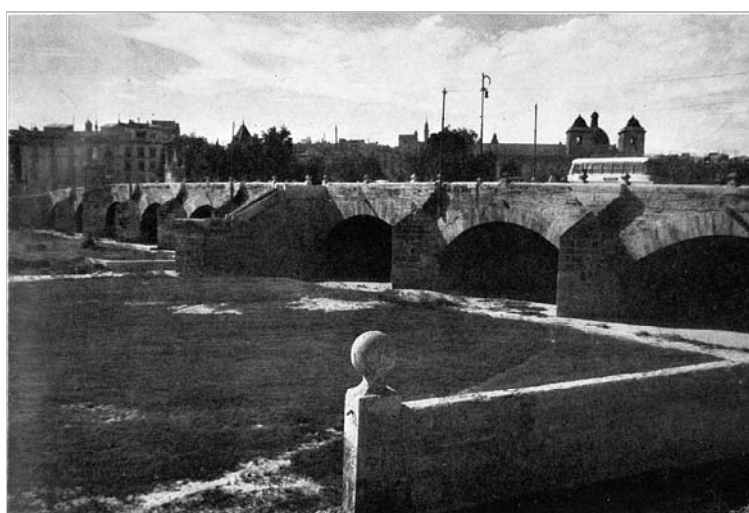




Tarjeta postal coloreada, del puente del Real a mediados del siglo XX, donde aun figura la escalera de bajada al cauce con sus dos tramos. Biblioteca Valenciana



Fotografía extraída de: Boletín Información Municipal N° 35 Año X (n° 16 segunda etapa- 3 er trimestre 1962). Ayuntamiento de Valencia. p. 16. Biblioteca Valenciana.



Fotografía extraída de: Boletín Información Municipal N° 35 Año X (n° 16 segunda etapa- 3 er trimestre 1962). Ayuntamiento de Valencia. p. 15. Biblioteca Valenciana.



Con la puesta en servicio del nuevo acceso a la ciudad desde Barcelona, el puente queda colapsado de tráfico rodado por lo que la Alcaldía decide la ampliación del mismo. El 17 de marzo de 1966 se reunió la Comisión Municipal Permanente junto con el, por aquel entonces, alcalde don Adolfo Rincón de Arellano (1910-2006); en dicha sesión, se trataron los acuerdos llevados a cabo en la reunión celebrada poco antes con el Ministerio de Obras Públicas de Madrid<sup>292</sup>: uno de ellos fue la ampliación del puente del Real. “El proyecto municipal se encamina, por tanto, a otorgar mayor amplitud al mencionado puente, pero respetando su actual aspecto, belleza y fortaleza”<sup>293</sup>. Dicho proyecto se encontraba en trámites de subasta, al igual que la ampliación del puente de Ángel Custodio.

El proyecto, no exento de polémica, consistía en desmontar piedra a piedra la fachada aguas abajo del puente, así como sus pretilos, canapés, tajamares y el casilicio de San Vicente Mártir. Se enumerarían cada una de las piedras para que, una vez ampliado el puente, éstas volviesen a colocarse cuidadosamente en su posición original pero unos metros más abajo, conservando así su fachada original. La ampliación se realizó con sillería de similares características siguiendo la morfología de la parte antigua. El objetivo de este proyecto consistió en ampliar el puente 7,20 metros, en su parte aguas abajo, y así dotarlo de dos calzadas de 10 metros de ancho, con tres carriles de circulación cada una y aceras laterales, que lo descongestionarían del tráfico. Como divisor de estas calzadas un macizo central o cuneta, donde se situarían las farolas que iluminarían del puente.

El 8 de julio de 1966 son adjudicadas las obras, por concurso, a la empresa la Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras Públicas, S.A. (CICOP). La realización del proyecto, junto con la dirección de las obras estuvo a cargo de los organismos dependientes de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas, siendo el ingeniero Alberto Oñate el director de las mismas. Las obras fueron supervisadas por D. Javier Goerlich Lledó, entonces presidente de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, el cual se encargaría del asesoramiento artístico. Se contaba con un presupuesto de 27.508.300<sup>294</sup> pesetas, del cual la alcaldía se haría cargo en un 85%<sup>295</sup>.

---

<sup>292</sup> Boletín de Información Municipal, nº 49. Año XIV. 1er trimestre 1966. (nº 30 segunda etapa). “Relación de proyectos” p. 68.

<sup>293</sup> Boletín de Información Municipal, nº 51. Año XIV. 3er trimestre 1966. (nº 32 segunda etapa). “Ensanche del puente del Real” p. 28

<sup>294</sup> Según el periódico “Las provincias” del 27 de octubre de 1966, en su página 17, el presupuesto ascendería a 30.598.785'75 pesetas.

<sup>295</sup> Boletín de Información Municipal, nº 52. Año XIV. 4º trimestre 1966. (nº 33 segunda etapa). “Ampliación de puentes” p. 63

Las obras se iniciaron<sup>296</sup> en la segunda quincena del mes de octubre de 1966. Paralelamente, el Ayuntamiento aprobó los proyectos de urbanización de ambos accesos al puente, a fin de proporcionarle una continuidad circulatoria. El proyecto fue redactado por la Jefatura Provincial de Obras Públicas y se le asignaron 4.178.152'07 pesetas. En la margen derecha se adecuaría la intersección entre plaza Tetuán, el Paseo de la Ciudadela y la Plaza del Temple. En la margen izquierda, un proyecto más ambicioso abarcaba el paseo de la Alameda, los alrededores de los Jardines del Real, y el paseo al Mar hasta llegar a las inmediaciones del campo de fútbol del Mestalla situado en la actual avenida de Aragón. Además, en esta ribera izquierda, bajo la calle de San Pio V y lindante al puente, se construyó un paso subterráneo para peatones que permitía franquear la calle desde la entrada a los Jardines de Viveros hasta el arranque de dicho puente<sup>297</sup>.

Las obras se inauguraron el 28 de febrero de 1968, sobre las 20'30 horas, en presencia del alcalde de Valencia Adolfo Rincón y del concejal delegado del Alumbrado Eléctrico, el señor Luis Puig, entrando en servicio ese mismo día. La ampliación, cumpliendo las expectativas, permitió la descongestión del tráfico quedando el perfil del puente, aguas abajo, "idéntico" al original, a no ser por la omisión de la escalera de bajada al cauce - situada entre el sexto y séptimo arco- desapareciendo para siempre de la estampa del puente.



Maqueta del puente del Real, realizada con motivo de la ampliación del puente. En ella aparecen los 6 carriles de circulación, 3 en cada dirección, pero no se separaban con un macizo intermedio y las farolas se ubicarían sobre los pretilos.

<sup>296</sup> Pocos días antes, el 3 de octubre de 1966, dieron comienzo las obras de ampliación del puente del Ángel Custorio. La empresa adjudicataria de las obras fue Construcciones Atalaya, S.A., contando con un presupuesto de 20.397.385 pesetas. El puente de Ángel Custodio aumentaría su ancho de los 15,00 metros hasta llegar a los 30,60, contando con dos calzadas de circulación de 10,40 metros cada una y aceras elevadas para peatones de 2,40 metros. Según consta en el Boletín de Información Municipal, 4º trimestre de 1966, nº 52, "Ampliación de puentes" p. 63-64

<sup>297</sup> Boletín de Información Municipal, nº 57. Año XVII. 1er trimestre 1968. (nº 38 segunda etapa). "El puente del Real abierto al Tráfico" p. 57 - 58



Fotografías realizadas durante las obras de ampliación del puente del Real. La de la derecha, muestra como se iban desmontando los sillares y se observa que los tajamares ya se habían apeado. La de la izquierda, en la reconstrucción, una vez ya ampliado el puente, uno a uno, los sillares se fueron colocando en su lugar correspondiente. Biblioteca Valenciana.



Imágenes tomadas durante el transcurso de las obras. Biblioteca Valenciana



El puente del Real en 1968. Tras su entrada en servicio el 28 de febrero de ese mismo año. Biblioteca Valenciana.

#### 5.4.2.- Descripción

Construido en 1599, a lo largo de su historia se le han añadido diferentes elementos arquitectónicos como son los casilicios, canapés u ornamentos sobre sus pretiles y en esquinas. Entre 1966 y 1968 fue ampliado.

Está aparejado, al igual que sus puentes coetáneos, con sillares perfectamente escuadrados y colocados en hiladas sucesivas a soga y las bóvedas están realizadas con dovelas colocadas radialmente. Se puede apreciar claramente, entre pilas y bóvedas la junta de unión entre el puente antiguo y su posterior ampliación. Posee una longitud de 164,64 metros y un ancho entre tímpanos de 27,49 metros. Su perfil se encuentra ligeramente peraltado, siendo la altura del tablero de 5,15 m. en el arranque de la derecha, 7.27 m. en el tramo central del puente y 5,26 m. en el arranque izquierdo.

Su estructura la conforman 10 arcos escarzanos -realizados a una rosca- y sus dovelas, de entre 1,00 m. y 1,20 m. de alto y ancho variable, que están labradas en forma ligeramente trapezoidal a fin de seguir la curvatura del arco. Su luz entre pilas es, empezando desde la ribera derecha: l<sub>1</sub>: 13,255 m., l<sub>2</sub>: 13,27 m., l<sub>3</sub>: 13,20 m, l<sub>4</sub>: 13,20 m., l<sub>5</sub>: 13,24 m., l<sub>6</sub>: 13,34 m., l<sub>7</sub>: 13,26 m., l<sub>8</sub>: 13,27 m., l<sub>9</sub>: 13,30 m., l<sub>10</sub>: 13,27 m. Su flecha media es de 2,821 m., siendo los valores extremos de 2,94 m. el segundo arco y 2,72 m. del sexto.

La altura existente desde el pavimento hasta el arranque de los arcos varía en función de los desniveles existentes en el terreno y oscila entre los 2,15 y 2,92 m., estando más elevados los arcos centrales. La altura de la clave, igualmente variable en función de estos desniveles es: h<sub>1</sub>: 5,07m, h<sub>2</sub>: 5,40 m, h<sub>3</sub>: 5,54m, h<sub>4</sub>: 5,67m, h<sub>5</sub>: 5,52 m, h<sub>6</sub>: 5,38 m, h<sub>7</sub>: 5,45m, h<sub>8</sub>: 5,44m, h<sub>9</sub>: 5,19m, h<sub>10</sub>: 5,04m.

Los arcos están apoyados sobre pilas centrales y estribos laterales. Las pilas, en número de 9, están formadas por 5 hiladas de sillares grandes de dimensiones variables -estando los de mayor tamaño en su parte baja- y, como relleno, hormigón a cal y canto. Están orientadas diagonalmente al tablero del puente de forma que originan un esviaje en el abovedamiento de los arcos, al igual que ocurre con el puente del Mar. Aparejados en continuidad con las pilas, en ambos extremos, se encuentran los tajamares de planta triangular. Su base se eleva 4 o 5 hiladas por encima del arranque de los arcos, por lo que a su vez actúa a modo de contrafuerte y ésta rematada en punta de diamante. La altura total de estos tajamares mantiene cierta relación con la altura máxima de la clave de los arcos.



Sobre los tajamares existentes en la segunda pila, contando desde la derecha, se elevan los casilicios que albergan las estatuas de los Santos, San Vicente Ferrer (aguas arriba) y San Vicente Mártir (aguas abajo). Se realizaron con piedra caliza de Alcublas. Para su construcción, 1682-1683, la base de los tajamares se elevó hasta alcanzar la altura máxima del tímpano y sobre ésta se alzó el casilicio, manteniendo la diagonalidad del tablero del puente, por lo que están girados unos 4º respecto a los tajamares. Los casilicios cuentan con: -un primer tramo, de planta triangular de 3,15 m de lado y aristas biseladas, de 3,50 m. de alto (medidos desde la acera actual del puente); -sobre él, unas pequeñas molduras dan paso a un tramo donde se sitúan unos canecillos que circundan la base, 7 a cada lado y 1 en cada chaflán; -sobre éstos, una cornisa moldurada y tres columnas de mármol de orden compuesto que sustentan el entablamento, circundado de nuevo por canecillos, - encima del entablamento un pequeño tejadillo a tres aguas terminado con teja vidriada... y, como remate de la cubierta, una cruz de bronce sobre peana moldurada en su parte central y un pináculo gallonado en cada uno de los extremos.

El tímpano lo conforma un paramento perfectamente aparejado con sillares escuadrados, sólo interrumpido por gárgolas situadas sobre cada una de las claves de los arcos. Muchas de estas gárgolas han desaparecido y en su lugar un simple hueco perfora el tímpano. Las existentes tienen sección hexagonal y están colocadas ligeramente inclinadas respecto a la horizontal para evitar el estancamiento de las aguas.

Sobre el tímpano, el pretil realizado con dos hiladas se sillería de 45 cm de ancho y una altura que oscila entre 1,05 y 0,82 m., en función de la inclinación del tablero. La parte superior del pretil se encuentra moldurada lo cual, además de embellecer el puente, actúa de albardilla. A la altura de cada uno de los tajamares el pretil se interrumpe para alojar unos estribos ó canapés lobulados, colocados en voladizo. Existen un total de 16 de estos canapés. En su intradós, albergan unos bancos de piedra y en ambos extremos un pequeño pilar de planta cuadrada de 45 x 45 centímetros y que apenas sobrepasa 12 cm del pretil. Sobre estos pilarcillos unas copas gallonadas líticas, custodian los bancos. Estos bancos tienen una longitud media de 2,80 m. Ornamentando -sí cabe aun más el puente- sobre los pretiles, y a la altura de cada una de las claves del puente, se elevan sobre una base cuadrada de 45 x 45 cm unos adornos gallonados líticos de 65 cm de alto. En los cuatro extremos unos pináculos de piedra dan inicio al puente. En la ribera derecha, estos pináculos se encuentran acompañados de unos nuevos bancos de piedra, que sobrepasan los 4 metros de largo, y un adorno gallonado iguales a los anteriores.

El puente cuenta con dos calzadas asfaltadas, de tres carriles de circulación cada una. Están separadas por un pequeño macizo, de 1,12 m. de ancho y apenas 15 cm de alto, que recorre el puente en toda su longitud. Sobre éste se sitúan 11 farolas. A ambos lados de la calzada, existen aceras peatonales de 2,95 m de ancho. En ambas riberas aguas abajo del puente, se puede acceder al cauce mediante sendas rampas. Y en la margen izquierda aguas arriba, unas escalinatas dan acceso a un paso subterráneo que permite cruzar la calle San Pio V y tiene salida frente a los Jardines de Viveros. Además, las escalinatas también permiten el acceso al cauce a través de una pequeña rampa.



Tablero del puente con dos calzadas de 3 carriles cada una separadas por un macizo dónde se sitúan las farolas



Vista general. A ambos lados de la calzada aceras para peatones



Alzado aguas arriba



Alzado aguas abajo





Banco con pináculo y copa gallonada en extremo del puente



Fotografías de detalle del pináculo



Bancos en pretil





Detalle de canapé lobulado y copa gallonada en sus laterales



Adorno gallonado invertido en pretil



Farola





Casilicio de San Vicente Ferrer



Casilicio de San Vicente Mártir



Detalles de encuentro entre tajamar y casilicio



Adornos en los laterales de los casilicios



Gárgola

Encuentro de pretil con adorno



Pila y bóveda





Arco ente tajameres



Junta encuentro puente original y ampliación



Tajamar y canapé



Planta aérea del tajamar





Rampa al cauce con acceso subterráneo a los jardines de Viveros. Margen izquierda, aguas arriba del puente



Escalinata y rampa margen izquierda, aguas abajo del puente



Rampa acceso cauce margen derecha aguas abajo puente



Rampa acceso cauce margen derecha aguas abajo puente

## 5.5.- EL PUENTE DEL MAR

### 5.5.1.-Historiografía

Sin duda alguna, considerado uno de los más bellos puentes que salvan el antiguo cauce del río Turia, actualmente es sólo utilizado para el paso de viandantes. El puente del Mar<sup>298</sup>, siguiendo la dirección de la calle Sorní, es nexo de unión entre la Plaza América y el Paseo de la Alameda.

De entre los cinco puentes más antiguos, éste es el situado al este de la ciudad. Sus inicios se remontan a la necesidad de crear una vía de comunicación<sup>299</sup> entre la ciudad de Valencia, el poblado marítimo y el puerto del Grao. El aumento del tráfico comercial marítimo del puerto, fue lo que impulsó la construcción de dicho puente.



Fragmento del mapa titulado “Huerta Valencia y contribución particular de la ciudad de Valencia” 1695. Francisco Antonio Casaus-Ascensio Duerte. Archivo Huguet.

La ciudad de Valencia vista desde levante; en el mapa aparecen reflejados los cinco puentes con los que se contaba para franquear el río Turia. El puente del Mar, último de estos puentes, aguas abajo, estaba dispuesto estratégicamente como nexo de unión de la ciudad y el *Camí del Grau*, el cual, discurría paralelo al río hasta llegar al poblado marítimo del Grao.

En sus orígenes estaba formado por tabloneros de madera, por lo que se le denominó *La Palanca*<sup>300</sup>. La primera fuente directa<sup>301</sup> encontrada que hace mención a la existencia de un

<sup>298</sup> Denominado así por ser el enlace de la ciudad y el camino que conducía al Mar.

<sup>299</sup> Saliendo de la ciudad por el *Portal de la Mar* y tras atravesar el puente del Mar, los carros y cabalgaduras se adentraban por un sendero, denominado *Camí del Grau*, que discurría a través de la huerta, les conducía la mar.

<sup>300</sup> *Palanca*: plataforma hecha de tabloneros de madera, no muy ancha, que une dos riberas.

<sup>301</sup> Ventura Vidal, en su artículo escrito en 1946 en la revista “Valencia Atracción”, y Xavier Bertomeu en su tesis doctoral de 1986, hacen mención a la riada acaecida en 1321 y sugieren que este puente (*La palanca*) fue derruido en dicha avenida, documentándolo mediante del Libro de Actas de 1321, al aludirse en él al derrocamiento de los puentes de madera.

puede denominado *La Palanca* en la ciudad de Valencia data del 18 de junio de 1401. En esta fecha aparece registrado en el *Libro Sotsobreria de Murs i Valls* que un subobrero (trabajador a las ordenes de la *Fabrica de Murs i Valls*) manda realizar de nuevo los cimientos de *La Palanca* y se envía a Bertomeu *lo verguer* a tapar las almenas, ordenando que no se abran las compuertas de los azudes para que el agua no discurra mientras duran las obras<sup>302</sup>. Esto indica que el puente estaba erigido a principios del siglo XV, datándolo del siglo XIV, sin llegar a poder determinar la fecha concreta de su construcción.

En la avenida de 1406, *La Palanca* es abatida y sus tableros son arrastrados por las aguas del Turia. El 25 de octubre de ese mismo año se pagan *catorce sueldos* para ir a buscar los restos de la pasarela, siendo el puente inmediatamente reconstruido<sup>303</sup>.

Fue reconstruido por la *Fabrica de Murs i Valls* en numerosas ocasiones ya que son múltiples las riadas que lo hundieron. No existen documentos que acrediten la fecha exacta de su construcción original ni los materiales que lo conformaban: si fue en su totalidad realizado con madera o ésta fue exclusivamente utilizada para la pasarela y las barandas, construyéndose sus cimientos y pilas en piedra.

Diversos cronistas valencianos, como Fr. Joseph Teixidor<sup>304</sup>, afirman que el puente en sus inicios era en su totalidad de madera. Más recientemente Melio Uribe, en su tesis doctoral, comenta “Pese a su importancia estratégica, el puente del Mar fue el más castigado por las riadas de 1406, 1472, 1475 y 1487 siendo en esta última avenida cuando se decidió

---

Transcribimos el Libro de Actas de la riada de 1321:

*“Die veneris XVII Kalendas Nouembris (16 octubre) anno Domini MCCCXXI.*

*Ara oiats queus fan saber lo Justicia, e los Jurats de la Ciutat de Valencia que com per rehuna e creixement daygues del flum de Godalauiar, e per multitud daygues pluuials que ara son estades, en partida alguns ponts, murs o barbacanas de la Cuitat, son declinats e enderrocats. Emperaço vos fan saber que null hom o hembra de qualque ley o condicio sia no gos pendre o fer pendre de nuyt o de dia manifestament o amagada pedres, argamasa, terra, rajola, fusta dels ponts, murs o barbacanas de la Ciutat, e qui contrafara pagara la pena LX sous por guantes vegades contrafara” LIBRO DE ACTAS DE 1321.*

Cit. por Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767.Tomo 1. Valencia. Ed. Fascimil, Paris – Valencia. 2001. p 40.

Cierta es ésta alusión a los puentes de madera en dicho Libro pero, en ningún momento, se menciona cuántos puentes habían por aquel entonces y cuáles eran, ni tampoco cuales eran de madera, por lo que no se puede afirmar que por aquel entonces el puente del Mar ya estuviera erigido.

<sup>302</sup> Libro Sotsobreria de Murs i Valls. SMS d3-13.f.185v. 1401. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>303</sup> *“Diluís a XXV de octubre MCCCXVI*

*Doni a Jacme de Fe, e an Ffrancesch Crespi, e an Pere Morlans, e an Pere Escuder, e an Bernat Ramon, e an Ramon DoriÇ, e Anthoni Oliver, los quals anaren riu auall per cerquar les palanques del pont de la Mar que lo riu sen hauia aportades, les quals trobaren en diueses lochs, els doni per lurs treballs XIIIj sous” LIBRO DE Sotsobreria de Murs i Valls perteneciente a los años 1406 Y 1407.*

Cit. por Carboneres M. “Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol.1 Valencia. Ed. Fascimil, Paris-Valencia.1980. p 132.

Libro sotsobreria de Murs i Valls. SMS d3-17.f.59v. 1406. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>304</sup> Fr. Joseh Teixidor “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas “Escribiólas en 1767. Ed.. Librería de Pascual Aguilar, Librerías Paris-Valencia, S.L.”. Valencia. 1895. TOMO I. Cap. IX. p 75.



reforzarlo con algunos elementos de mampostería, que aguantó con éxito hasta el turbión de 1517”<sup>305</sup>.

Por documentación directa estudiada, en 1412 sus cimientos o parte de ellos, ya eran de piedra. En este año, y nuevamente en el *Libro Sotsobrería de Murs i Valls*, aparecen anotados unos gastos relativos al transporte de “ladrillos” del derribo del puente del Mar a la Torre de Santa Catalina y al portal de la Santa Creu. En 1423 el puente aún estaba en estado ruinoso: Un subobrero, de la *Fabrica de Murs i Valls*, paga a Pere Sanxiç, Alfons de Campos y Jaume Cruïlles, *siete sueldos y seis dineros* por recoger los escombros existentes cerca de *La Palanca* que en ese momento se encontraba “rota”<sup>306</sup>.

En junio de 1425, bajo las directrices de *La Fabrica de Murs i Valls*, se inicia la construcción de un nuevo puente: sus cimientos y pilas serían realizados con sillares de piedra y la pasarela y barandas a base de tableros y listones de madera.

El maestro cantero Pere Ferrero fue uno de los encargado de la construcción de los cimientos y como yesero trabajó Pere Quartelle, al cual se pagó *12 sueldos* por el yeso que se utilizaría para lavar las piedras del puente<sup>307</sup>. El 19 de julio de ese mismo año, los cimientos son terminados y se empiezan a elevar los muros de las pilas donde iría apoyado el entablado de madera de la pasarela. Un año más tarde aún se encontraban trabajando en dichas pilas de nuevo, en el *Libro Sotsobrería*, aparecen los gastos que ocasionaron los picapedreros que estaban trabajando en su fábrica: en mayo de 1426 y el 5 de junio de ese mismo año, se pagan los jornales por retirar los escombros producidos por dichos picapedreros. Ya en noviembre del 1426, Doménech de Calatayud, herrero, cobra *37 libras, 7 sueldos y 8 dineros* por varias piezas de hierro para las dovelas y una grúa que ayudase a colocarlas.<sup>308</sup>

No se han encontrado datos relativos a la finalización de estas obras. Este puente perduró hasta la riada de 1487<sup>309</sup>. El 28 de octubre las aguas del río vinieron tan fuertes que *La*

---

<sup>305</sup> Melió Uribe, V. “La “Junta de Murs i Valls.” Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII”. Vol. 1, 2ª edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p 80.

<sup>306</sup> Libro Sotsobrería de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup>-29, f.31v. 1423. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>307</sup> Libro Sotsobrería de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup>-31. 1425. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>308</sup> Libro Sotsobrería de Murs i Valls. SMV d<sup>3</sup>-32. 1426. Archivo Municipal de Valencia.

<sup>309</sup> Teixidor Fr. Josef “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Tomo 1. Valencia. Ed. Fascimil, Paris – Valencia. 2001. p 41

Jaime Marco Baidal. “El Turia y el Hombre Ribereño”. Industria de Artes Gráficas. Mari Montañana. Valencia. 1960. P 489  
Carboneres M. “Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol.1 Valencia. Ed. Fascimil, Paris-Valencia.1980. p 133

- Según la tesis de Xavier Bertomeu, el puente fue derribado en la riada de 1472, aunque no hemos encontrado datos relativos a tal acontecimiento.



*Palanca* se arruinó en su totalidad, al igual que el puente del Portal Nou (también de madera y también llamado *La Palanca*). Fue una de las avenidas más importantes que sufrió la ciudad de Valencia en este siglo en el que las aguas entraron por el *Portal Nou* y por la calle Murviedro y las huertas se vieron gravemente afectadas.

Ante la necesidad de tener una vía de comunicación de la ciudad con el puerto, se insistió en la reconstrucción del puente pero de nuevo fue derrocado por otra avenida que se produjo el 28 de septiembre de 1517<sup>310</sup>. Nuevamente fue reconstruido y nuevamente derruido, con la riada acontecida el 20 y 21 de octubre de 1589<sup>311</sup> que lo devastó completamente.



1538. Primera imagen del conjunto urbano de Valencia donde aparece circundado por el Turia con sus cinco puentes. A la izquierda, retirado de la ciudad, el puente del Mar, al fondo el mar Mediterráneo.

Xilografía, anónima, del libro "Primera parte de la Crónica General de toda España y especialmente del Reyno de Valencia". Autor Pedro Antonio Beuter. Biblioteca Valenciana.



Fragmento de la xilografía de 1538, el puente del Mar.

Esbozado a modo figurativo, con una curvatura exagerada y 5 arcos, no permite determinar las características geométricas ni constructivas del puente en ese momento.

<sup>310</sup> Ventura Vidal. Valencia Atracción. nº 137 año XX 2ª época Junio 1946 p. 14-15

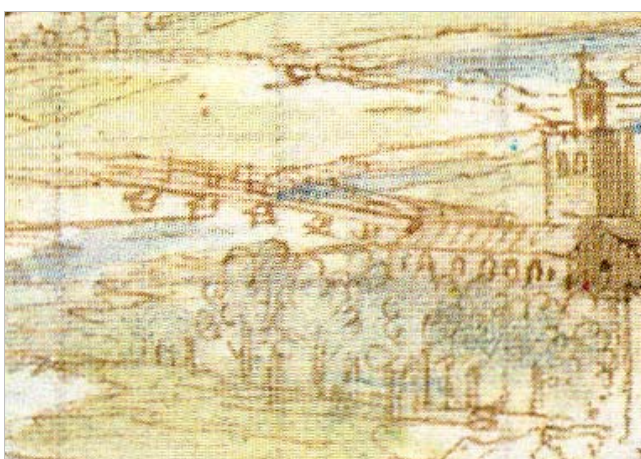
Xavier Bertomeu Blay "Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia". Tesis Doctoral. ESCCP. UPV. Octubre. 1986. Vol .5. "Los Puentes de Piedra". s/n.

<sup>311</sup> "A 21 de octubre dit any (1589), a les tres hores apres mig jorn per les grans plujes que avia fet dos dies arreu, vingué lo Riu de Guadalaviar tan gros que sen portá tot lo pont de la Mar, que era de fusta, y derrocá molta part del pont del Real, y un tros de la muralla, Ço es, lo llens que hia desde el portal vell del Real fins a la torre del Temple; y si nos acudiria a tancar lo Potala b puntals y moltes sagues de llana, se perdera molta part de Valencia; ab tot fon tanta laigua, que entrá dins la Ciutat, que per la plasa de Predicadors anava una barca socorrent la gent. E com lo Jurat Francisco March fos anant a socorrer lo Monestir del Remei, persuadí als Frares que traguessen lo Sant Sagrament y reliquias..... MSS MEMORIAS DE LA CIUDAD AL AÑO 1589"

Cit. por Teixidor Fr. Josef "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" Escribiólas en 1767.Tomo 1. Valencia. Ed. Fascimil, Paris – Valencia. 2001. p 46-47.



Anthoine Van Den Wijngaerde. Valencia 1563.



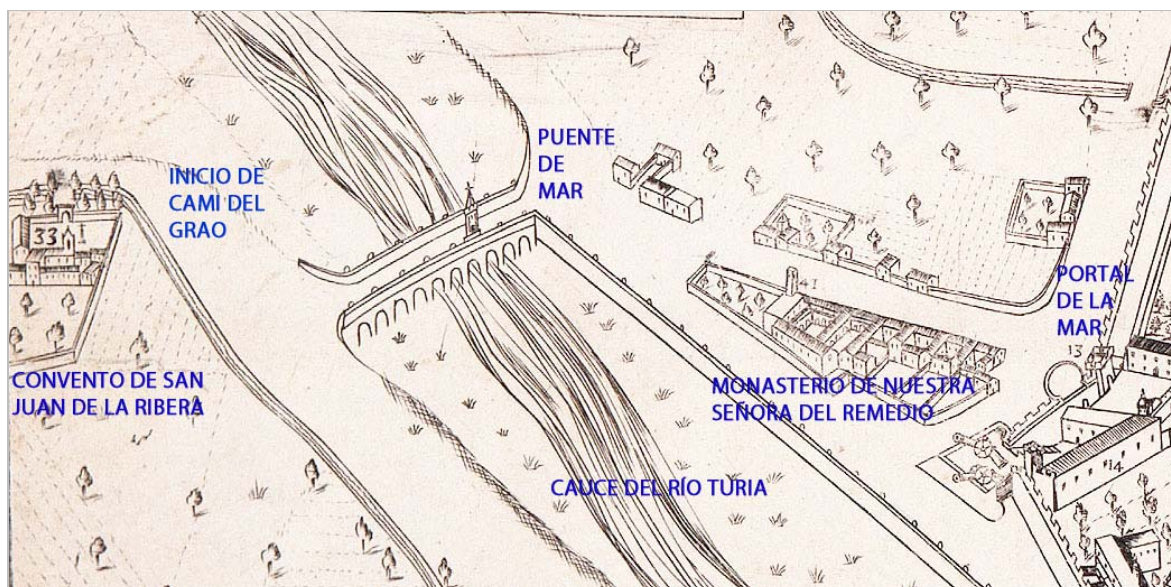
Representación de la ciudad de Valencia realizada con un gran realismo y definición. Wijngaerde muestra el puente del Mar con 5 pilas o tajamares apuntados (posiblemente alguno más oculto tras la Iglesia del Remedio), sobre estos la pasarela y barandas laterales. Por estas fechas los tajamares estaban contruidos con sillería. La pasarela y baranda realizadas a base de tablones y listones de madera.

Cansados de las continuas ruinas del puente y de sus posteriores reconstrucciones, *La Fabrica de Murs i Valls* decidió construir un nuevo puente totalmente realizado en piedra.

En el artículo publicado en 1946, en la revista *Valencia Atracción*, Ventura Vidal relata la anécdota relativa al emplazamiento del nuevo puente: Tanto los frailes trinitarios, que habitaban en el Monasterio de Nuestra Señora del Remedio<sup>312</sup>, como los franciscanos, que residían en el Convento de San Juan de la Ribera<sup>313</sup> deseaban que dicho puente se ubicara justo delante de su huerta, lo cual les permitiría franquear el río con mayor comodidad.

<sup>312</sup> Convento de Nuestra Señora del Remedio, fundado en 1243. Tras la desamortización los terrenos se convirtieron en el llamado *Pla del Remei*. El 1909 se transformó en zona ajardinada. Actualmente Avenida de Navarro Reverter.

<sup>313</sup> El Convento de San Juan de la Ribera fue construido en 1574 y derribado en 1874.



Entorno del puente del Mar.

El Consejo de la Ciudad tuvo que tomar la decisión y, para que todos resultasen satisfechos, resolvió que la ubicación del nuevo puente fuese justo en el punto medio entre ambos Conventos, cosa que, además, coincidía con la ubicación exacta de la derrotada *Palanca*.

Ventura Vidal, transcribe un verso que, teóricamente, fue leído a las puertas de ambos Conventos una vez el Consejo tomó la decisión:

*El remedio de San Juan,  
es la muerte del Remedio.  
El mejor remedio es el medio.*

Lo cierto es que la propuesta inicial realizada por el Consejo fue ubicar el puente justo delante del huerto del Monasterio de Nuestra Señora del Remedio. Esta decisión se acordó el 14 de mayo de 1591 cuando los Jurados, Obreros de la Fabrica de Murs i Valls y el Síndico de la ciudad, se reunieron<sup>314</sup>, junto al citado Monasterio, para tomar una determinación. Las obras de acondicionamiento de los terrenos, cercanos al Monasterio, se iniciaron poco después.

En agosto de ese mismo año, un grupo de *obrs de vila y fusters* (carpinteros) realizan una visita a las obras del nuevo puente. Tras un intenso debate, resolvieron que el lugar donde se estaba construyendo no era el adecuado ya que el puente quedaría oculto visualmente tras el propio Convento y la Ciudadela, cosa que perjudicaba al embellecimiento de la ciudad; además, el camino al Grao debía prolongarse resultando arduo y tortuoso.

<sup>314</sup> 14 de mayo de 1591, según consta en el libro de *Obra Nueva del Río*.



Sugirieron la posibilidad de ubicar el puente aguas abajo de la antigua *Palanca*, en las proximidades al Convento de San Juan de la Ribera; con esta solución se acortaría el camino al Grao y, añadieron, que el agua podría discurrir sin invadir los laterales haciendo el centro del puente tres palmos más hondo.

Las obras se paralizaron y, el 22 de agosto de 1591, expertos en la materia se reunieron en el Monasterio del Remedio para reflexionar sobre las ventajas e inconvenientes de los posibles emplazamientos del nuevo puente y resolver la polémica. Las diferentes consideraciones<sup>315</sup> fueron:

- Si se construyera cerca de la vieja *Palanca*, haciendo los arcos centrales más hondos, las aguas del Turia discurrirían con mayor naturalidad y los costes se abaratarían, lo que permitiría realizar labores de reparación en el Monasterio del Remedio. Además, el puente quedaría visible desde el portal de la Mar, lo cual hermoseaba la ciudad.

- La propuesta de realizar el puente cerca del convento de San Juan de la Ribera, arquitectónicamente daba la posibilidad de enfrentar el arranque del puente con el Portal de la Mar y además se acortaría el camino al Grao.

- En el caso de que la construcción fuera próxima al Monasterio de Nuestra Señora del Remedio, el puente quedaba oculto; también existía el problema del maderamen que siempre se acumulaba cerca de los puentes, ya que en caso de riada éste sería arrastrado y podría dañar seriamente el edificio próximo. Se sumaba a estos problemas el terreno pantanoso de esa zona que dificultaba las obras y las encarecía.

A fecha del 22 de agosto de 1591<sup>316</sup>, se acordó unánimemente, tras muchas deliberaciones, que el nuevo puente fuese construido en el lugar donde había estado siempre *La Palanca*. Iniciándose el arranque del puente frente a las inmediaciones del Monasterio del Remedio y terminando en las proximidades del huerto del Convento de San Juan de la Ribera. En ese mismo año se iniciaron las obras de construcción de los nuevos paredones (muros de sostenimiento) y pretilles, en ambas riberas del Turia a su paso por la ciudad de Valencia<sup>317</sup>.

---

<sup>315</sup> Teixidor, M.J. " Una obra emblemática de la Fabrica Nova del Riu: El pont de la Mar (1592-1596)" Cuad. de Geogr. 67/68. 147-166. Valencia. 2000. p 163

<sup>316</sup> Ventura Vidal, "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar". Valencia Atracción. nº 137. año XX. 2ª época. Junio 1946. p 14-15

Según Fr Joseh Teixidor, en su libro "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas", la fecha, en la cual se acordó la ubicación del nuevo puente, fue el 2 de septiembre de 1591,

<sup>317</sup> Para estas grandes obras de infraestructura, *La Fabrica de Murs i Valls* creó una nueva Institución dependiente de ella, a la que denominó *La Fabrica Nova del Riu* y que se encargaría desde entonces de acometer todas las obras que se realizasen en el río... Por lo que fue esta incipiente Institución la responsable de las obras de construcción del nuevo puente del Mar.



La recientemente creada *Fabrica Nova del Riu* sería la responsable de la construcción del nuevo puente del Mar. El picapedrero Francisco Figueroa, vecino de Játiva, fue el encargado de realizar el trazado del puente y fue nombrado *lapicida architector*. Sus honorarios fueron, *4 libras, 15 sueldos y 10 dineros*, en moneda valenciana<sup>318</sup>.

"El proyecto o trazas del futuro puente de cantería fue elevado hasta la misma Corte Real, donde el rey Felipe II lo confirmó, bajo previa supervisión y reconocido asesoramiento de su prestigioso arquitecto Juan de Herrera (1539-1597)"<sup>319</sup>.

A continuación se expone la carta fechada el 6 de enero de 1592, dirigida al Marqués de Aytona, capitán General del Reino de Valencia y lugarteniente del rey:

*Recibi la misiva que me han escrito los Jurados dessa mi ciudad de Valencia sobre el lugar en que se ha de reedificar la puente de la mar y he mandado a Juan de Herrera que reconociesse y dicesse su pasescer sobre ello como lo ha hecho y en efecto es que se reedifique en el mesmo sitio donde solía estar y que en ello no haya ninguna novedad porque es el lugar mas conveniente para el bien publico y para la firmeza y dura de la puente, encargo os digáis a los Jurados que lo hagan assi...*

(Cartas Reales. h 3-6. Fol 188 vº. Archivo Histórico Municipal de Valencia)

Como todas las obras realizadas por *La Fabrica Nova del Riu*, la construcción del puente se presentó a concurso público. El 8 de mayo de 1592, dichas obras fueron asignadas a Pere Tarcona, *obrer de Vila*<sup>320</sup>. Se contrató al *picapedrer* Vicente Esteve para suministrar a lo largo de dos años piedras de 5 palmos de largo, 3 de ancho y 2,5 de altura; los sillares debían de ser de 2 y 3 palmos de anchos, los cuales tendrían todos un largo de 4 palmos<sup>321</sup>.

Para la realización de las obras se levantó una *palanca* provisional justo al lado de las mismas, con el fin de no interrumpir el abastecimiento de víveres y mercancías provenientes del Grao

---

<sup>318</sup> Boletín de Información Municipal. Nº 35 año X (nº 16 segunda etapa - 3er trimestre 1962) Ayuntamiento de Valencia. 1962. p 20

Catalá Morgues, Ángel. "Protagonismo del Río Turia en el devenir urbano de la Ciudad de Valencia". Revista CIMAL. nº 23. Ed. Ayuntamiento de Valencia. p 20

<sup>319</sup> Meliό Uribe, V. "La junta de Murs i Valls. Estudio de una instituci3n Municipal en la Valencia del antiguo r3gimen, siglos XIV-XVII". Vol. 1, 2ª edici3n. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana - Consell Valencià de Cultura. 1997. p 80

<sup>320</sup> Aleixandre Porcar, J, Catalá Gorgues, M. A. "Memoria Gráfica de Valencia" Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 44. 1998. El puente del Mar. p 526

<sup>321</sup> Teixidor, M.J. " Una obra emblemática de la Fabrica Nova del Riu: El pont de la Mar (1592-1596)" Cuad. de Geogr. 67/68. 147-166. Valencia. 2000. p 155

El nuevo puente del Mar contaba con 10 arcos apuntados abovedados y 18 tajamares, 9 en cada uno de sus lados. Se utilizó un aparejo en hiladas sucesivas a soga en tímpano, pilas y tajamares y las arcadas a tizón. Los arcos apuntados fueron realizados con sillares colocados en dirección radial y labrados con una pequeña forma trapezoidal incrementada en las dos dovelas de la clave. La bóveda fue construida a roscas con un espesor medio entre 1,00 y 1,20 cm (correspondiente al alto de la dovela). Los tajamares apuntados, de planta triangular, estaban coronados en su parte superior en punta de diamante.

En febrero de 1596 se contrató al ya mencionado *pícapedrер* Francesc de Figuerola para que labrase una Cruz, *La Creu del pont del Mar*<sup>322</sup>, y cobra "... 25 lliures y set diners", entregados por Jaume Beltrán, *ciudatà clavari de la sisa de les carns*, por ir a las canteras de Agullet y traer *sis pedres de pedra franca* para la realización de la Cruz. Además se realizaría un casilicio que la protegiese de las inclemencias del tiempo, que se ubicó sobre el tercer tajamar aguas arriba, entre el tercer y cuarto arco empezando a contar desde la margen derecha del río. Construido con planta triangular, sobre ella emergían tres pequeñas columnas de hierro que sustentaban una sencilla cubierta, realizada en ladrillo, y todo ello rematado por un tejado de teja vidriada<sup>323</sup>. Toda esta obra fue concluida el 29 de octubre de 1596. Para embellecer aun más el puente, y por disposición del Arquitecto Juan de Herrera, se colocaron sobre sus pretilas, justo a la altura de cada tajamar, unas esferas líticas de 45 cm de diámetro, sobre base tronco-piramidal, todas ellas realizadas también en piedra caliza. El 14 de noviembre de 1595 se paga *19 sous y 2 diners*, por la mano de obra empleada en la realización de este ornamento<sup>324</sup>.

En las cabeceras del puente, y para contrarrestar los empujes del terreno, se construyeron unos muros de mampostería los cuales debían tener en la margen izquierda 160 palmos de largo, aguas arriba, y 140 palmos, aguas abajo. En la ribera derecha del puente, el paredón ya estaba construido desde el puente del Real hasta el arranque del puente del Mar. Aguas arriba del puente, se construyó una bajada que permitía el descenso al cauce del río desde

---

<sup>322</sup> Meliό Uribe, V. "La "Junta de Murs i Valls." Estudio de una Instituciόn Municipal en la Valencia del antiguo rόgimen, siglos XIV-XVII". Vol. 1, 2ª ediciόn. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997. p 81

Aleixandre Porcar J., Catalá Gorgues, M. A. "Memoria Gráfica del Valencia". Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 44. El Puente del Mar. p 526

<sup>323</sup> Rafael Gil., Carmen Palacios. "El ornato urbano. La escultura pública en Valencia."Ed. Ayuntamiento de Valencia. 2001. p 36

Ventura Vidal (Valencia Atracciόn 1946) menciona "... parece que, como remate de dichas columnas, figuraban las imάgenes de San Juan Bautista, San Vicente Mάrtir y San Vicente Ferrer..." , además comenta que Francisco Figuerola cobró por las obras "144 libras y 10 sueldos, más 34 libras por algunas mejoras introducidas y no previstas en el contrato"

<sup>324</sup> Teixidor, M.J. " Una obra emblemática de la Fabrica Nova del Riu: El pont de la Mar (1592-1596)" Cuad. de Geogr. 67/68. 147-166. Valencia. 2000. p 163.

Obra nueva del Río, 11, 11-3; fol 39 vº - 40rº. Archivo Histόrico Municipal de Valencia.

la margen izquierda (aparece reflejada, por primera vez, en el grabado del plano de Tosca de 1738, realizado por Fortea pero no en el de Manceli de 1608 ni tampoco en el de Tosca de 1704; en este último, la parte donde debería aparecer la bajada al cauce se encuentra fuera de los límites del dibujo.

En septiembre de 1596, Pere Navarro, Hierony Alboleda y Mach Salvador, *obrer de vila*, revisaron las obras de la margen izquierda del río, manifestando que la bajada debía de tener 500 palmos en el plano inclinado y que se habían de colocar *los rastellades* que fuese necesario para suavizar la pendiente.

“... la abaixada del dit pont haja de tenir çinc cents pams contant aquells del apitrador [repecho o pendiente] y bola del principi del dit pont a la part del moli de pilades debes lo grau en avall... y ques posen les rastellades que convendran y aixi dita muntada restara... ab molta suavitat y ques hajen de fer dos parets para sustentar los terrenes la una a la part de monteolivete y la altra a la part del moli de pilades...” “... y ques afonden fins a la cara del aygua y que fassen un cavallo sobre dites parets... que se hagen de mamposteria y aixi dita pujada sera dolsa” <sup>325</sup>

Las obras duraron 4 años, acabándose a finales 1596<sup>326</sup>, fecha que coincidió con la terminación del muro de sostenimiento y pretil de la ribera derecha del tramo comprendido entre el puente del Real y el puente del Mar. El coste final ascendió a la cantidad de 10.300 libras<sup>327</sup>.

Una peculiaridad de este puente que le proporciona esa genialidad es, además de la calidad de su labra, la inclinación de 25° del mismo respecto a la perpendicularidad de sus pilas, siendo éstas las que guardan un paralelismo aproximado respecto a los pretiles de ambas riberas el río.

---

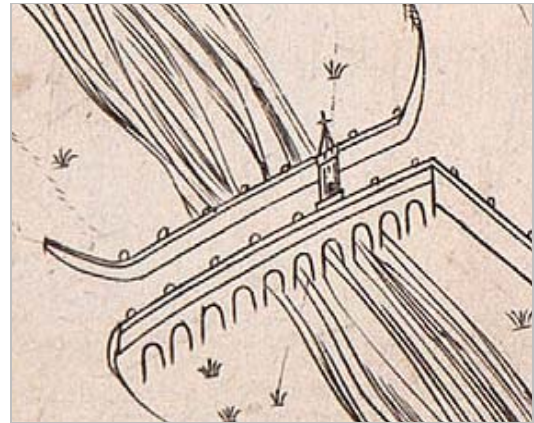
<sup>325</sup> AMV. Obra Nueva del Río; 11-11-4, fol 37rº-37vº. Cit. Teixidor, M.J. " Una obra emblemática de la Fabrica Nova del Riu: El pont de la Mar (1592-1596)" Cuad. de Geogr. 67/68. 147-166. Valencia. 2000. p 163-164

<sup>326</sup> Fecha que figuraba en la inscripción del casilicio de la Santa Cruz, aunque Joseph Llop indica que las obras del puente no fueron terminadas hasta 1597

<sup>327</sup> Ventura Vidal. "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar" Valencia Atraccion nº 137. Año XX 2ª época. Valencia. Junio 1946 p 15



Plano de A. Manceli. 1608. Primer plano de la ciudad de Valencia, el puente del Mar se muestra tras su reciente construcción, todo él en sillería.



El puente que Manceli grafía, aparece con sus 10 arcos, aunque los dibuja de medio punto. No refleja los tajamares pero sí el ornato de sus pretilos, aunque sin ordenación alguna. Esboza el casilicio con la Cruz del Santo Cristo, colocado correctamente entre el tercer y cuarto arco, sin darle perspectiva lo confiere de cierto detalle.

El puente se mantiene inalterable hasta el siglo XVII. En el año 1677<sup>328</sup> se decide construir otro casilicio justo enfrente del que albergaba al Santo Cristo. En él se cobijaría la estatua de San Pascual Bailón (la proximidad al convento de San Juan de la Ribera hizo que se optara por esta imagen). Se levantó sobre el tercer tajamar aguas abajo, de planta triangular se realizó todo él con sillería caliza pero esta vez las tres columnas se esculpieron en mármol.

Bajo ambos casilicios aparecía una lápida con una inscripción, en un malogrado estado de conservación, donde constaba la fecha de construcción del casilicio así como los nombres de los Ilustres Jurados. En su día, Fr Joseh Teixidor extrajo dichos textos, aún faltando algunas letras y palabras. Adjuntamos la transcripción que Teixidor realizó y que constan en su libro "Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas" escrito en 1767:

"... i debajo del casilicio de la Cruz en una piedra común se lee:"

S.P.Q.V.

QVOD. VETEREM. PONTEM. INVNDANS. SAEPE / TVRIA. INTERRVPISSET. HVNC. AB. ALIIS.  
IAMPRIDEM. INCHOATVM. AD MAIOREM. EORVM. / QVAE. IN. VRBEM. E MARI.  
COMPORTANTVR. / COMMODITATEM. PERFICIENDVM. CVRARVNT. / IACO. SAPENA. CONS.  
F. BATHO. SERRANO. / ABBAS VALDIG. MONEY. REFI. CVRA. PRO. ECLE. / ORD. CHIRSTOPH.

<sup>328</sup> Rafael Gil, Carmen Palacios "El Ornato urbano. La escultura pública en Valencia" Ed. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 2001. p 36

Ventura Vidal. "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar" Valencia Atraccion nº 137. Año XX 2ª época. Valencia. Junio 1946 p. 15

La mayoría de los historiadores datan la fecha de construcción de este casilicio en 1763 y como Bertomeu cuenta en su Tesis Doctoral de 1986 (extracto del artículo de Ventura Vidal de 1946), seguramente esta fecha se obtuvo del texto de Teixidor en el cual hace una lectura de la lápida muy desgastada existente bajo los casilicios y donde él lee 1673 en realidad es 1678, año en el que seguramente se colocaron dichas inscripciones.

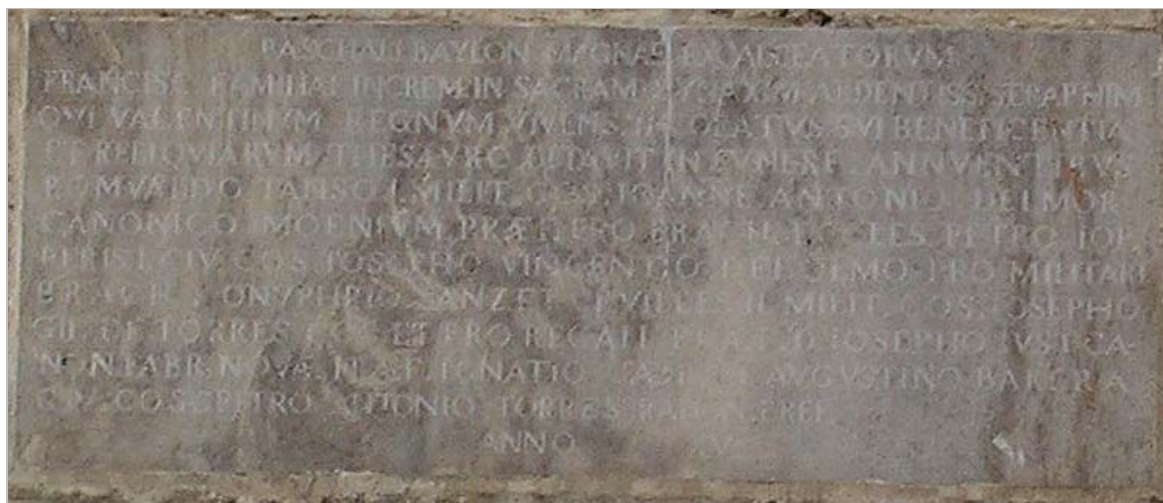


PEREZ. DE ALMANZAN. CONS. / AMROS. ROCA. DE LA SERNA. EQVES. MOENIVM. / REFI. CVR. PRO. EQVEST. ORD. HIERO. SARÇOLA / LVD. HONOR. FORES. THO. TVRVVIO. MICHA / IO. CAMOS. CONSS. PET. GRECO. CALAHORRA / CIVIS. MOEN. REFI. CVR. PRO. REG. ORD. / MARCVS. RVIZ DE BARCENA. RATIO. VRB / PRAEFECT. PET. DASSIO. EQVES. TRIB. PLB. / AN. DNI. M.D.LXXXVI

“La inscripción que hay en la piedra debajo del Casilicio de San Pascual Baylon en el mismo Puente del Mar, ya no puede leerse entera por faltarle la segunda i última línea, que han gastado el polvo, sol i salitre: lo que de ella he podido leer dice assi:”

D.O.M.S

PASCHALI BAYLON MAGNAE EXCALCEATORVM / FRANCISC. FAMILIAE INCREM. IN CACRAM / SYNXIM ARDENTISS. SERAPHIM QVI VALENTINVM / REGNVN VIVENS. INCOLATVS SVI BENEFICENTIA / ET RELIQVIARVVS THESAVRO DITAVITS IN FVNERE / ANNVENTIBVS ROMVALDO TANSO I. MILIT. COSS / IOAN. ANTONIO DELMOR CANONICO MOENIVM / PRAEF. PRO BRACH. ECCLES. PETRO IOP. PERIS / I. CIVI. COS. IOSEPHO VINCENTIO DEL OLMO / PRO MILITARI BRACH. ONVPHRIO SANZ / ET CRVILLES II. MILIT. COS. IOSEPHO GIL DE / TORRES COS. ET PRO REGALI PRAEF. D. IOSEPHO / IVIST CANON. FABR. NOVAE PRAEF. IGNATIO / CABRIEL AVGVSTINO BARRERA CIV. COSS. / PETRO ANTONIO TORRES RATRION. PREF. / .....ANNO.....XV.....



Fotografía actual de la lápida, con inscripción casi ilegible, que aún existe bajo el casilicio de San Pascual Bailón. La inscripción que figuraba bajo el Santo Cristo desapareció, ya que tanto el casilicio como la imagen fueron sustituidos años más tarde.

Durante una gran tormenta acontecida en 1709, un rayo alcanzó el casilicio de la Santa Cruz dejando a ambos muy deteriorados. El casilicio permaneció dañado hasta que, en el año 1720, los jurados de la ciudad deciden sustituir la malograda Cruz por la imagen de la Virgen de los Desamparados, patrona de la ciudad de Valencia, además de realizar las reparaciones y mejoras oportunas al casilicio que la albergaría. Para esculpir esta imagen se

contrató al escultor Francisco Vergara *el Mayor*, el cual cobraría *32 libras* por el trabajo. Un año más tarde, en 1721, la imagen ya estaba ostentando en el puente<sup>329</sup>.



VALENTIA EDETANORUM allis CONTESTANORUM, vulgo DEL CID. ICHNOGRAPHICE DELINEATA a Dre Thoma Vicentio Tosca. 1704

Tosca representa la ciudad de Valencia a inicios del siglo XVIII, el puente del Mar no se muestra completo, al estar justo en los límites del dibujo.

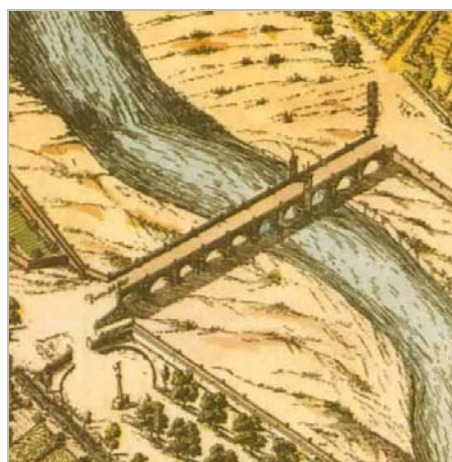


El puente del Mar, en perspectiva militar, en él solo se puede apreciar 9 de los 10 arcos con los que el puente contaba, se perciben los tajamares con sus remates apuntados y los pretilos adornados con las bolas.



EDETANORUM vulgo DEL CID, DELINEATA A THOMA VICENTIO TOSCA CONGR. ORATORIJ PRESBYTERIO. 1738

El puente del Mar, grafiado con mayor detalle que en su antecesor plano, esta vez aparece en su totalidad.



Se muestra el alzado, aguas arriba, del puente del Mar, con sus 10 arcos apuntados y tajamares a ambos lados. Grafiá las 20 esferas líticas que el pretil posee como adorno, una a la altura de cada tajamar y cuatro más, una a cada uno de extremos del puente. Sobre el tercer tajamar, a ambos lados del puente, los casilicios de San Juan Bailón y el de la Virgen de los Desamparados. El detalle es tal que se vislumbra la cruz que los

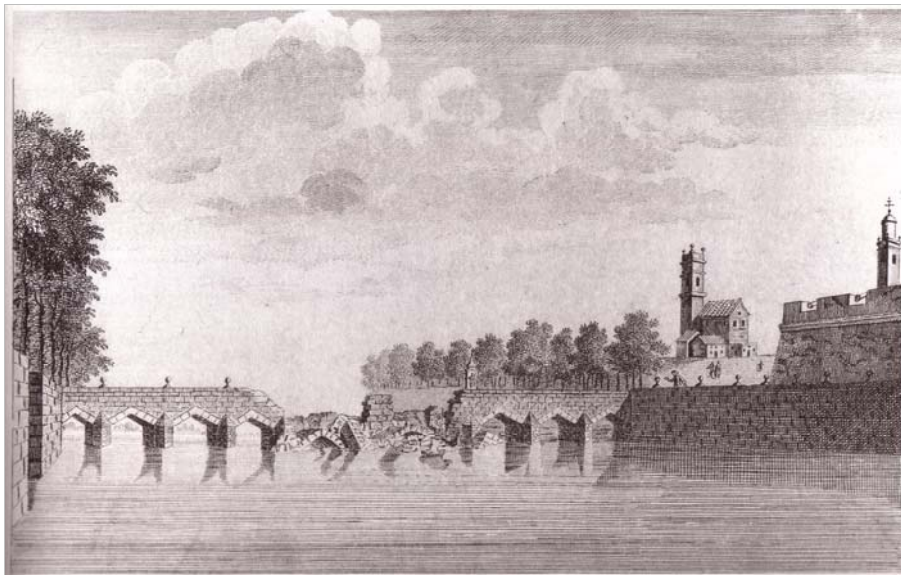
<sup>329</sup> Marco Baidal, J. "El Turia y el hombre Ribereño" Industria de Artes Gráficas. Mari Montañana. Valencia. 1960. p 489.  
 Rafael Gil, Carmen Palacios "El Ornato urbano. La escultura pública en Valencia" Ed. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 2001. p 36  
 Bertomeu Blay, X. "Historia y estética de los puentes antiguos del Cauce del río Turia". Tesis doctoral. ESCCP. UPV. Octubre 1986. Vol 5. "Los puentes de piedra" s/n.



coronaba.

A la margen izquierda del río se reconoce, por primera vez, la rampa de bajada al cauce. Para embellecer sus pretilos también se les atavió con bolas ornamentales.

El 28 de octubre de 1776, una vez más, las furiosas aguas del Turia arremetieron sobre tan portentoso puente, esta vez rompiendo parte del muro de la margen derecha<sup>330</sup>. El 4 y 5 de noviembre de ese mismo año, el Turia azotó con tal fuerza que los troncos acumulados en el cauce se amontonaron en los ojos centrales del puente sellándolos, hasta que la bravía de las aguas hizo que se desplomaran los arcos centrales desmoronándose y cayendo al agua el casilicio de la Virgen de los Desamparados<sup>331</sup>.



El puente del Mar, dibujado por Cavanilles y López Enguídanos, tal la riada acontecida en 1776. Se grafía un puente visto desde su fachada noroeste, con los tres arcos centrales abatidos por las aguas y tanto el casilicio de la Virgen de los Desamparados, como el tajamar que lo soportaba, totalmente derruidos.

Cavanilles dibuja un puente de dimensiones desproporcionadas y dónde se exagera el apuntamiento de los arcos. A mano derecha de la imagen el baluarte de la Casa de Armas y tras él, el Monasterio de Nuestra Señora del Remedio.

El puente fue inspeccionado por los técnicos de la *Fabrica Nova del Riu* en agosto de 1778 para comprobar los daños ocasionados a fin de iniciar las obras de su reconstrucción. Según cita Ventura Vidal, “... el 12 de septiembre dictaminaron éstos que las obras habían de

---

<sup>330</sup> Carboneres M. “Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol.1 Valencia. Ed. Facsímil, Paris- Valencia. 1980. p 136

<sup>331</sup>“A dos horas y media con poca diferencia se me dio noticia po un Teniente de la calle de Murviedro como el Puente del Mar se había estremecido y caído parte de él en el agua del río, y el nicho en donde al remate de él estaba una imagen de Nuestra Señora de los Desamparados” ... “[Llegados] al replanteo de dho puente, tanto por la parte de Monteolivete como por la de la Alameda, y sin embargo de haver advertido a fuerza de las luces que llevaban, faltar el referido nicho, no pude advertir como estaba dho puente, ni sus ojos, aunque se comprendían algunos arruinados por el medio; expresándome [el maestro de obras] lo estaban para aruinarse quatro o cinco ojos que había consentido el trabazón de la madera que se hallaba en medio de ellos” Anotado por el escribano Blanes tras el desastre.

- El escombros del puente fue subastado por 800 libras que pago el maestro Juan León. Cit. por Ventura Vidal. "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar" Valencia Atracción nº 137. Año XX 2ª época. Valencia. Junio 1946 p. 15

hacerlas por administración, ya que para hacerlas por contrata se tropezaba con ciertas dificultades, Así empezó a hacerse, pero cuando el trabajo se hallaba bastante adelantado, la Junta de la Fábrica Nueva del Río estimó conveniente subastar la que faltaba, adjudicándose a Ignacio Miner por 7.100 libras”.

El 24 de enero de 1781 fue aprobado un proyecto, presentando por el mismo Ignacio Miner que había acometido los trabajos de reparación, en el que se dotaba al puente de seis ménsulas lobuladas, que se colocarían a la altura del tercer, cuarto y quinto tajamar a ambos lados del puente, las cuales albergarían unos bancos de descanso para los viandantes. Estos bancos se adornarían en sus extremos con sendas copas gallonadas realizadas en piedra, eliminando el ornato de bolas que hasta la riada había figurado. Además se restauraría la imagen de San Pascual Bailón y se derribaría el casilicio que lo albergaba, para luego reconstruirse idéntico al que se levantaría para la Virgen.

El coste de los casilicios ascendió a la cantidad de *2.520 libras*, terminando las obras en junio de 1782 a excepción de la imagen de la Virgen de los Desamparados. El 9 de julio de ese mismo año, fue depositada la nueva imagen de la Virgen -esculpida por Francisco Sanchis- sobre el casilicio<sup>332</sup>. El pintor Mariano Torra “... el 9 de julio finalizó de colorear las piezas de hierro que se habían añadido a la escultura de la Virgen, la corona y la cruz del niño, la azucena y los cuatro jarrones de flores.”<sup>333</sup>



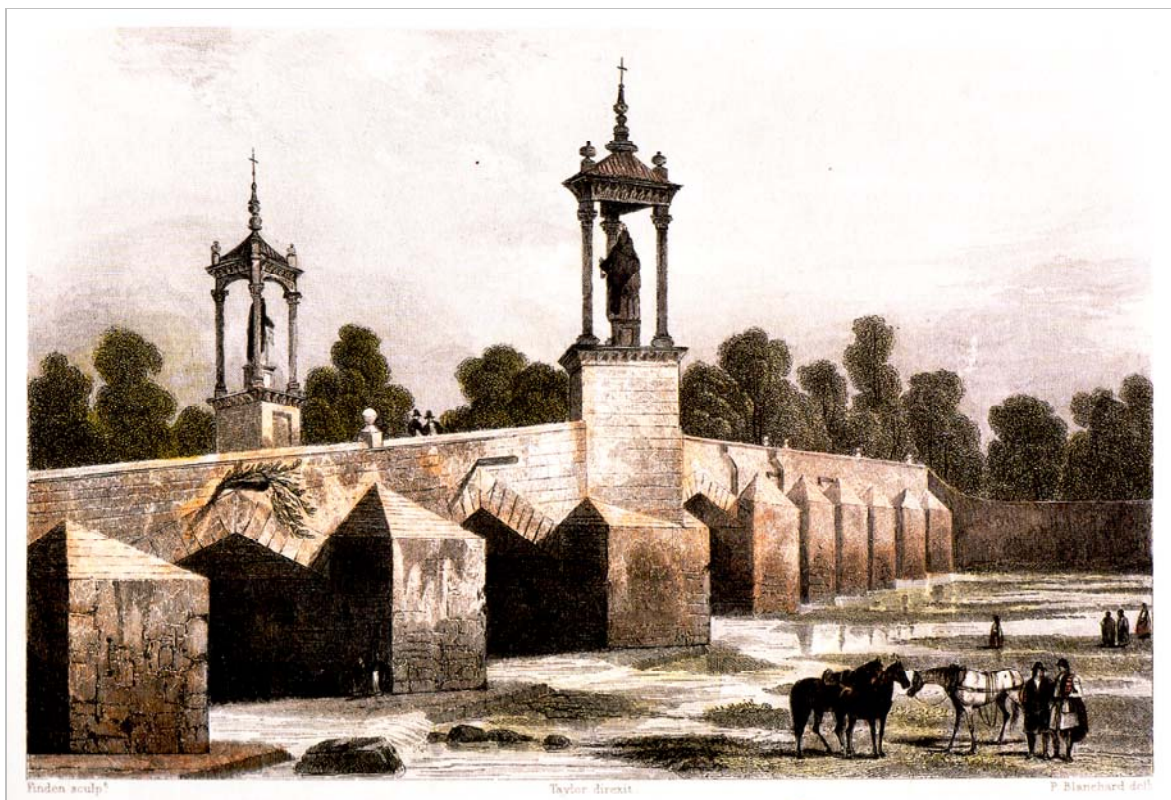
Bajo la imagen de la Virgen de los Desamparados se colocó una lápida en la cual hace mención a los trabajos de reparación del puente y al esfuerzo realizado para preservar su estado original, tras la catástrofe acontecida el 14 de noviembre de 1776.

<sup>332</sup> Ventura Vidal. "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar" Valencia Atraccion nº 137. Año XX 2ª época. Valencia. Junio 1946 p. 23

Francisco Sanchis esculpió la imagen de la Virgen de los Desamparados cobrando por ella la cantidad de *350 libras*, (según Ventura Vidal), en el libro "El ornato urbano. La escultura pública en Valencia" se cifra la cantidad cobrada en *200 libras*.

<sup>333</sup> Rafael Gil, Carmen Palacios "El Ornato urbano. La escultura pública en Valencia" Ed. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 2001. p 37





Puente de la Mar à Valence, ca 1835 - Finfen sculp-Taylor direxit.- P. Blanchard  
 Autor: William Finden (1787 -1852)

Museo de la Ciudad - Archivo J. Huguet

Magnífico grabado del puente del Mar, realizado desde la margen derecha del río Turia, aguas abajo. En el por primera vez, se muestra con cierto detalle las características del puente así como su ornato, aunque se han modificado ciertas formas, como el apuntamiento de los arcos o las pendientes de los pretilos. Sobre el cuarto y quinto tajamar asoman las ménsulas, instaladas en 1782, aunque sin el atavío de sus copas, (debería aparecer otra ménsula sobre el sexto tajamar). Los casilicios, en primer término el que alberga a San Pascual Bailón y frente a éste, el de la Virgen de los Desamparados, se representan con un gran detalle, mostrando los canchillos, las columnas con capitel compuesto o la decoración de la cubierta coronada con la Cruz.

Con el crecimiento económico de la ciudad también aumentó el tráfico de mercancías provenientes del puerto del Grao, esto ocasionó que el viejo *Camí del Grao* quedase angosto y fatigoso. Así, el Ayuntamiento propuso la realización de un nuevo camino más amplio y cómodo. Para la elaboración del proyecto de urbanización, el Consistorio, a fecha de 3 de abril de 1787, se dirigió a la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, quien asignó al arquitecto Don Vicente Gascó la ejecución del nuevo trazado urbanístico. Este nuevo camino fue inaugurado, con motivo de la visita de Carlos IV a Valencia, en 1802<sup>334</sup>. Saliendo en la dirección del puente del Mar, torcía pasando por delante del Convento de San Juan de la Ribera, para luego volver a doblar, una vez salvadas las haciendas del convento, quedando éste casi en perpendicular al cauce del río.

<sup>334</sup> Catalá Gorgues, M.A. "Valencia en el Grabado" Ed. Ayuntamiento de Valencia. 1999. Valencia. p 86.

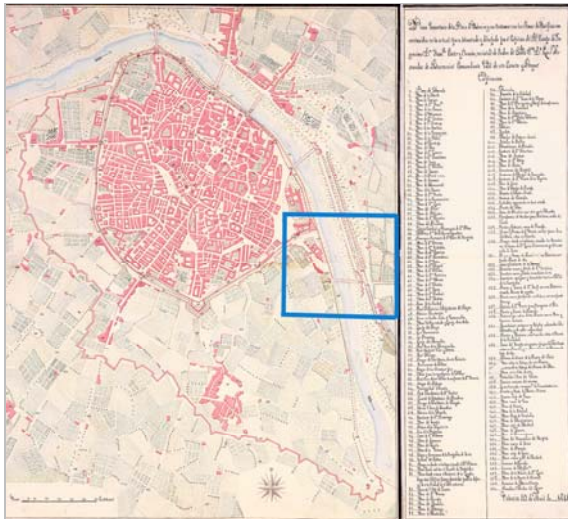


Vista de Valencia tomada del Camino que conduce al Grao. Estampa separada del Tomo I, 2ª parte de: Laborde, Alexandre de "Voyage pittoresque et historique de l'Espagne". Paris: Pierre Didot l'ainé, 1806-1820. Autor: Geissler, Frederich (1778-1853). Biblioteca Valenciana.  
 Estampa donde se refleja, en primer término, el nuevo camino en dirección al Grao, inaugurado en 1802. Perpendicular al cauce del río Turia, discurría paralelo al Convento de San Juan de la Ribera, hasta alinearse con el puente del Mar. A la izquierda del camino, el edificio Pontazago, reservado al cobro del impuesto municipal.

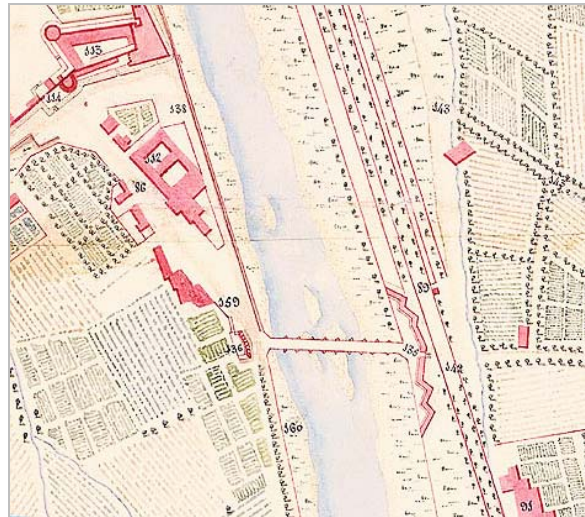


Extracto donde aparece al puente de la Mar de la estampa de F. Geissler. Se grafía el puente con sus arcos apuntados entre tajamares y los casilicios, pero no se reflejan las ménsulas incorporadas en 1782. Por primera vez, aparece grafizada la rampa de bajada al cauce, situada aguas arriba del puente, en la margen derecha del río.





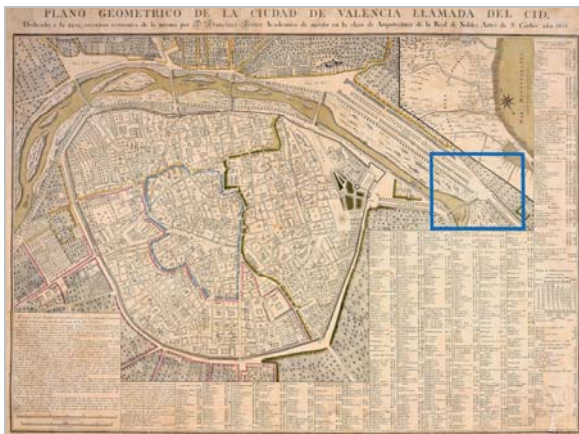
Plano Geométrico de la Plaza de Valencia y sus Contornos con las Obras de Fortificación construidas en la actual época, levantando y dibujado por el Capitán del Rl. Cuerpo de Ingenieros Dn. Franco Cortes y Chacón, en virtud de Orden del Excmo. Sor. Dn. Luis Alexandro de Bassecouirt Comandante Gral de este Ejército y Reyno (1811).



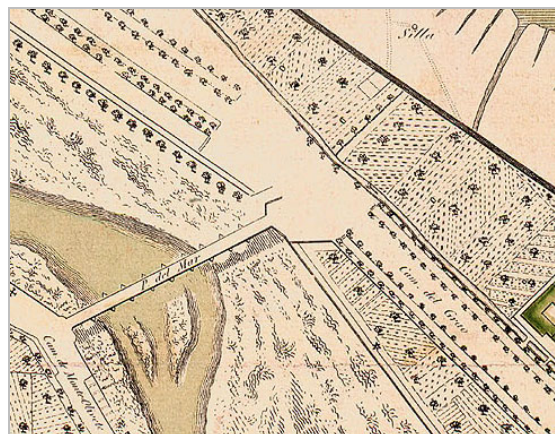
Extracto del plano de 1811. Grafiado el inicio del nuevo trazado del Cami del Grao, inaugurado en 1802, que mantiene la direccionalidad del puente del Mar. Atravesando dicho puente, las carretas con mercancías se dirigirán, por la calle de Remedios, hasta el *portal de la Mar*, entrada de acceso a la ciudad.

Vista aérea del Puente del Mar, muy simplificada, en la que aparecen grafiados los 18 tajamares que este posee. No se grafia ni la bajada existente, en aquel momento, en la margen izquierda ni la recientemente construida en la ribera derecha, aguas abajo.

En 1811 el puente fue cortado para preparar las defensas frente a las tropas francesas, lo que luego obligó a su reparación tres años más tarde. De la dirección de dichas obras se encargaría el arquitecto Vicente Marzo en 1814<sup>335</sup>.



PLANO GEOMÉTRICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA LLAMADA DEL CID, dedicado a la REAL SOCIEDAD ECONÓMICA de la misma por D. Francisco Ferrer Académico de merito en la clase de Arquitectura de la Real de Nobles Artes de S. Carlos. (1828, Conclusión del original. Editado en 1831) El puente del Mar se hallaba limitado por el camino del Grao y el Paseo del Remedio, los cuales aparecen ataviados con frondosa vegetación, en sus márgenes.



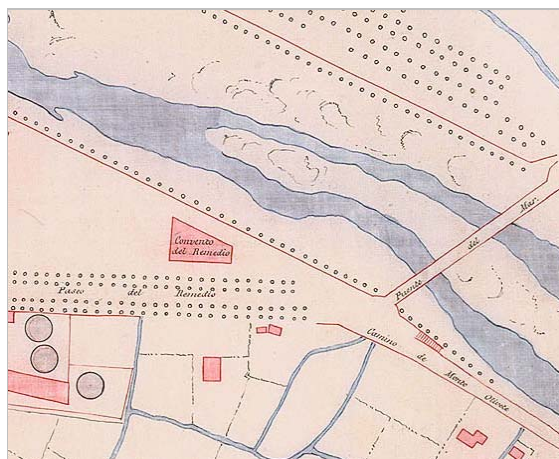
Plano de la ciudad de Valencia realizado con suma minuciosidad. El puente del Mar aparece de nuevo en planta y en él figuran sus dos rampas de bajada al cauce. A la izquierda, aguas arriba del puente, la construida en 1596 y a la derecha la realizada, seguramente, a finales del S. XVIII. Aparecen grafiados en esta última rampa, lo que suponemos será un amplio peldañado, con el fin de hacer más suave el ascenso.

<sup>335</sup> No se han encontrado datos relativos al proyecto ni a las obras ejecutadas.





Plano de Valencia (1869). Cuerpo de Ingenieros del Ejército



Dibujo simplificado del puente del Mar, solo representado por su contorno, que marca su direccionalidad, y las rampas que el puente poseía a ambas riveras.

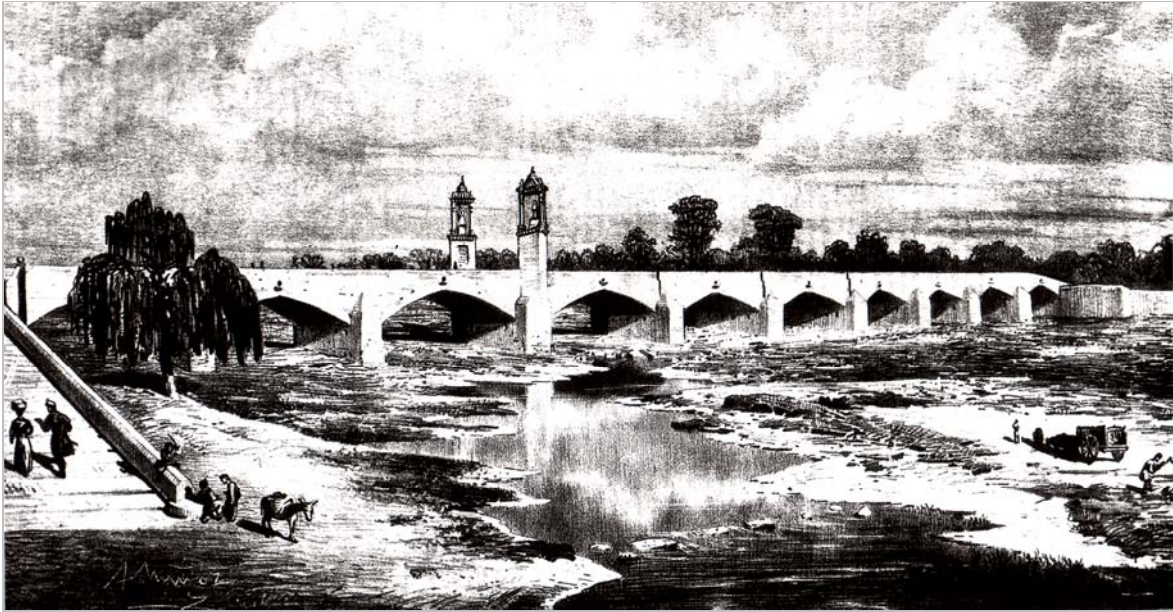


Vista de Valencia, Ca 1860. Ports de Mer d'Europe. Espagne. Vue general de Valence - Vista general de Valencia. París, L. Turgis L.<sup>ne</sup> Imp<sup>r</sup>. Edit<sup>r</sup> rue des Ecoles, 69. Maison à New York.- Desinéé et Lith. Par Sabatier Autor: León Jean-Baptiste Sabatier (Paris, 18...-1887). Museo de la Ciudad de Valencia. Archivo Huguet. Colección L. Giménez Lorente. Colección E. Rieta.

Vista de Valencia tomada, a cierta altura, desde el Paseo de la Alameda. Parte del puente de la Mar aparece oculto bajo la frondosa vegetación. Dibujada con un extraordinario realismo, se ilustran todos los pormenores del puente. Entre la arboleda, se puede ver parte del pretil del puente donde aparece uno de los bancos adornado con sus copas gallonadas. Asombra el gran muro y pretil, de la rampa en la margen derecha, así como la longitud de la misma, hasta ahora nunca mostrada desde este ángulo.

En primer término, mercaderes y caminantes, circulan por el Paseo de la Alameda en dirección al puente.





Puente del Mar. 1864. A. Muñoz.- Liz V. Alegre. Revista "El Museo Literario" año I, nº 8, p 61. 16 enero de 1864. Biblioteca Serrano Morales.

Vista del puente de la Mar realizada desde el cauce del río Turia. A la izquierda de la imagen, unos transeúntes ascienden por la rampa situada aguas abajo del cauce. Del pretil podemos observar su geometría, con los cantos achaflanados. El puente ocupa todo el ancho de la imagen de derecha a izquierda, con sus 10 arcos, sobre éstos las gárgolas, para la evacuación de las aguas, a la altura de cada clave, los casilicios con las imágenes y las ménsulas de 1782, incorporadas por Ignacio Miner. No se ha ilustrado el ornato de los pretilles, a excepción de las dos bolas en el arranque del puente a mano derecha.



Fotografía general del puente del Mar.  
Anónima. Colección J. Huguet. Biblioteca Valenciana.





Perspectiva de la ciudad de Valencia despojada de la muralla que le confinaba. 1874. Vista desde la Alameda, con el puente del Mar en primer plano. Autor: José María Reinoso Museo de la Ciudad de Valencia. Archivo Huguet

En 1876 se inauguró la línea del tranvía que discurría desde Valencia al Grao y al Cabañal. Para ello debieron adecuar el puente del Mar, ya que dicha línea de tranvía lo recorría, permitiendo su acceso a la ciudad.

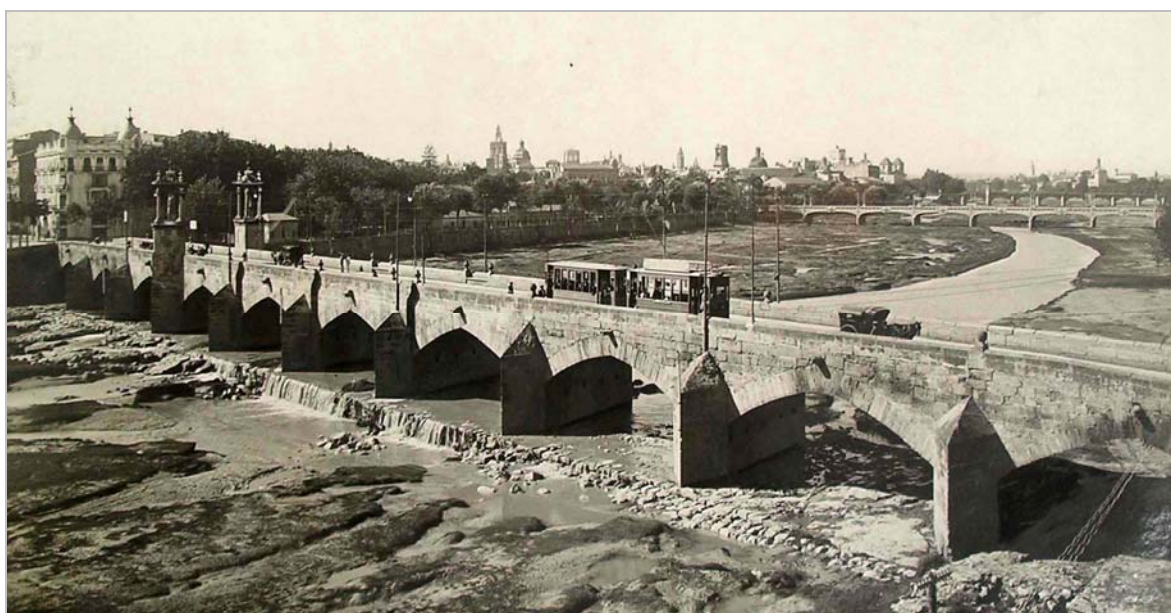


Panorámica del puente del Mar, finales del XIX principios del XX. Tarjeta postal. Anónima, Biblioteca Valenciana

En 1899 el puente debería encontrarse deteriorado ya se insta a su reparación -junto con el de la Trinidad-, aunque carecemos de datos que confirmen si éstas fueron llevadas a cabo: “Moción del Sr. Domingo respecto a que por el Director de Caminos y Arquitecto Municipal propongan las reparaciones convenientes en los puentes del Mar y Trinidad y estudios de continuación de los pretiles desde Monteolivete a la Azud de la acequia del Oro”.<sup>336</sup>

El 24 de marzo de 1900<sup>337</sup> el tranvía fue electrificado por lo que el tendido eléctrico pasó a ser parte de la imagen del puente. Tal y como consta en el Archivo Histórico Municipal de Valencia, el puente fue “reparado” en 1898 acometiendo, seguramente, las adecuaciones necesarias para la electrificación del tranvía.

En 1909, con motivo de la Exposición Regional, se construye aguas arriba al puente del Mar, la pasarela de la Exposición. Ésta permitía cruzar el río a los ciudadanos que quisiesen asistir a tal evento, con mayor comodidad, sin tener que desviarse. A su vez liberó, al estudiado puente, del continuo paso de viandantes aunque, como veremos a continuación, no fue suficiente.



Fotografía del puente del Mar, tomada en los inicios del Siglo XX, por Vicente Barberá Masip. El puente es atravesado por la línea del tranvía que discurría hasta el Grao y el Cabañal. Al fondo, la pasarela de la Exposición, construida en 1909 con motivo de la Exposición Regional. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>336</sup> AHMV: Año. 1898. Sección tercera. Sub.B. Clase I. Sub A. Num. 4.

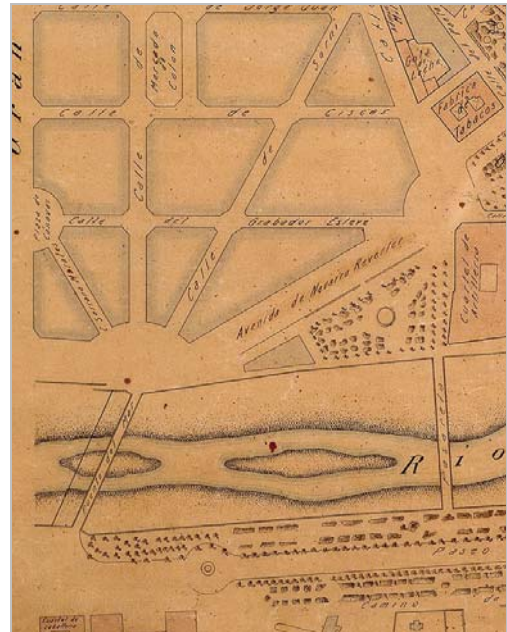
<sup>337</sup> Aleixandre Porcar J., Catalá Gorgues, M. A. "Memoria Gráfica del Valencia". Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 44. El Puente del Mar. p 528





Plan General. Aprobado por real Orden de 31 de agosto de 1911. Firmado, en 1910, por el arquitecto Federico Aymaní Faura.

En él se propone la apertura de la avenida del Real y del Oeste y la ampliación de la Plaza de la Reina. Tan ambicioso plan, no se llevó a efecto.



A finales del S. XIX e inicios del S. XX Valencia sufre un periodo de extensión y desarrollo. El entorno al puente del Mar, se modifica. Con la desaparición del Monasterio del Remedio, el gran solar se convierte en una gran zona ajardinada y la avenida del Remedio, se transforma pasando a denominarse Avenida de Pérez Reverte. Además, se urbanizan todos los terrenos adyacentes, trazando la calle Sorní (1884) siguiendo la direccionalidad del puente del Mar.

El tránsito del puente se encontraba sobreesaturado, aumentado por las dos líneas del tranvía. Entre los años 1902 y 1916, son presentados al Ayuntamiento de Valencia diversos proyectos para su ampliación<sup>338</sup>. Ninguno de estos proyectos llegó nunca a realizarse, al no contar el Consistorio con los fondos requeridos.



Fotografía testimonio de la gran congestión de tráfico existente, sobre el puente del Mar, tras la instalación del tranvía. Tarjeta postal. Anónima. Biblioteca Valenciana.

<sup>338</sup> El último, sin modificar la fisonomía del mismo, multiplicaba la anchura del puente por dos. Fue presentado por el arquitecto José Burguerá en 1916.

En 19 de enero de 1926, el Ayuntamiento aprueba construir un nuevo puente, aguas abajo. Este nuevo puente, al que se le denominó Puente de Aragón, arrancaba en la gran Vía Marqués del Turia y terminaba en la Alameda a la altura de la estación de ferrocarriles de Aragón. El proyecto fue redactado por el ingeniero don Arturo Monfort Hervás, jefe de la División Hidráulica del Júcar. Las obras fueron adjudicadas por subasta, por una cantidad de 2.294.251'01 pesetas, a don Francisco Camps Serrano y el presupuesto final de las obras ascendió a la cantidad de 2.694.822'16 pesetas. El puente de hormigón armado, con 6 arcos de 25 m de luz, tiene una longitud de 181,80 m. y una anchura de 30 m -20 m de calzada y 5 m en cada acera-, fue inaugurado por el Alcalde de Zaragoza el señor Martínez Andrés, el 2 de agosto de 1933<sup>339</sup>.

La construcción de este nuevo puente hizo que el puente del Mar se liberara del tráfico rodado así como de las vías del tranvía, convirtiéndose desde entonces en un puente meramente peatonal. Aprovechando las obras de construcción del nuevo puente, y a fin de disminuir las fatigosas pendientes con las que contaba el puente del Mar en sus dos entradas, el arquitecto Mayor del Ayuntamiento, el Sr Goerlich, proyectó dos grandes escalinatas de acceso al puente, a fin que mejorar la accesibilidad de los viandantes.

En el Archivo Histórico Municipal de Valencia, con fecha del 11 de abril de 1932, figura parte de la memoria del proyecto, presupuesto y algunos planos, donde quedan reflejadas las actuaciones a realizar, tanto en la urbanización del puente de Aragón como de las nuevas escalinatas para el puente del Mar. A continuación se transcriben dichos documentos<sup>340</sup>:

#### URBANIZACIÓN PARA LAS ACOMETIDAS DEL NUEVO PUENTE FRENTE A LA GRAN VÍA.

*El Arquitecto Mayor, Sr. Goerlich, a fecha de 11 de Abril de 1932, formula proyecto de urbanización para la ejecución del firme de entrada y salida al nuevo puente emplazado en el río Turia frente a la Gran Vía.*

*En la Memoria del proyecto:*

- *Nuevas líneas del tranvía, que para aquel momento circulaban por el puente del Mar.*
- *Prolongar el paseo de la Alameda en una longitud de 280 metros y consecuentemente la Avenida de Mariano Aser para recoger el tráfico de la*

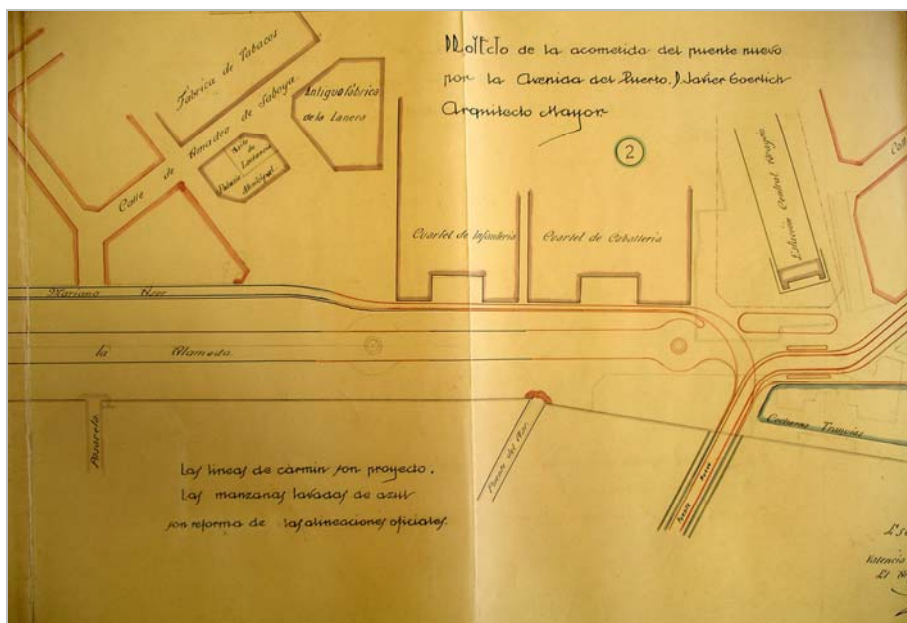
---

<sup>339</sup> Boletín de Información Municipal. Nº 35 año X (nº 16 segunda etapa - 3er trimestre 1962) Ayuntamiento de Valencia. 1962. p 26 - 27.

<sup>340</sup> AHMV. Archivo Municipal. Fomento Obras Públicas. Puentes. 1932. Caja 15

- carretera de Barcelona y de los Caminos de Burjasot, Paterna y Liria exige que los actuales jardines de frente de los Cuarteles se conviertan en vía pública.
- Que el grupo de 2 o 3 casas que forman lo que resta de manzana entre la bajada del puente de la Mar y el nuevo puente frente a la gran Vía desaparezcan.
  - Que se expropie a la Compañía de los Ferrocarriles del Central de Aragón los terrenos que se indican en los planos.
  - Que se ultime la expropiación total o parcial del edificio “Cocheras de tranvías”
  - Que se urbanice el suelo y subsuelo de toda la zona interesada por la reforma proyectada conforme indica los planos y presupuesto de este proyecto.
  - **Construir una escalinata de entrada al puente del Mar para convertirlo en Pasarela luego levantadas las vías del tranvía.**

Firmado por el Arquitecto Mayor en fecha de 11 de abril de 1932<sup>341</sup>.

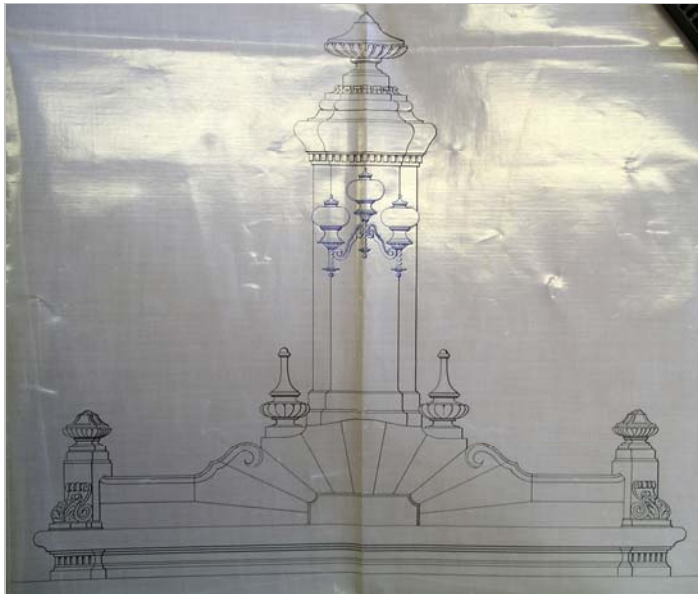


Proyecto del Arquitecto Mayor del Ayuntamiento Sr Goerlich, de abril de 1932, para la urbanización del los alrededores al puente de Aragón. En el plano queda reflejada la nueva escalinata que desde 1935 luce el puente del Mar. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

<sup>341</sup> Presupuesto adjudicado al puente del Mar

<b>- HORMIGÓN MOSAICO PAVIMENTO A P. MAR</b>			
	Superficie	pesetas	total pesetas
	6590,00	28,00	184.520,00
<b>- ESCALERA ACCESO PUENTE DEL MAR</b>			
	Metros lineales	pesetas	total pesetas
	410,00	32,00	13.120,00
<b>- ELEMENTOS DECORATIVOS P. MAR</b>			
	Unidades	m <sup>3</sup>	total pesetas
	244,00	700,00	30.800,00





Bancos que adornan el puente del Mar, diseño de 1932. Dibujo realizado por el Arquitecto Mayor del Ayuntamiento, Sr. Goerlich. Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Junto a las escalinatas y para dar más hermosura al puente, Goerlich diseñó cuatro bancos y elementos ornamentales ubicados en cada una de las esquinas. Estos bancos se situaron en chaflán, como enlace entre el puente y muros de sostenimiento y pretilos del cauce.

Las obras, tanto de acondicionamiento del puente de Aragón como de reforma del puente del Mar, fueron realizadas por Pavimentos Warrenite Bitulithic S.A., adjudicadas por 1.829.535'12 pesetas<sup>342</sup>. Fueron iniciadas el 26 de junio de 1933 y terminadas en enero de 1935<sup>343</sup>, a excepción del pavimento que no se realizó. El 3 de agosto de 1943, el Consistorio, con un presupuesto de 145.000 pesetas, ordenó la pavimentación<sup>344</sup> del puente. Para ello se eligieron losetas de rodano blanco. La pavimentación del puente tuvo lugar en 1944.

<sup>342</sup> Ventura Vidal. "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar" Valencia Atracción nº 137. Año XX 2ª época. Valencia. Junio 1946 p. 23

<sup>343</sup> Boletín de Información Municipal. Nº 35 año X (nº 16 segunda etapa - 3er trimestre 1962) Ayuntamiento de Valencia. 1962. p 21.

<sup>344</sup> AHMV: Archivo Municipal. Cajas Modernas. Año 1940-1943. Caja 45. 3 agosto de 1943

"Oficio de la Alcaldía dirigido al Sr. Presidente de la Comisión ordenando se lleve a efecto el pavimento del puente del Mar con losa de piedra, cuya tonalidad y condición armonice con la sillería del mismo.

El presupuesto extraordinario de Caminos, Mercados, Cementerios y otros, en el que se consigna en el Capítulo XI, artículo 3, partida 5ª la cantidad de ciento cuarenta y cinco mil pesetas para el pavimento del puente del Mar y siendo necesario se lleve a efecto dicha obra".

- El proyecto de Vicente Valls fue aprobado el 5 de octubre 1943, y adjudicadas el 24 de enero de 1944 a Ramón Rodrigo Navarro por 102.374 pesetas.



Escalinata del puente del Mar.  
Fotografía tomada por Luís Vidal, en 1962.  
Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Durante el transcurso de las obras apareció, el 8 de agosto de 1933, la cabeza de la Virgen de los Desamparados batida sobre el pavimento del puente. El escultor Alfredo Just se encargó de su reparación, ofreciéndose voluntario, de forma gratuita, para tal empeño. La aureola y la Azucena fueron rehechas por Martínez y Colomer<sup>345</sup>.



La fotografía de la derecha muestra, el casillio de la imagen de la Virgen de Desamparados, tras aparecer abatida toda la parte superior de la estatua, el 8 de agosto de 1933. En la imagen de la derecha, los restos de la corona y aureola, en el suelo del puente del Mar. Archivo Histórico Municipal de Valencia<sup>346</sup>

Nuevamente las estatuas fueron castigadas, esta vez durante el transcurso de la Guerra Civil Española, en julio de 1936<sup>347</sup>. El puente permaneció desprovisto de sus imágenes hasta que en 1939<sup>348</sup> el Alcalde de la Ciudad, don Joaquín Manglano, decidió reponerlas.

*El Ayuntamiento optó adquirir las 4 imágenes dañadas realizadas mediante concurso público entre aquellos escultores valencianos galardonados con primeras medallas en exposiciones nacionales.*

---

<sup>345</sup> Rafael Gil, Carmen Palacios "El Ornato urbano. La escultura pública en Valencia" Ed. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 2001. p 37

Ventura Vidal. "Puentes y pasarelas sobre el Turia. El del Mar" Valencia Atracción nº 137. Año XX 2ª época. Valencia. Junio 1946 p. 24

<sup>346</sup> Fotografías, seguramente realizadas por E. Sefilis Barberá. En el archivo Municipal datadas en el periodo comprendido entre 1936-1939.

<sup>347</sup> Las imágenes existentes en el puente del Real, también fueron derrocadas.

<sup>348</sup> No fue hasta 1946 que las imágenes, de la Virgen de los Desamparados y la de San pascual Bailón, volvieron a lucir en su sitio.



*Estas imágenes se habían de labrar en cuatro bloques iguales de mármol del país adquirido por la Corporación Municipal, de forma que las cuatro contaban con la misma cantidad de piedra, tonalidad y colorido.*

*El conjunto en las cuatro piezas se estimó que no debía de exceder la cantidad de 120.000 pesetas<sup>349</sup>*

Las bases del concurso<sup>350</sup> se establecieron años más tarde, siendo el plazo de presentación de los modelos realizados por los candidatos<sup>351</sup> el 15 de diciembre de 1943.

Se presentarían unos diseños con las mismas proporciones y ornatos que las esculturas definitivas, pero estos se realizarían en escayola blanca siendo la altura de un metro para la estatua de la Virgen de los Desamparados y 90 centímetros para la de los Santos. Las esculturas definitivas medirían 2 metros la de la Virgen (sin contar con la corona ni la aureola) y 1.80 metros la de los Santos. Estarían cuidadosamente labradas y se realizarían con mármol del país<sup>352</sup>.

Para que el pueblo pudiese observar y valorar los trabajos realizados por los artistas, se realizó, en el Consulado de la Lonja, una exposición<sup>353</sup> donde se mostraron todas las obras. El 20 de abril de 1944 se dio a conocer el resultado del concurso: José Ortells López, vecino de Villarreal y catedrático de Modelado, sería el escultor encargado de realizar la imagen de San Pascual Bailón y; para la estatua de la Virgen de los Desamparados, el concurso quedó desierto<sup>354</sup>. El Consistorio adjudicó su talla, por méritos reconocidos, al escultor Vicente Navarro, catedrático de Escultura de Barcelona, siendo terminada y colocada sobre el casilicio el 12 de febrero de 1946<sup>355</sup>.

---

<sup>349</sup> AHMV: Archivo Municipal/Parte Moderna. Exp. Monumentos año 1939. Exp. 26

<sup>350</sup> No solo para las imágenes del puente del Mar, también salieron a concurso las esculturas del puente del Real. Imágenes de San Vicente Ferrer y de San Vicente Mártir.

<sup>351</sup> Se presentaron al concurso un total de 18 escultores.

<sup>352</sup> Rafael Gil, Carmen Palacios "El Ornato urbano. La escultura pública en Valencia" Ed. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 2001. p 40-42

<sup>353</sup> Inaugurada el 2 de abril de 1944.

<sup>354</sup> Puente del Real: Carmelo Vicent Suria realizaría la estatua de San Vicente Ferrer. Quedó desierta la imagen de San Vicente Mártir, dándose directamente el Consistorio la obra al escultor Ignacio Pinazo Martínez.

<sup>355</sup> Rafael Gil, Carmen Palacios "El Ornato urbano. La escultura pública en Valencia" Ed. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 2001. p 40-42.



Imagen de la Virgen antes de 1936  
 Escultor: Francisco Sanchis, 1782  
 Fue reparada por Alfredo Just en 1933  
 Fotografía anónima  
 Archivo Histórico Municipal de Valencia



Virgen de los Desamparados  
 Escultor: Vicente Navarro en 1946  
 Fotografía de J. Cabrelles Sigüenza  
 Archivo Histórico Municipal de Valencia



Imagen de San Pascual Bailón antes de 1936  
 Colocada en 1677  
 Fotografía anónima  
 Archivo Histórico Municipal de Valencia



San Pascual Bailón  
 Escultor: José Ortells López  
 Fotografía de J. Cabrelles Sigüenza  
 Archivo Histórico Municipal de Valencia

Los casilicios que iban a albergar estas imágenes se encontraban bastante castigados y en precario estado de conservación por lo que, el 7 de enero de 1946, el Consistorio aprobó su reparación<sup>356</sup>. El arquitecto mayor del Ayuntamiento, J. Goerlich, realizó el estudio y

<sup>356</sup> No sólo se repararían los casilicios del puente del Mar, sino también los existentes en el puente del Real. El presupuesto de reparación de los del puente del Real ascendió a 2.640 pesetas.

presupuestó las partidas a realizar en los casilicios<sup>357</sup>. El presupuesto final ascendió a la cantidad de once mil quinientas noventa y seis pesetas.

Trabajos a realizar y presupuesto de los casilicios del puente del Mar<sup>358</sup>:

- Poner 15 canecillos de la cornisa de la plataforma general	8.250 pesetas
- Preparar y reponer trozos de cornisa	1.000 pesetas
- Andamiaje	900 pesetas
- Medios auxiliares	200 pesetas
- Reparar la teja de cubierta	306 pesetas
- Trabajos de albañilería	<u>940 pesetas</u>
Total	11.596 pesetas

Estos trabajos nunca llegaron a realizarse, por lo que los casilicios continuaron malográndose. El 14 de julio de 1951 se publica una carta<sup>359</sup> en el Levante, Mercantil Valenciano, escrita por el Sr. Ponente de Monumentos, donde denuncia el lamentable estado de conservación del casilicio de la Virgen de los Desamparados. Sólo nueve días más tarde a esta publicación, el Ayuntamiento realizó un informe<sup>360</sup> sobre la situación del casilicio y ordenó su inmediata restauración; además dictaminó que también fuese reparado el casilicio de San Pascual Bailón. El 4 de marzo de 1952 los casilicios ya estaban totalmente restaurados y lucían todo su esplendor<sup>361</sup>.

El puente del Mar ha permanecido desde entonces inalterable, ni siquiera la gran riada acontecida en 1957 logró vulnerarlo. Este puente, que hermosea y es imagen del cauce del río Turia a su paso por la ciudad de Valencia, en la actualidad constituye un bonito acceso peatonal desde el Paseo de la Alameda.

---

<sup>357</sup> Firmado el 5 de marzo de 1946

<sup>358</sup> AHMV: Archivo Municipal. Parte Moderna. Puentes. Fomento Obras Públicas. 1946. Caja 15.

<sup>359</sup> Carta n 5.322 - Levante

“Cruzo la pasarela de acceso a la Alameda a la plaza América y he observado el estado ruinoso en el que se halla el templete – cubierta de la Imagen de Nuestra Señora de los Desamparados allí existente; tenía la esperanza de que se reparara son tener que recurrir a la eficiente y simpática sección “Vox Populi”, pero esta reparación no llega y tanto el evitar algún daño grave a los que por allí transitan, pues yo tomo mis precauciones.”

AHMV: Archivo Municipal. Parte Moderna. 1950 - 1951. Caja 57

<sup>360</sup> Informe del Arquitecto Municipal

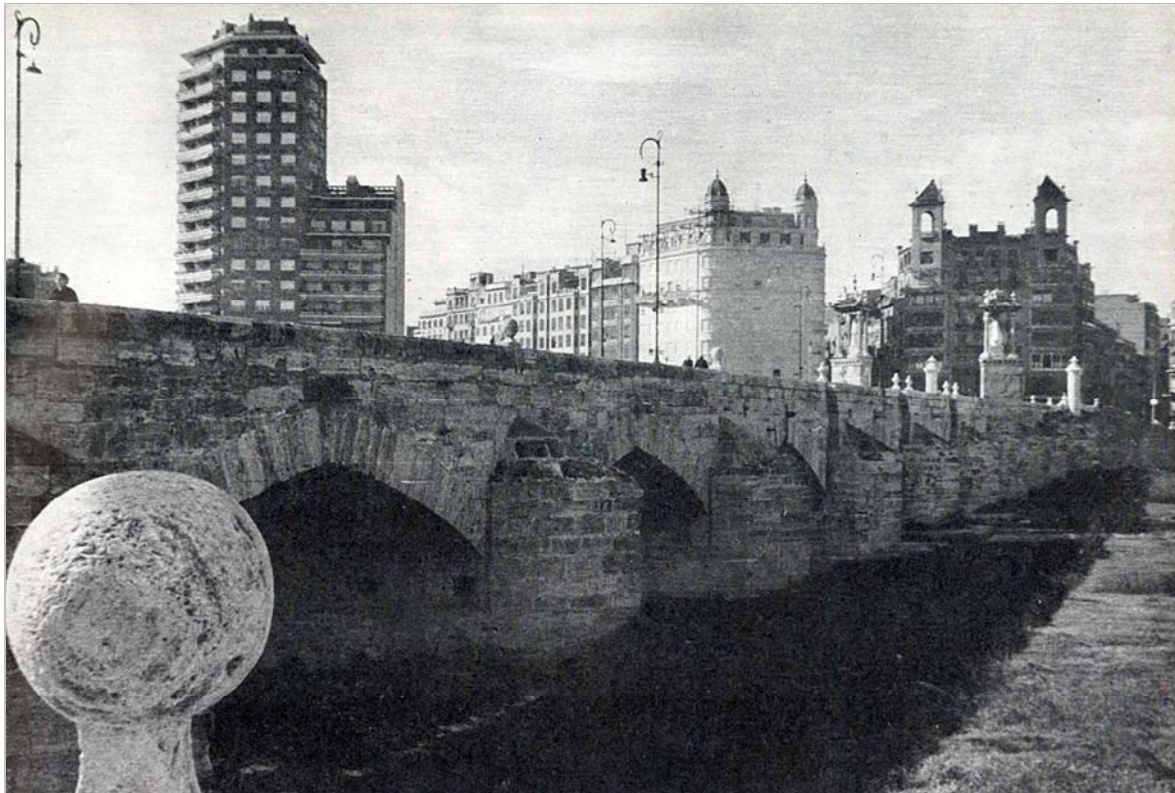
“Una de las 3 columnas del templete. La situada al extremo este, se halla agrietada en su capitel y procede sea reparada en evitación de que siga aumentando la ruina inicial. Al mismo tiempo habrán de reponer algunos modillones que faltan en los frisos. Reparación análoga habrá a realizarse en el templete fronterizo de la baranda, pues aunque no tan acentuados aparentemente, se acusan los mismos defectos.

Se dan órdenes para las indicadas reparaciones.”

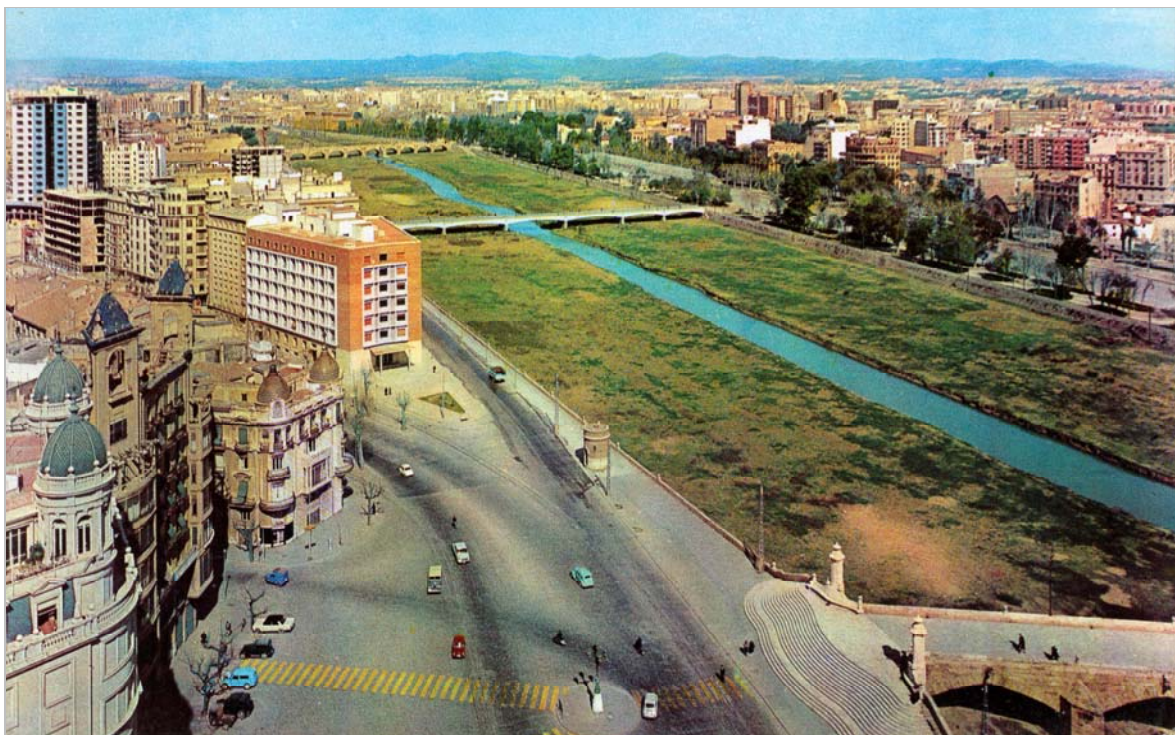
<sup>361</sup> AHMV: Archivo Municipal. Parte Moderna. 1950 - 1951. Caja 57

- Su reparación ascendió a la cantidad de 11.432,200 pesetas.





Fotografía del alzado, aguas arriba, del puente del Mar. En primer término una de las bolas que adornan tanto puentes como pretilos del cauce, dispuestas, en 1596, por el Arquitecto Juan de Herrera.  
Fotografía extraída del Boletín Información Municipal N° 35 Año X (n° 16 segunda etapa- 3er trimestre 1962). Ayuntamiento de Valencia. p. 19



Vista aérea de Valencia realizada en la segunda mitad del S. XX. En primer término a la derecha, el arranque del puente del Mar desde la Plaza América, donde observamos la escalinata diseñada por Goernith, de planta lobulada y los bancos en chaflán con su ornato. Al fondo, la pasarela de la Exposición, tras su reconstrucción de 1967 y en último término el puente del Real. Las aguas del Turia, por aquel entonces se encontraban canalizadas discurriendo por el centro del cauce.  
Fotografía anónima. Biblioteca Valenciana

### 5.5.2.- Descripción

El puente del Mar atraviesa el antiguo cauce diagonalmente, uniendo el paseo de la Alameda, -ribera izquierda-, con la plaza América, -ribera derecha-. Este esviaje respecto a los pretiles del cauce, manteniendo sus pilas paralelas a éstos para permitir que las aguas discurran con naturalidad, le confiere cierta singularidad.

Posee una longitud de 162,64 metros y una anchura de 9,22 metros, estando construido en su totalidad con sillería caliza, perfectamente labrada y aparejada.

Cuenta con 10 arcos apuntados abovedados, entre tajamares, realizados a rosca y sus dovelas están labradas en forma ligeramente trapezoidal. Éstas poseen una altura que varía entre 1 y 1.20 metros y unos anchos de entre 0,35 y 0,55 metros. La luz de los arcos entre pilas oscila entre 13,40 y 13,20 metros.

Tanto la altura del arranque como la de la clave de los arcos y bóvedas, cambia en función de los desniveles existentes en el terreno, por lo que resulta casi imposible encontrar, dentro de una misma bóveda, dos alturas iguales. La altura de los arranques oscila entre los 2,90 m. de media, en el primer arco de ambos márgenes, hasta los 2.19 m. en el segundo arco, empezando a contar desde la izquierda. La altura de la claves de los 10 arcos son: h1: 5,83m, h2: 4,98m, h3: 4,63m, h4: 5,12m, h5: 5,14 m, h6: 5,14 m, h7: 5,22m, h8: 4,75m, h9: 4,83m, h10: 5,81m, empezando a contar desde el arco de la margen derecha.

Las pilas, tajamares, tímpano y pretiles, están realizados con aparejo en hiladas sucesivas y sillares colocados a soga. Los sillares están labrados en su cara exterior con pico fino y se encuentran admirablemente tramados y aparejados. Cuenta con 9 pilas, además de los estribos de los extremos y 18 tajamares, 9 a cada lado. Los tajamares están construidos como prolongación de las hiladas de las pilas rematándolas en ángulo para facilitar el paso de las aguas. Se coronan en punta de diamante.

La base de estos tajamares alcanza unas alturas que varían de entre 4,13 y 4,82 m., y en su parte más alta llega a alcanzar desde 5,80 a 6,38 m., dependiendo del tajamar y en función de los desniveles del terreno.

El tímpano posee una longitud de 162,64 m. Su altura máxima absoluta, con hilada y media por encima de los arcos, es de 7.51 m. en el arranque de la Plaza América, 6.84 m. en el centro y 7.21 m. en el arranque del paseo de la Alameda. Estas medidas pueden llevar a confusión, dando a entender que el puente sea más bajo por su parte central, pero en

realidad es el terreno el que desciende en los arranques del puente. Su perfil forma una pequeña curvatura, siendo la parte más alta su zona central. Las medidas relativas respecto a la cota 0 situada en el inicio del puente, en el acceso desde la Alameda, son de + 0,16 en la zona central y +0,12 en el inicio del mismo por la plaza América.

El tímpano se ve interrumpido, justo encima de la clave de cada arco, por unas gárgolas de evacuación de las aguas de lluvia. Se inclinan respecto a la horizontal a fin de evitar el estancamiento de las aguas, poseen forma troncocónica y están dotadas, en su extremo, de un pequeño goterón. Sobre el tímpano y limitando los laterales del puente se ubican los pretilos o barandas. Realizados por dos hiladas de sillería colocadas a soga, alcanzan una altura entre 0.88 y 1 m., y tienen un ancho de 0.45 m. Los sillares de la hilada superior están labrados con cantos biselados o achaflanados y en ellos figuran, de forma alternada a ambos lados del puente, las farolas que lo iluminan, con un total de 8 (4 en cada uno de los lados).

Durante los años 1781 y 1782, se dotó de unos estribos lobulados con la misma sillería y aparejo del tímpano y pretilos. Estos estribos, además de enriquecer el puente, sirven de refuerzo de los muros y fueron colocados a la altura de los tres tajamares centrales<sup>362</sup>. Existen un total de 6, tres a cada lado del puente. Los pretilos se interrumpen al llegar a cada uno de estos estribos, para colocar en su lugar unos bancos de piedra. Estos bancos se encuentran ornamentados, en cada uno de sus extremos, con sendos adornos gallonados de piedra.

El pretil está decorado con esferas de piedra caliza sobre base tronco-piramidal y diámetro de 45 cm. Con un total de 10, están colocadas a la altura de los tajamares. Dos sobre el primero, segundo y tercero, contando desde el paseo de la Alameda y dos más sobre los tajamares de las dos primeras pilas, contando desde la plaza América.

El puente posee dos casilicios, ubicados sobre el tercer tajamar, empezando a contar desde la plaza América, uno a cada lado del puente. Éstos albergan y protegen de las inclemencias del tiempo, las estatuas de la Virgen de los Desamparados - lado aguas arriba- y de San Pascual Bailón - aguas abajo -. Realizados con sillería de la cantera de Agullent, en el Vall d'Agres, se encuentran aparejados, como el resto del puente, con hiladas a soga. La planta de estos casilicios es triangular y sus aristas están biseladas. Están girados respecto a los tajamares que los soportan, siendo uno de los lados del triángulo paralelo a los pretilos del

---

<sup>362</sup> Las la riada de 1776, los tres arcos centrales del puente y sus tajamares fueron derruidos en su totalidad.



puente. El lado del triángulo del casilicio de la Virgen de los Desamparados, mide 300.5 cm y el del San Pascual Bailón 298.5 cm.; los biseles de sus esquinas son de 21 cm. La base del casilicio alcanza una altura, medida desde el pavimento del puente, de 3,43 metros y sobre ésta aparece una pequeña cornisa moldurada, de 40 centímetros de alto, con canecillos. Sobre esta base, tres columnas de orden compuesto, realizadas en mármol, sustentan el entablamento circundado por canecillos, y por encima de él un pequeño tejadillo a tres aguas terminado con teja vidriada. Como remate de la cubierta, en cada uno de los extremos, un pináculo gallonado y en la parte central una cruz, sobre peana moldurada, realizada en bronce.

La imagen de la Virgen de los Desamparados mide 2 m. de altura, y fue esculpida por Vicente Navarro; la de San Pascual Bailón tiene 1.80 m., y fue realizada por José Ortells López. Están esculpidas con mármol del país, y se exhiben sobre peanas donde aparece labrado el escudo de la ciudad de Valencia.

El puente se pavimentó en 1944 con losetas de rodeno. En cada uno de los arranques del puente, y para salvar la diferencia de nivel existente, el arquitecto mayor del Ayuntamiento de Valencia, J. Goerlich proyectó sendas escalinatas -en 1932-. Éstas tienen planta curvilínea, y una longitud de 37,85 m. en su parte más larga y 14,20 m. de anchura. Las huellas varían entre 34 y 35 cm. y la contrahuella es de 13,5 cm. de media. El quinto peldaño, en la escalera del arranque por el paseo de la Alameda, y el tercero, en la de la Plaza América, poseen una huella de 1 m. La escalera, desde el paseo de la Alameda posee un total de 19 peldaños, mientras que su opuesta tiene 16, aunque por lo menos debía tener un peldaño más, ya que se vislumbra parte del él embebido en el pavimento de la acera existente actualmente.

En cada uno de los extremos del puente, el mismo arquitecto diseñó unos bancos con ornamento que decoran el puente y además permiten el descanso de los que transitan por él. Estos bancos están colocados formando chaflán y sirven de unión entre los pretilos del puente y los que, longitudinalmente, recorren el cauce del río. Se construyeron todos ellos en piedra, y su planta, así como su respaldo, son ligeramente ondulados. Los extremos de cada banco están decorados, sobre su asiento figuran dos ornatos moldurados, uno a cada lado, y sobre el respaldo elementos de piedra gallonados, de planta cuadrada y altura total 85 cm. Tras el respaldo del banco, en su parte central y franqueado por dos copas circulares, de un metro de altas y también gallonadas, un esbelto pináculo moldurado,

coronado por una gran copa, nuevamente gallonada. La altura total de este pináculo es de casi 5,5 metros.



Puente del Mar. A la izquierda, casilicio de la Virgen de los Desamparados, a la derecha, el de San Pascual Bailón. Vista general desde arranque plaza América



Alzado, aguas abajo, del puente del Mar



Escalinatas. Paseo de la Alameda



Escalinatas. Plaza América



Fotografía detalle de las escalinatas





Vistas generales



Vistas generales



Banco y ornato en esquina



Adorno lateral de banco



Respaldo del banco



Alzado posterior, adornos gallonados





Detalle del pináculo



Alzado banco pétreo con ornato sobre el pretil del puente





Estribos sobre los tajamares centrales



Arco apuntado entre tajamares





Alzado y vista aérea del tajamar



Detalle de la gárgola



Clave del arco





Pila, tajamares y bóveda



Arranque del puente





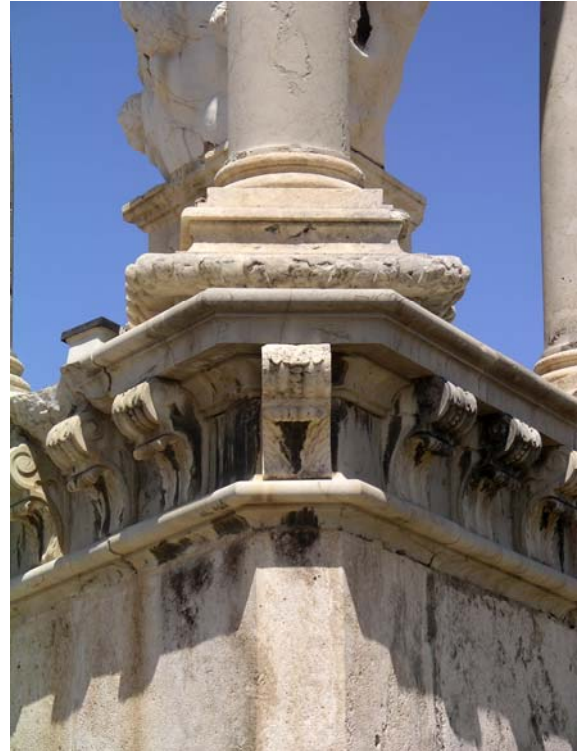
Alzado posterior del casilicio de San Pascual Bailón



Detalle del apoyo -encuentro- entre casilicio y tajamar



Casilicios de la Virgen de los Desamparados y de San Pascual Bailón



Detalle del entablamento. Detalle de la basa del casilicio





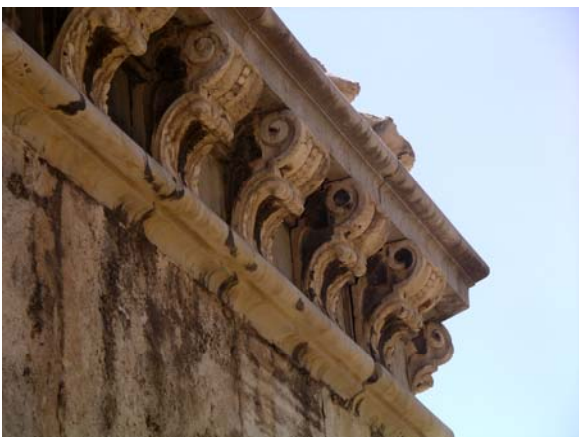
Casilicio de la Virgen de los Desamparados



Detalle de encuentro capitel - entablamento



Entablamento



Detalle de canchillos.



Capitel compuesto











el 18 de julio de 1888<sup>364</sup>. Más tarde llegaría la línea que enlazaría con Bétera y Rafebunyo<sup>365</sup>. En 1917 se inicia la electrificación de las vías finalizando en 1928.

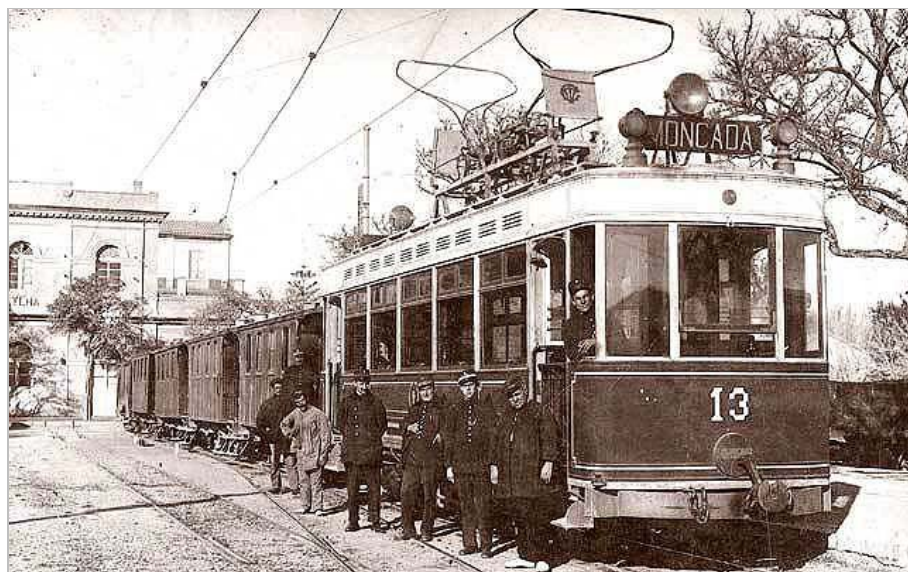
La estación del Pont de Fusta se construyó por proyecto del arquitecto Joaquín María Belda Ibañez, a orillas del río Turia en la ribera izquierda, entre los puentes de Serranos y Trinidad. El edificio, simétrico, de corte sobrio y academicista, lo componen 5 cuerpos que de forma escalonada conforman un volumen armónico. De dos plantas, la baja servía para la atención al público: era sala de espera y contaba un amplio vestíbulo -para el tránsito de viajeros-, al cual se accedía desde sus dos fachadas. La planta superior se dedicaba a sede y oficinas de administración de la compañía. Sobresale el cuerpo central, con una altura más, el cual se encuentra rematado por un frontón triangular. Destacar de la fachada principal la amplia marquesina de cerrajería modernista que la recorre en toda su longitud. En la parte posterior del edificio se ubicaban los andenes. Desde 1999 el edificio es sede de la Policía Autonómica, dependiente de la Consellería de Justicia, Interior y Administración Pública.



Estación de la Sociedad Valenciana de Tranvías

<sup>364</sup> Arazo, M<sup>a</sup> A. "Estacioneta y pont de Fusta" *Las provincias*. es. 18 agosto 2007

<sup>365</sup> La Sociedad valenciana de Tranvías, se fusionó en 1917 con la Compagnie Gérenale des Tramways de Valence (Espagne) Societé Lyonnaise. Ese mismo año se inició la electrificación de las vías, finalizando en 1928 con la electrificación de la línea de Liria. En 1964 la CTFV revistió su concesión de ferrocarriles al estado y la de tranvías a SALTUV, que gestiona el Ayuntamiento de Valencia.



Fotografía del ferrocarril en dirección a Moncada, al fondo la *Estacioneta*<sup>366</sup>.

El Pont de Fusta, como ya se ha dicho, facilitaba el paso de los pasajeros arribados a la estación. Dicha pasarela se realizó a instancia del señor Francisco Motes, tal y como consta en la instancia dirigida al Ayuntamiento de Valencia y localizada en el Archivo Histórico Municipal. Siendo ésta la única fuente escrita sobre dicha pasarela, se considera relevante realizar su transcripción:

“Francisco Motes, vecino de Valencia según célula que exhibe número 3305 a V.E. respetuosamente

Expone: Que con propósito de dar servicio a viajeros que en la actual época del año llegan a Valencia por la parte Norte de la ciudad utilizando los Ferrocarriles y Tranvías, trata el que escribe de construir un puente de madera de la solidez necesaria para el paso de peatones entre los puentes de Serranos y Trinidad al efecto

Solicita de V.E. conceda la competente autorización para la construcción de dicho puente.

Gracia que espera merece de V.E. cuya vida Dios guarde.

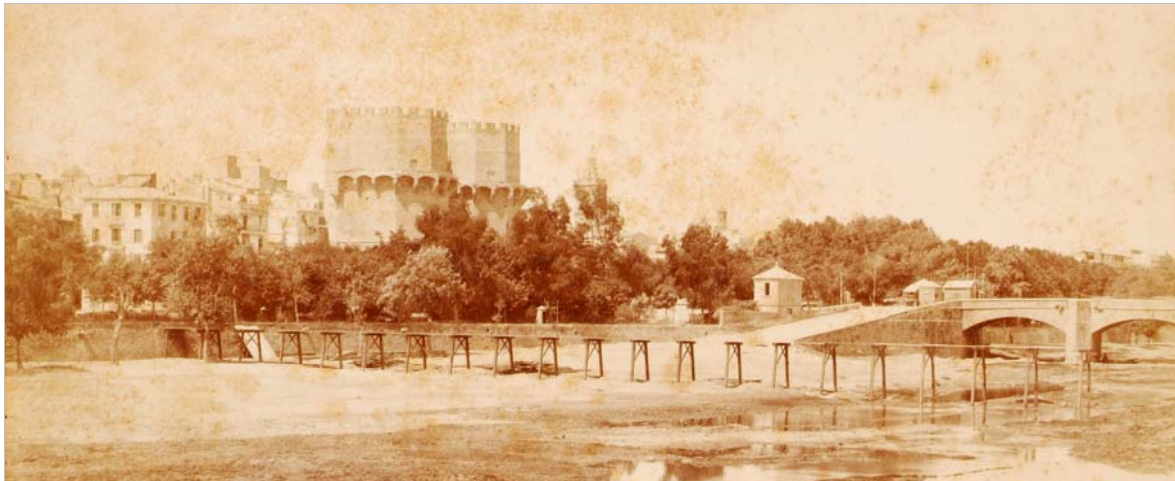
Valencia 4 de julio de 1892

Firmado Francisco Motes.”

Dicha petición debió de aprobarse con suma rapidez, ya que poco tiempo después la nueva pasarela sobre el río Turia fue inaugurada. Contaba con una longitud de 175 metros de largo y su ancho era de dos. Toda ella se realizó con madera de Flandes<sup>367</sup>. De aquí su nombre Pont de Fusta (Puente de Madera). Era un simple entablamento que se apoyaba cada pocos metros en dos pilotes de madera arriestrados en cruz de San Andrés.

<sup>366</sup> Fotografía perteneciente al bloc de Julio Cob “<http://puentesobreelturia.blogspot.com>”

<sup>367</sup> Boletín de Información Municipal “Pont de fusta” *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 24



Fotografía de Antoni Esplugas, perteneciente a la colección Jochs Florals celebrados por lo Rat Penat en 1984. Esta fotografía fue tomada en el transcurso de las obras de construcción de la nueva pasarela entre el puente de Serranos, al fondo de la imagen, y el puente de la Trinidad. Biblioteca Valenciana.

En 1893 la pasarela fue reforzada con el fin de garantizar la seguridad de los transeúntes. Debió de ser insuficiente tal refuerzo ya que sólo aguantó en pie hasta el 10 de noviembre 1897, cuando fue derribada por una riada<sup>368</sup>. Se tardó dos años en volverla a construir. De ella se hizo cargo la compañía de ferrocarriles y el coste de la nueva pasarela ascendió a 33.500 pesetas<sup>369</sup>.



Pont de Fusta, pasarela construida en 1897. Archivo histórico Municipal de Valencia

La nueva pasarela medía 159,50 metros de largo y su ancho era de 3 metros. Su estructura la formaban 18 vanos sujetos por pilotes de acero, sobre los que apoyaba el tablero de madera. Cada vano contaba con una longitud de 9 metros de largo, excepto en los

---

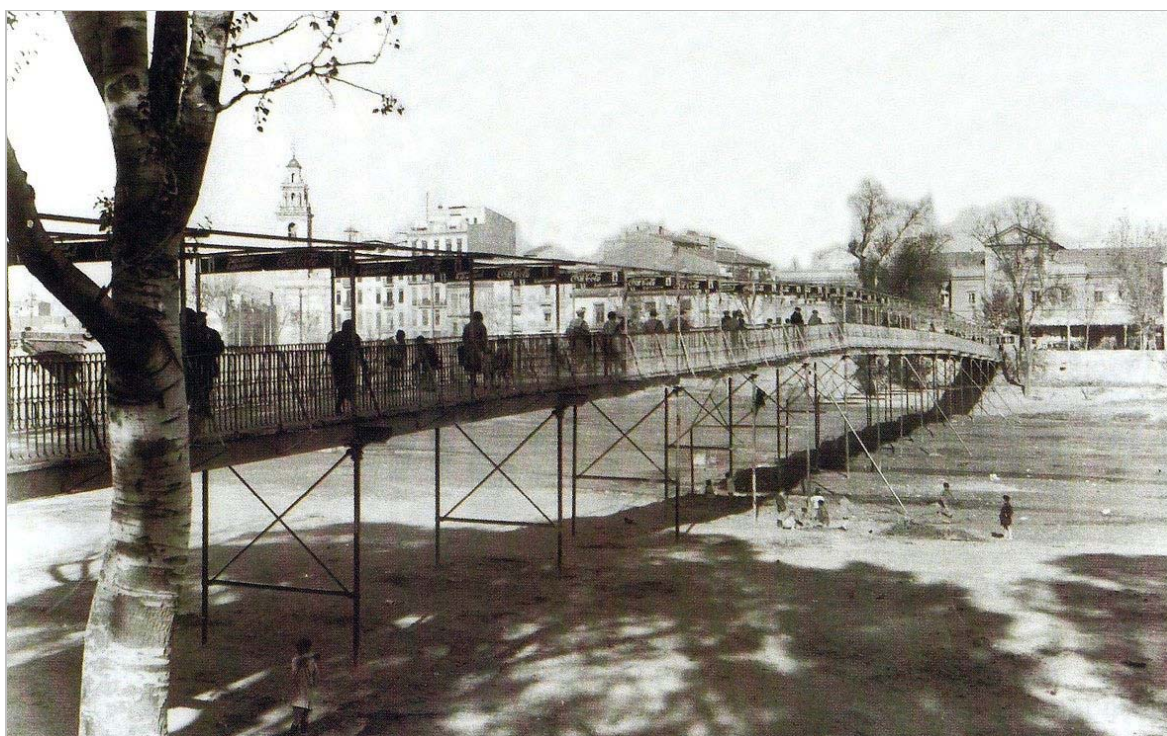
<sup>368</sup> Avenida Catalogada como: Riada catastrófica. Según Meliό Uribe, M., “La Fábrika de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen” Tesis. Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. II p. 157 a 162

<sup>369</sup> Boletín de Información Municipal “Pont de fusta” *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 24



extremos que se reducía a 8,55 metros<sup>370</sup>. La estructura sustentante la conformaban 16 apoyos, cada uno de ellos formado por dos pilotes cilíndricos de acero arriostrados mediante cruz de San Andrés, y dos tirantes colocados horizontalmente. En los tramos centrales aguas abajo, estos pilotes estaban reforzados por un jabalcón de sección tubular colocado a unos 45° respecto a la horizontal.

El tablero se componía de un sencillo entablado de madera, resguardado a ambos lados por unas barandillas metálicas simples. Sobre la pasarela una marquesina, realizada con perfiles metálicos, discurría lo largo de toda la longitud del puente; en ella se instalaron una serie de toldos que se desplegaban para el resguardo las lluvias.



El aumento de pasajeros que llegó a utilizar los servicios de los ferrocarriles y tranvías hacía muy transitada la pasarela. Ésta contaba con una serie de toldos (patrocinados por la marca Coca-Cola), normalmente plegados los cuales se desplegaban en los días de lluvia. La pasarela no estaba situada donde actualmente se encuentra, pues como se puede ver en la imagen se ubicaba en perfecta línea con la entrada a la estación.

<sup>370</sup> Corbín Ferrer, J. L. "Valencia Histórica: entre el Salvador y Serranos" Ed. Federico Doménch S.A. Valencia. 1988. Boletín de Información Municipal "Pont de fusta" *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 25



Pont de Fusta. Estampa anónima realizada en 1905. Biblioteca Valenciana.



Dos señoras traspasan el Pont de Fusta provenientes de la *Estacioneta*, la cual se entrevé al fondo. De esta imagen podemos observar el tablero del puente protegido por las barandillas metálicas, así como la morfología de la marquesina, sin los toldos<sup>371</sup>.

Según Miguel A. Catalá en el fascículo nº 36. “El puente La Trinidad, Exposición, Aragón y Pont de Fusta” de Memorias Gráficas de Valencia editado por el Levante, el puente permanece sin alteraciones hasta la riada acontecida en 28 de septiembre 1949, donde la pasarela quedó derruida. Posteriormente se construyó de manera provisional otra pasarela. Ésta quedó nuevamente derruida en las inundaciones de octubre de 1957, la cual, al igual que las pasarelas de la Pechina y la que daba servicio interior a los astilleros, desaparecieron sin dejar rastro en las primeras aguas.

<sup>371</sup> Fotografía extraída de [www.fistasdesancristobal.net](http://www.fistasdesancristobal.net)





Estado del Pont de Fusta tras la riada acontecida en septiembre de 1949



Pont de Fusta provisional.



Puente de Serranos, Trinidad y al fondo el del Real. Subieron tanto las aguas que el Pont de Fusta, que por aquel entonces daba servicio a la estación, desapareció bajo ellas. Laboratorio Fotográfico Fenollosa-Torrejón (Valencia). 1957. Biblioteca Valenciana.





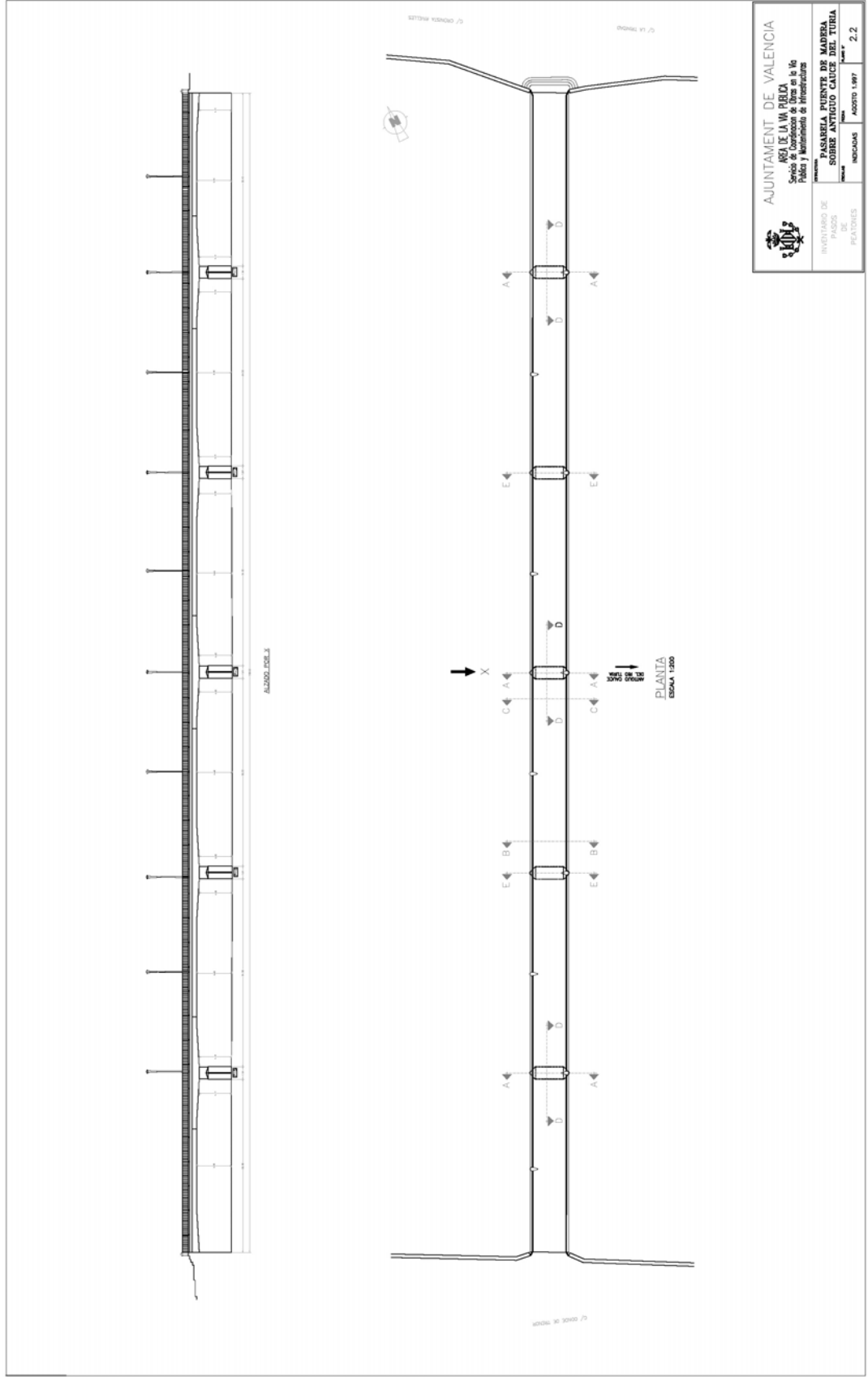
Vista aérea del tramo comprendido entre el puente de Serranos y el de la Trinidad tras la riada de 1957, dónde no queda rastro alguno del Pont de Fusta.

Tras la riada de 1957, se aprobó el Decreto de Adopción de Valencia, mediante el cual pudieron reconstruir todos los puentes/pasarelas demolidos sobre el cauce del Turia. El nuevo Pont de Fusta, no se construyó exactamente en el lugar donde estuvieron sus antecesores sino uno metro más abajo. El proyecto fue realizado por el ingeniero don Fermín Sánchez Torres y de las obras se hizo cargo la empresa Cleop. El presupuesto de ejecución material ascendió a la cantidad de 2.551.793,06 pesetas. El 4 de julio de 1960 es inaugurada la nueva pasarela por don Pedro Gual Villabi, ministro delegado de Gobierno, y las autoridades valencianas<sup>372</sup>.

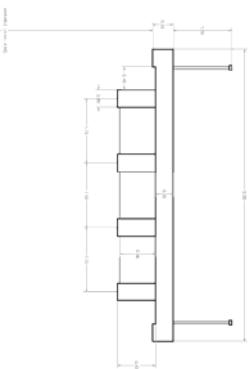
La nueva pasarela fue construida con hormigón armado. El tablero se sustenta con cinco pilas, de 1,64 m. de ancho y 4,15 m. de alto y en sus extremos cuenta con pequeños tajamares angulares de 3,50 metros de alto. La luz entre pilas es: l1: 22,48 m., l2: 24,38 m., l3: 22,33 m., l4: 24,30 m., l5: 24,32 m. y l6: 22,42 m. La longitud total del puente es de 148, 43 m. y su anchura total de 5,00 m. A ambos lados del tablero, unas barandillas simples de hierro sirven como protección a los viandantes. Sobre el puente se instalaron 10 farolas con iluminación fluorescente colocándose a tresbolillo, 5 a cada lado de la pasarela. De agosto de 1997, y cedido por el “Servicio de Coordinación de Obras en Vías Públicas y Mantenimiento – Infraestructuras - Inventario de pasos de vehículos y ferrocarril” del Ayuntamiento, hemos consultado y obtenido el levantamiento de planos realizado por topógrafos de ese Ilmo Ayuntamiento, del Pont de Fusta.

---

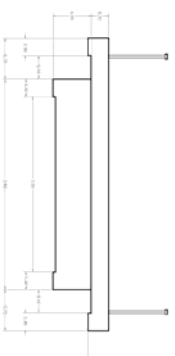
<sup>372</sup> Boletín de Información Municipal “Pont de fusta” *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 25



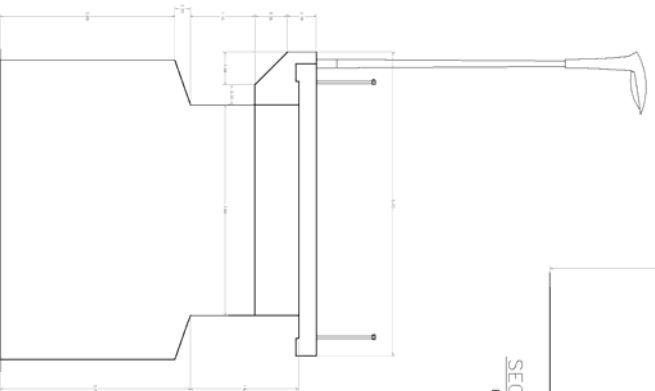
 <b>AJUNTAMENT DE VALENCIA</b> IBERIA DE LA PUBLICA Servicio de Coordinación de Obras en la Vía Pública y Mantenimiento de Infraestructuras	
PROYECTO	PARQUE DE FUENTES DE MADRUGA
OPERA	SOBRE ANTIGUO CAUCE DEL TURIA
INDICADA	AGOSTO 1.987
HOJA Nº	2.2



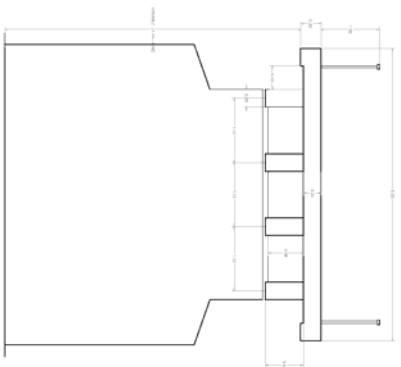
SECCION B-B  
ESCALA 1:50




SECCION C-C  
ESCALA 1:50



SECCION A-A (P-1, P-3, P-5)  
ESCALA 1:50



SECCION E-E (P-2, P-4)  
ESCALA 1:50

 <b>AJUNTAMENT DE VALENCIA</b> <b>AREA DE LA VIA PUBLICA</b> Servicio de Coordinación de Obras en la Vía Pública y Mantenimiento de Infraestructuras			
INVENTARIO DE PASOS DE REALTORIES	CONSTRUCCION	FECHA	FOLIO Nº
	<b>PASARELA PUENTE DE MADERA SOBRE ANTIGUO CAUCE DEL TURIA</b>	AOSTO 1.997	2. 2



Estudio fotográfico del Pont de Fusta:





El 17 de julio de 2009 se aprobó, en Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Valencia, el anteproyecto, realizado por la empresa municipal AUMSA, para un nuevo Pont de Fusta y la peatonalización del puente de Serranos (la restauración del cual se ha llevado a cabo recientemente). El presupuesto asignado para tal fin fue aprobado por 12,5 millones de euros. Este anteproyecto incluye, además, la reurbanización de las Alameditas de Serranos dónde se pretende construir -en el futuro- un mirador y realizar el

ajardinamiento del cauce en los tramos comprendidos entre el puente de la Trinidad y de Serranos<sup>373</sup>.

Se ha proyectado un nuevo Pont de Fusta, con una calzada, cuyo ancho será de 11 m., de tres carriles: dos para el tráfico rodado y otro para los autobuses de la EMT y taxis, que discurren en el mismo sentido y por donde se desviará el tráfico que actualmente transita por el de Serranos. Contará, además, con una pasarela de madera para peatones, de 4,50 metros, separada de la calzada por una jardinera donde se colocará una hilada de palmeras; también se ha previsto una serie de miradores hacia el puente de Serranos. Una vez finalizadas las obras se procederá a la peatonalización de dicho puente.

El proceso seguido para la adjudicación de las obras, ha sido el siguiente:

- En noviembre del 2009 se llevó a cabo el concurso para este nuevo puente, al cual se presentaron ocho propuestas, quedando desierto ya que, según el concejal de Tráfico, don Alfonso Novo, todos ellos presentaban alguna deficiencia<sup>374</sup>.
- En febrero del 2010, once empresas habían presentado sus propuestas del nuevo puente, en el cual -como ya se ha dicho- se van a invertir 10,2 millones de euros<sup>375</sup>.
- El 19 de abril fueron adjudicadas las obras a la Unión Temporal de Empresas (UTE) FCC-Pavasal por un presupuesto de 11.851.000 euros<sup>376</sup>.
- Finalmente el diseño del arquitecto valenciano José María Tomás y Juan Ignacio Añón, de la firma Aréas, junto al catedrático Francisco Moya e Ignacio Compay, de la compañía Valter, fue el elegido para el nuevo puente.
- En octubre se adjudicó la dirección de seguridad y salud (179.000 euros) y la inspección técnica (459.555 euros) a las empresas Iva Levyng y Civsa respectivamente<sup>377</sup>.

A continuación se muestra la figuración virtual del proyecto para el nuevo Pont de Fusta. Estas imágenes han sido obtenidas de la hemeroteca del periódico Las Provincias, en su edición digital, ([www.lasprovincias.es](http://www.lasprovincias.es)) con fecha del 19 de abril de 2009.

---

<sup>373</sup> [www.lasprovincias.es](http://www.lasprovincias.es). 17/07/2009. Agencia EFE. "El Ayuntamiento aprueba el anteproyecto del nuevo Pont de Fusta y la peatonalización del Puente de Serranos."

<sup>374</sup> [www.lasprovincias.es](http://www.lasprovincias.es). 01/12/2009. Paco Moreno "El concurso del Pont de Fusta queda desierto y se retrasa a 2010"

<sup>375</sup> [www.lasprovincias.es](http://www.lasprovincias.es). 10/02/2010. Paco Moreno "El concurso para diseñar y construir el Pont de Fusta atrae a 11 empresas".

<sup>376</sup> [www.lasprovincias.es](http://www.lasprovincias.es). 19/04/2010. Europa Press. "Las obras del nuevo Pont de Fusta mixto podrían comenzar el próximo verano".

<sup>377</sup> [www.levante-emv.com](http://www.levante-emv.com). 21/04/2010. "Los ingenieros celebran la participación de su sector en el futuro Pont de Fusta".

[www.levante-emv.com](http://www.levante-emv.com). 26/10/2010. "El Ayuntamiento retoma la obra del nuevo Pont de Fusta pese a no poder endeudarse"





Proyecto del nuevo Pont de Fusta.

## 6.2.- PASARELA DE LA EXPOSICIÓN / PUENTE DE LA ALAMEDA

El actual puente, llamado de la Alameda o popularmente de la “Peineta”, nada tiene que ver con la pasarela que originalmente ocupó ese lugar. Situado entre el puente del Real y el de las Flores, da continuidad a la calle del Justicia en la margen derecha y al otro lado del cauce, una vez traspasado el paseo de la Alameda, a la calle Don Amado Palacios Valdés.



Emplazamiento puente de la Alameda

A principios del siglo XIX Valencia emergía, al igual que el resto de España, tras un largo periodo de decadencia; eran los inicios de la revolución industrial. En 1909 tuvo lugar en ciudad la Exposición Regional, evento promovido por el Ateneo Mercantil (donde en el que su presidente, Tomás Trenor Palavicino, tuvo un reseñable papel dentro del Comité Organizador). Con esta exposición se aspiraba a mostrar al mundo el desarrollo agrícola, comercial e industrial del pueblo valenciano. Para tal evento se mejoraron las infraestructuras la ciudad y se creó un gran recinto<sup>378</sup>, situado en el llano del Real, como sede de la Exposición. Se urbanizó el espacio con jardines, fuentes y estatuas y, tras un gran Arco de entrada, se alzaron hermosos edificios modernistas que actuaban como pabellones. Entre estos figuraban el palacio de Bellas Arte, el palacio Municipal, el Gran Casino, el palacio de Arquitectura y el pabellón de Agricultura. Actualmente poco queda de ellos ya que en su inmensa mayoría fueron derribados<sup>379</sup>. La exposición Regional clausuró sus puertas el 13 de noviembre de 1910<sup>380</sup>.

<sup>378</sup> De la ordenación del recinto se encargó el arquitecto Vicente Rodríguez, quien también proyectó alguno de los edificios.

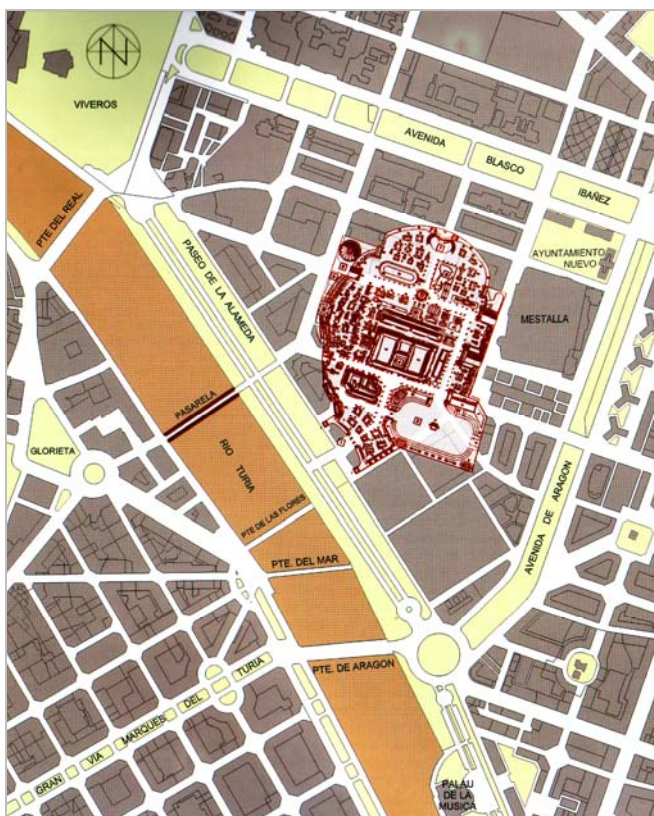
<sup>379</sup> Perduran hoy en día: el Palacio Municipal, proyectado por Francisco Mora de estilo gótico floral (actual Palacio de la Exposición), el Asilo de Lactancia de Ramón Lucini y el palacio de la Industria adaptado para la exposición también por Lucini y proyectado por Celestino Aranguren y los ingenieros García Patón y Manuel Servet. Además se conserva la galería de Máquinas y la Sala de Motores.

<sup>380</sup> López Silgo, L. “El palacio de la exposición. Valencia 1909-2003”. Valencia. 2003. Ed. Ayuntamiento de Valencia. p. 21





Plano del recinto de la Exposición Regional de 1909 y fotografía general del conjunto. Los terrenos que ocupaban alcanzaba los 164.000 m<sup>2</sup>.



Emplazamiento de la Exposición regional sobre plano actual de la ciudad. Plano que figura en la página 18 del libro de Luis López Silgo “El palacio de la exposición. Valencia 1909-2003”.

Para facilitar el paso desde el centro de la urbe hasta el recinto de la exposición, se construyó una pasarela que tomó el nombre de “Pasarela de la Exposición”. Ésta se situó en el mismo lugar donde anteriormente se ubicaba, cada año, una pasarela desmontable de madera con motivo de la Feria de Julio<sup>381</sup>. Conectaba el llano del Remedio en la ribera derecha con la Alameda, desde donde se accedía al recinto de la exposición. La pasarela fue

<sup>381</sup> Boletín de Información Municipal *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº 16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 25



inaugurada el mismo día que la exposición, el 22 de mayo de 1909, por el rey don Alfonso XII, aunque no entró en servicio hasta 5 de julio.

Su diseño fue obra del arquitecto José Aubán, ganador del concurso de proyectos organizado por el Ayuntamiento. Inicialmente se pretendía construir una pasarela meramente peatonal de 5 metros de ancho y, para tener acceso a ella, la Comisión de la Exposición, decidió que se debería pagar un peaje. Gran parte de la ciudadanía, junto con la prensa local, reclamó la realización de una pasarela más ancha y adaptada al tráfico rodado a fin de evitar la ampliación del puente del Real y del Mar<sup>382</sup>. Así, el Ayuntamiento aprobó la modificación de su ancho hasta los 8'5 metros, por donde podrían circular los carruajes y se suprimiría el peaje. Para sufragar los gastos que estas modificaciones acarrearían el Ayuntamiento aportó 100.000 pesetas<sup>383</sup>.

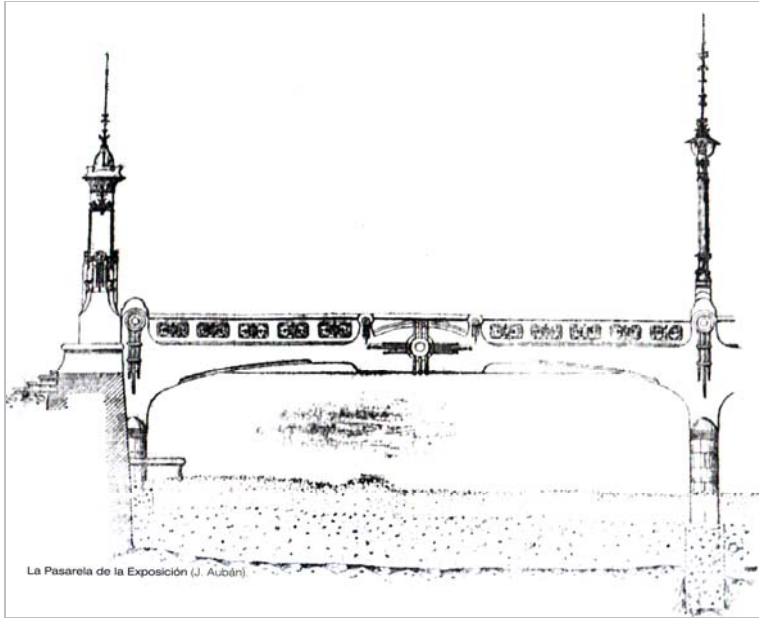
El 8 de enero de 1909 iniciaron los trabajos de su construcción. La empresa constructora encargada de tales obras fue Casa Miro, Trepát y Compañía y el presupuesto de ejecución material ascendió a 143.500 pesetas.

Fue el primer puente/pasarela construido en hormigón armado en Valencia y contaba con 8 arcos carpaneles rebajados, con luz aproximada de 19,25 m. Los arcos que apoyaban sobre 7 pilas centrales, y sus extremos, de planta semicircular, sobresalían unos pequeños tajamares. La pasarela poseía una longitud de 166.30 m. y el ancho de su tablero era de 8,50 m. De estilo modernista y corte elegante, la clave de los arcos, así como los pretilos y pilas se resaltaban con adornos decorativos. Los pretilos, a la altura de cada pila, se elevaban para proporcionar la base de las farolas de fundición de perfil modernista. Se situaron un total de 14 de estas farolas, 7 a cada lado del puente. El acceso a la pasarela se realizaba a través de unas pequeñas escalinatas, la cuales estaban franqueada por dos esbeltos pináculos que embellecían aún más todo el conjunto escultórico.

---

<sup>382</sup> Boletín de Información Municipal *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº 16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 25

<sup>383</sup> López Silgo, L. "El palacio de la exposición. Valencia 1909-2003". Valencia. 2003. Ed. Ayuntamiento de Valencia. p. 12



Dibujo del primer tramo de la pasarela diseñada por José Aubán. Imagen que figura en la página 14 del libro de Luis López Silgo "El palacio de la exposición. Valencia 1909-2003"



Pasarela de la Exposición. Tarjeta portal de la Exposición Regional.

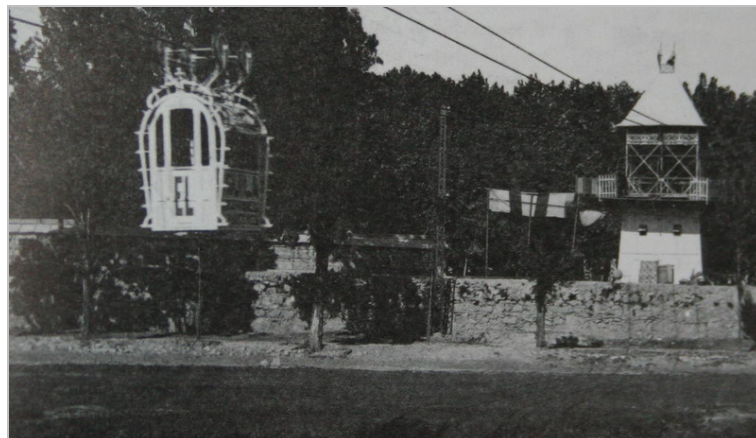


Pasarela de la Exposición, en los años 20. Archivo Municipal de Valencia



Entrada desde la Alameda al puente de la Exposición, imagen de 1932

Junto a la pasarela y aguas arriba de ésta, en un alarde de modernidad, se construyó un teleférico. A cada lado del cauce se alzaron dos torres unidas mediante el cableado por donde circulada la cabina del teleférico. La construcción de ambas torres y la puesta en servicio del teleférico apenas tardó dos meses y medio. Además y también con motivo de la Exposición Regional se propuso crear, en el cauce entre el puente del Real y del Mar y pasando por debajo de la pasarela, un lago artificial de unos 500 metros de longitud, para el baño o la realización de competiciones acuáticas. Este lago nunca llegó a concluirse<sup>384</sup>.



Teleférico que permitía traspasar el cauce del Turia de una orilla a otra, construido con motivo de la Exposición Regional junto a la pasarela de la Exposición.

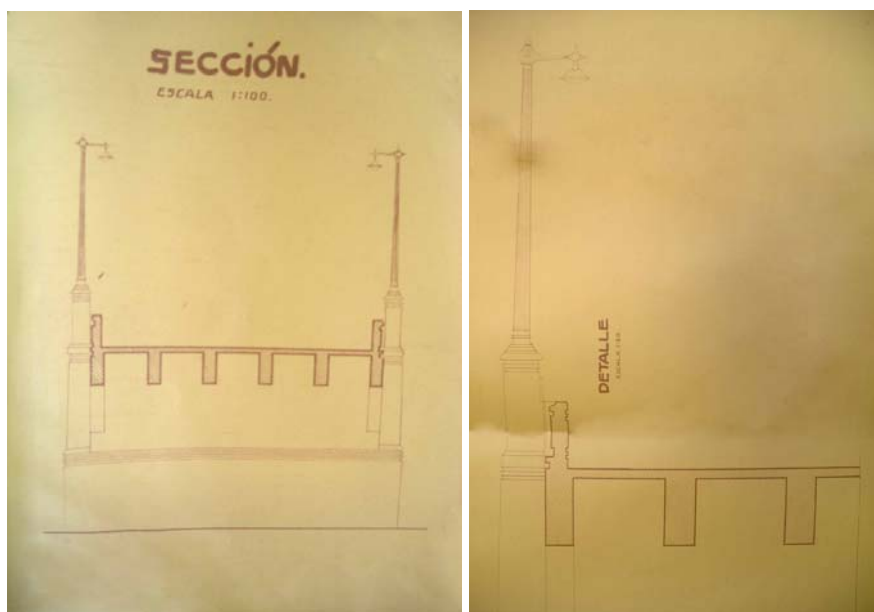
La pasarela se realizó de hormigón armado y al ser el primer puente ejecutado con este material en Valencia carecía de juntas de dilatación, por lo que las dilataciones y construcciones del acero y el hormigón producirán esfuerzos importantes imposibles de absorber por la estructura. A principios de la segunda mitad del siglo XX mostraba importantes agrietamientos visibles en su estructura; tales eran los daños, que la reparación del mismo se cataloga como urgente.

<sup>384</sup> López Silgo, L. "El palacio de la exposición. Valencia 1909-2003". Valencia. 2003. Ed. Ayuntamiento de Valencia. p. 13



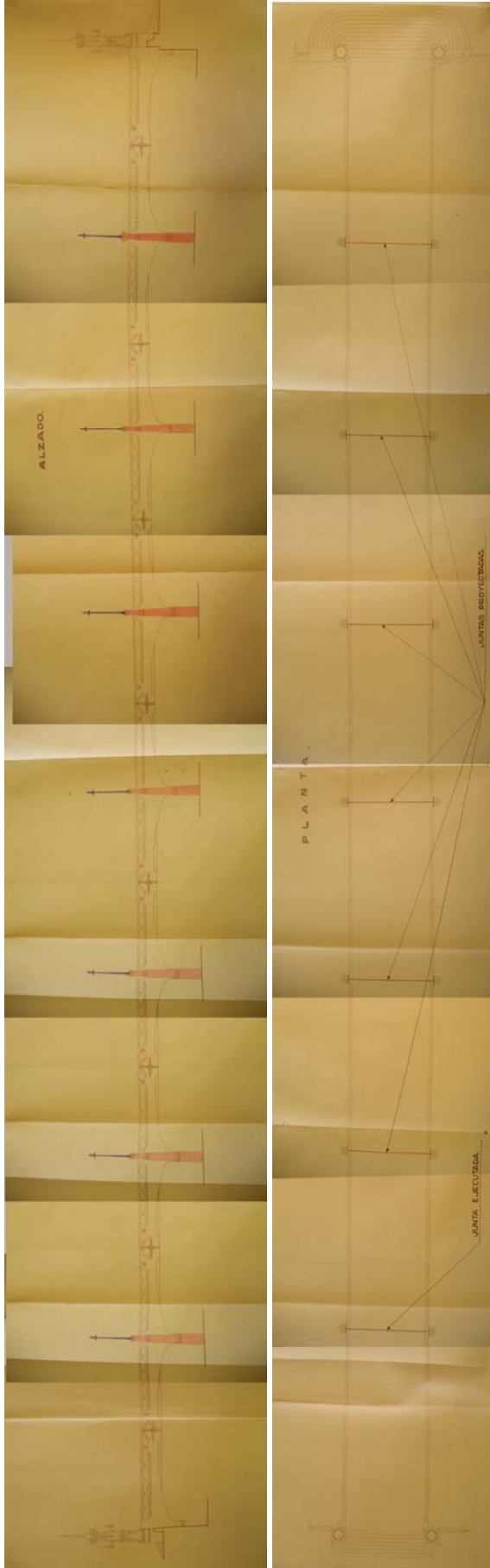
El ingeniero de caminos Arturo Piera realizó, con fecha de agosto de 1953, el “Proyecto de reparación de la Pasarela de la Alameda”, en el cual se propuso conferirle de juntas de dilatación. Las actuaciones llevadas a cabo, según la memoria de dicho proyecto<sup>385</sup>, fueron: Se construyeron juntas de dilatación a la altura de cada pila, que rompían el tablero y los pretilos, y el pavimento se sustituyó por otro de hormigón en masa. En las juntas se colocaron unas planchas metálicas de 4,585 m. de longitud, 11 mm de espesor y una altura de entre 9 y 10 cm. Cada una de las planchas contaba agujeros -entre 8 y 10- por donde se anclarían con garras de hierro de 20 mm de diámetro. Para su protección se les aplicó dos manos de minio de plomo. Para la realización de estas juntas debieron ser interrumpidos los pretilos justo a la altura de las farolas, las cuales fueron retiradas. Los tajamares del puente se desmontaron y en su lugar se elevaron unas pilas de hormigón en masa que sobrepasaban la altura de los pretilos y sobre éstas se apoyaron las nuevas farolas. Finalmente las pilas se recubrieron de sillería de piedra caliza, que, según proyecto, debía ser compacta y uniforme denominada de Moncada o de Masarrochos.

El presupuesto de ejecución material ascendió a 209.673'96 pesetas y el presupuesto de contrata a 245.895'10. Las obras se sometieron a concurso, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 29 de junio de 1954. La subasta, realizada ante el notario Don Modesto Díaz Palomo, se adjudicó a don Vicente Murillo Zaragoza con un presupuesto a la baja de un 19'17%.<sup>386</sup>



<sup>385</sup> Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1953. Pasarela de la Exposición. PUENTES. Fomento Obras Públicas. Caja 15

<sup>386</sup> Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1953. Pasarela de la Exposición. PUENTES. Fomento Obras Públicas. Caja 15



Proyecto de reparación de la pasarela de la Alameda firmado por el ingeniero de caminos don Arturo Pera, con fecha de agosto de 1593. Archivo Histórico Municipal de Valencia

En la última riada acaecida en la ciudad del Valencia, el 14 y 15 de octubre de 1957, la pasarela no resistió y sus arcos centrales cayeron derruidos al cauce. La gran crisis que esta inundación conllevó en la ciudad, hizo que las últimas liquidaciones de los trabajos realizados en la reparación de la pasarela, un total de 7.183,66 pesetas, no se le abonasen al contratista hasta noviembre de 1958.



Fotografías de la pasarela de la Alameda, tras el desplome de sus arcos en la riada de 1957. Fotografías del Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Por el Decreto de Adopción de Valencia<sup>388</sup>, tras las inundaciones la pasarela fue reconstruida. El importe asignado para la demolición de la pasarela existente fue de 514.631'22 pesetas y para su nueva construcción se le adjudicó una cantidad de 9.444.031'58 pesetas<sup>389</sup>. El proyecto, que poco o nada tenía que ver con su antecesora, fue obra del arquitecto Mauro Serret, La empresa constructora encargada de la realización de las obras fue Sicop S.A. Y el coste total de la pasarela ascendió a 9.843.754'86 pesetas<sup>390</sup>.

La nueva pasarela poseía un ancho de 9,50 m. y su longitud total, incluidas las escaleras de acceso, era de 160 m. Lo conformaba 7 tramos, con arcos escarzanos muy rebajados, cuya luz en los tres tramos centrales era de 27 m y la de los laterales de 20 m. El tablero se ejecutó con viguetas pretensadas. Los arcos apoyaban sobre 6 pilas centrales realizadas con hormigón armado con pequeños tajamares de planta semicircular en los extremos. Tanto las pilas como los tajamares estaban revestidos con sillarejo de piedra almohadillado. Sobre

---

<sup>388</sup> “Por Decreto del Ministerio de la Vivienda de diciembre de 1957 (B.O.E. del 15 enero de 1958) se dispuso que se aplicaran los beneficios del Decreto de 23 de septiembre de 1939 a los municipios de la capital y provincia de Valencia, afectados por la inundación y que hubieron sufrido los estragos de la misma, para reconstruir o reparar los edificios oficiales, obras, instalaciones y servicios públicos dañados con dicho motivo, encargándose de llevar a cabo las correspondientes obras la Dirección General de Arquitectura, por un total de 300 millones de pesetas”. Cit. Vilar Hueso J., et al “Las inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad” XXI- XXII Extraordinario. Valencia. 1959. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. p. 183

<sup>389</sup> Existía una segunda partida para ampliación del puente de la Exposición de 365.455'90 pesetas.

<sup>390</sup> Boletín de Información Municipal *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº 16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 25



el tímpano la imposta volaba unos centímetros y, sobre ésta, la barandilla de hierro<sup>391</sup>. El acceso a la pasarela se realizaba, en ambas riberas, a través de unas escaleras de planta curvilínea. Cada una de ellas contaba con dos accesos por los que se accedía a una meseta o plataforma anterior de la pasarela. El puente contaba con 12 farolas con alumbrado fluorescente, 6 a cada lado, enfrentadas a la altura de cada una de las pilas y además en los arranque de las escaleras figuraban 4 farolas más.



Fotografía de Luis Vidal donde se muestra de la pasarela de la Alameda o Exposición construida tras la riada de 1957. Archivo Histórico Municipal de Valencia.



Fotografía de Finezas, 1958. Escalinata de entrada a la pasarela de la Exposición. Archivo Histórico Municipal de Valencia

<sup>391</sup> Boletín de Información Municipal *Puentes sobre el Turia*, nº 35. 1962. Año x. 3º trimestre de 1962 (nº 16 segunda etapa). Ayuntamiento de Valencia. p. 25

El rápido crecimiento de la ciudad, y con ello el aumento de tráfico rodado, hizo que escasos ocho años después de la construcción de la nueva pasarela se aprobara, en Sesión de la Comisión Municipal Permanente del 6 de junio de 1966<sup>392</sup>, su transformación para abrirla al paso a vehículos.

Para tal modificación se adjudicó un presupuesto de contrata de 9.212.568'22 pesetas y del proyecto se hicieron cargo los ingenieros Gómez Pereta y Calduch. La pasarela, ahora convertida en puente, se inauguró en presencia de las autoridades Valencianas el 23 de septiembre de 1967. El proyecto<sup>393</sup> consistió en la eliminación de las escalinatas de entrada a la pasarela y en su lugar se realizaron unas rampas de acceso que salvaran los desniveles, para ello se tuvieron que rebajar los primeros tramos. El tablero del puente se aumentó, volándolo 80 centímetros por cada lado. Contaba con una calzada de circulación, de 6'10 metros de ancho, en un único sentido desde la calle del Justicia y el paseo de la Ciudadela hacía la Alameda. La calzada se pavimentó con riego asfáltico y a ambos lados se situaron aceras para peatones de 2,50 metros cada una. Su longitud era de 120 metros y su ancho total de 11,10. Además, se cambió el alumbrado -colocando 20 farolas metálicas- y se instalaron semáforos en su entrada.



Puente de la Alameda, abierto al tráfico el 23 de septiembre de 1967. Fotografía de J. Penalba. 1967. Archivo Histórico Municipal de Valencia

<sup>392</sup>Boletín de Información Municipal, nº50. 1966. Año XVI. 2º trimestre de 1966 (nº31 segunda etapa). p. 72

<sup>393</sup> Boletín de Información Municipal, nº55. 1967. Año XV. 3º trimestre de 1967 (nº36 segunda etapa) p 68



Puente de la Alameda en 1967 visto desde la ribera izquierda, en su alzado aguas abajo.

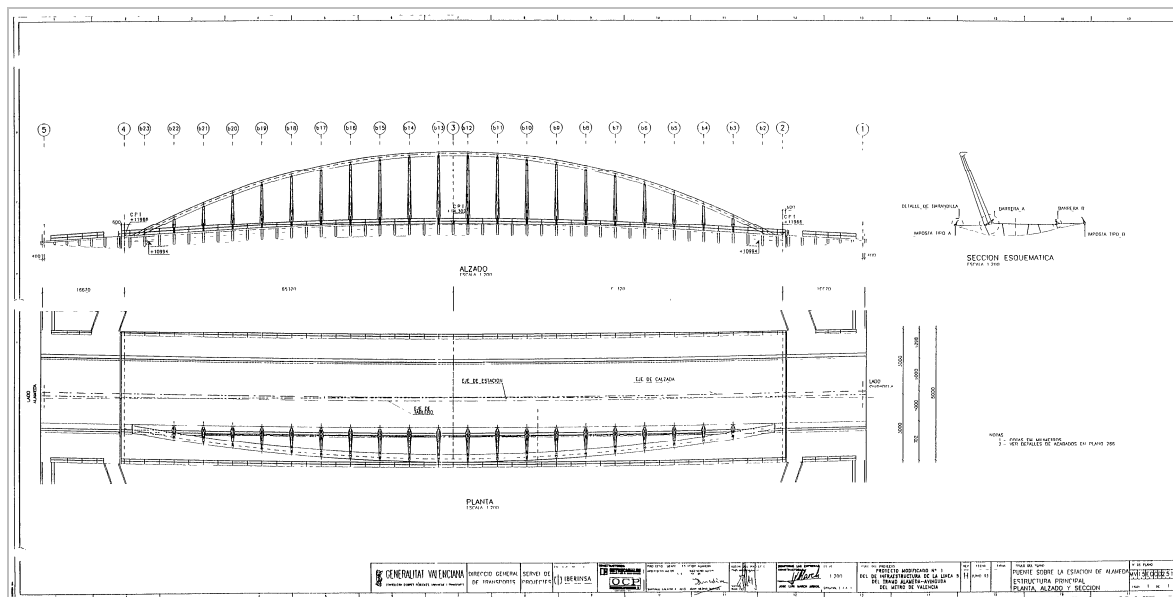
A finales del siglo XX, entre 1991 y 1995 el puente construido tras la riada fue sustituido por el que actualmente figura sobre antiguo cauce. El nuevo puente fue obra del arquitecto e ingeniero Santiago Calatrava Valles. Construido con acero de alta resistencia, cuenta un solo ojo cuya luz alcanza los 130'64 metros. Según palabras del autor es “una visión estética de una Valencia progresista, moderna y que mira al futuro”. Simultáneamente a su construcción, bajo él se construyó una plaza y la estación de metro denominada de la Alameda. Es ésta una estación pasante de las líneas 3 y 5 que unen Rafelbunyol con Valencia y el aeropuerto con el puerto de Valencia; está decorada con trencadis blanco y fue también proyectada por Calatrava. De las obras se hicieron cargo las empresas constructoras Entrecanales y Tavora, S.A. y O.C.P. Constructores. Tanto el puente como la estación de metro se inauguraron el 5 de mayo de 1995.

Popularmente el puente es conocido como “La Peineta”, debido al diseño del majestuoso arco situado en el lado oeste -cuya altura hasta la clave es de 14 metros- otorgándole un perfil asimétrico. La estructura del puente consiste en un arco metálico atirantado por un tablero también metálico. Este arco de acero, de sección constante y forma triangular, está inclinado  $70^\circ$  respecto a la horizontal y se ha “realizado mediante tubos unidos por un plinto superior, y nervaduras triangulares, correspondiendo a la tipología de arco superior con tablero inferior ... para asegurar la estabilidad del arco fuera de su plomo, cada 5'84 metros se ha dispuesto péndolas, piezas verticales, con gran rigidez y flexión” (Vladimir Brontis “Forma, movimiento y equilibrio” 2006).



Diseñado todo él en acero blanco, posee una longitud total de 163,18 m. El tablero está formado por un cajón central, de cuatro células interiores y de las almas extremas del cajón parten una serie de ménsulas que sirven de apoyo para las vías peatonales. El ancho del tablero es de 26,00 metros y su canto máximo es de 2,454 metros<sup>394</sup>. Cuenta con una calzada con cuatro carriles de circulación, en una única dirección hacia la Alameda, y en los laterales dos zonas peatonales con barandillas metálicas.

Como curiosidad, comentar que este puente se construyó 48 metros separado del lugar que actualmente ocupa. La estructura de 2500 toneladas fue arrastrada mediante dos gatos hidráulicos que en movimientos cortos (40 cm cada uno) fueron moviendo el puente hasta ocupar su posición actual.<sup>395</sup>

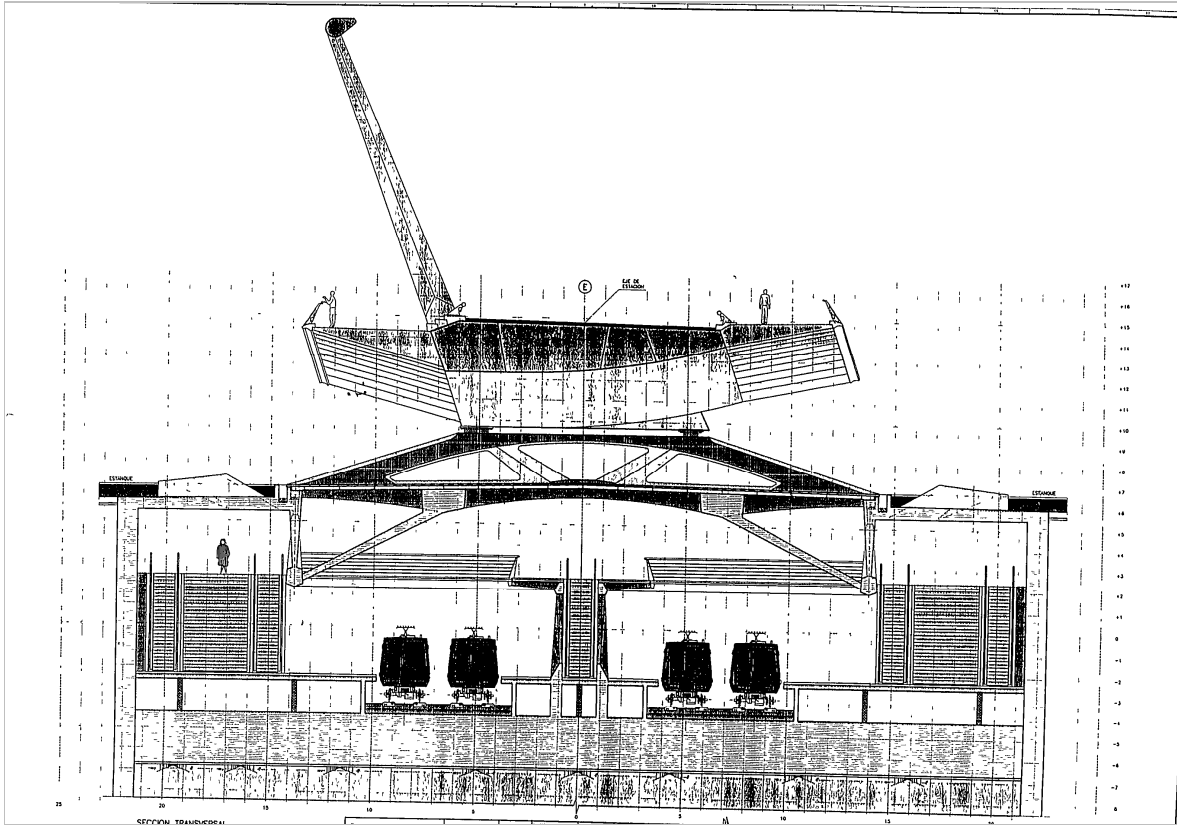


Proyecto de construcción de la infraestructura del tramo Alameda - Avinguda del metro de Valencia. Plano: Puente sobre la Estación de la Alameda. Estructura principal, Planta, alzado y sección. Cedido por el Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.

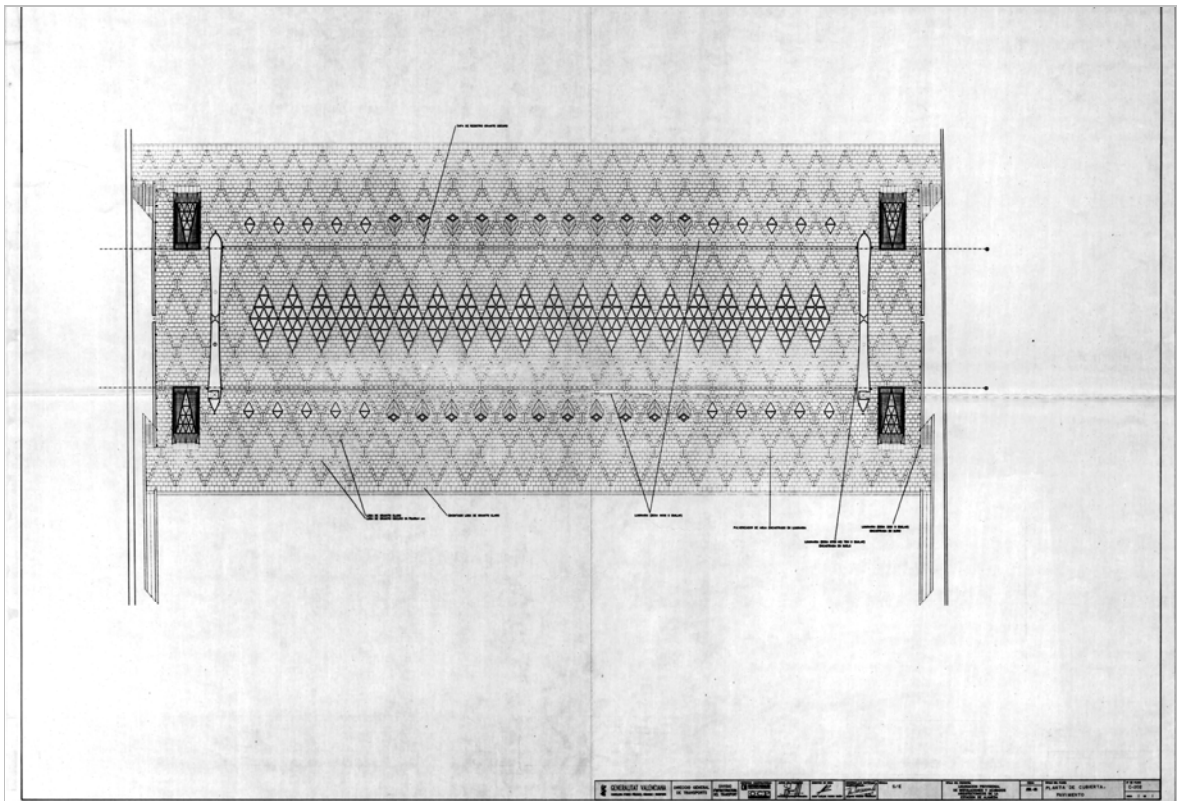
<sup>394</sup>Cátedra de Demetrio Ribes. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

<sup>395</sup> <http://www.uv.es/charco/documentos/valencia1.htm>

[http://www.valencia.es/ayuntamiento/Infocidad\\_accesible.nsf/vDocumentosWebListado/71BF2C4108262F2FC12572C200240520?OpenDocument&bdOrigen=&idapoyo=&nivel=3&lang=1](http://www.valencia.es/ayuntamiento/Infocidad_accesible.nsf/vDocumentosWebListado/71BF2C4108262F2FC12572C200240520?OpenDocument&bdOrigen=&idapoyo=&nivel=3&lang=1)



Proyecto de construcción de la infraestructura del tramo Alameda - Avinguda del metro de Valencia. Plano: Puente sobre la Estación de la Alameda. Sección transversal. Cedido por el Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.



Proyecto de construcción de la infraestructura del tramo Alameda - Avinguda del metro de Valencia. Plano: Planta de cubierta. Pavimento. Cedido por el Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.

Estudio fotográfico del puente de la Alameda







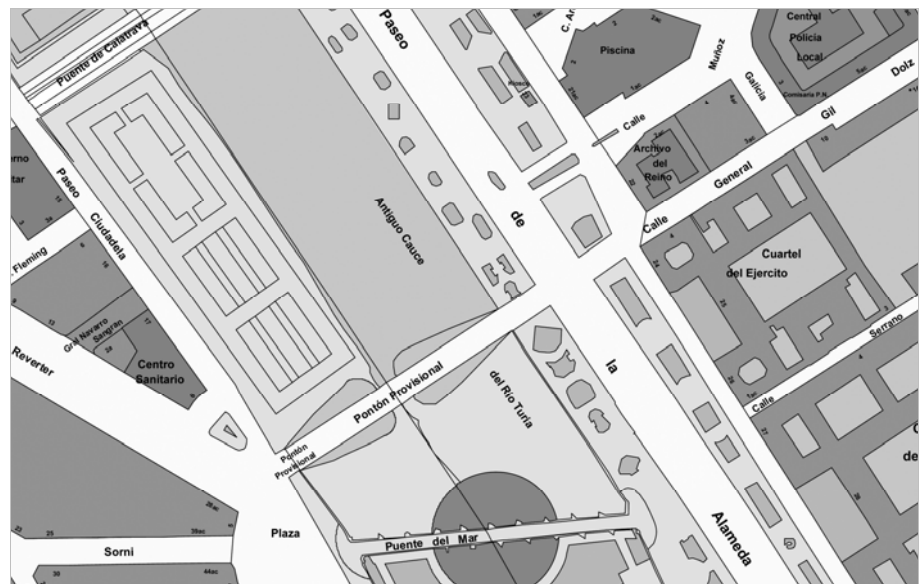
Capítulo 6. Los puentes Modernos. Pasarela de la Exposición / Puente de la Alameda



### 6.3.- PUENTE DE LAS FLORES

En 1991 se inician los trabajos para la construcción del nuevo puente de la Alameda, obra de Santiago Calatrava. Este nuevo puente se construiría en el lugar que hasta aquel entonces había ocupado el llamado puente de la Exposición; pasarela/puente modificada y reconstruida en varias ocasiones -tal y como se relata en el apartado 6.2. de esta investigación-. Con motivo de la construcción de nuevo puente y para absorber todo el tráfico rodado que por aquel entonces circulaba sobre él, se levantó un puente provisional sobre el cauce, aguas abajo, muy próximo al puente del Mar.

Este pontón provisional unió ambas riberas del antiguo cauce hasta 2002. Arrancaba, en la ribera derecha, en el extremo oeste de la Plaza América -donde confluyen el Paseo de la Ciudadela, la Avenida Navarro Reverter, la calle Sorní, la calle Cirilo Amoros y la calle Serrano Morales- y desembarcaba, en la ribera izquierda, en el Paseo de la Alameda en perfecta linealidad con la calle General Gil Dolz.



Emplazamiento del Pontón Provisional.

Con una longitud de 151,33 m. se construyó a modo de terraplén, con tablero de losa hormigón armado sobre vigas prefabricadas también de hormigón armado. Contaba con una calzada para el tráfico rodado y, a ambos lados, aceras de 1,60 m. para peatones protegidas por unas barandillas metálicas. El ancho del tablero variaba entre los 15,20 m. de su parte central, y los 15,45 m. de los extremos. Alcanzaba su altura máxima de 5,00 m. en el centro del mismo. A ambos lados del tablero, los taludes contaban con un ancho máximo de 9,50 m., medido en planta, que menguaba hasta los 6,98 m. y su altura máxima era de 4,89 m.



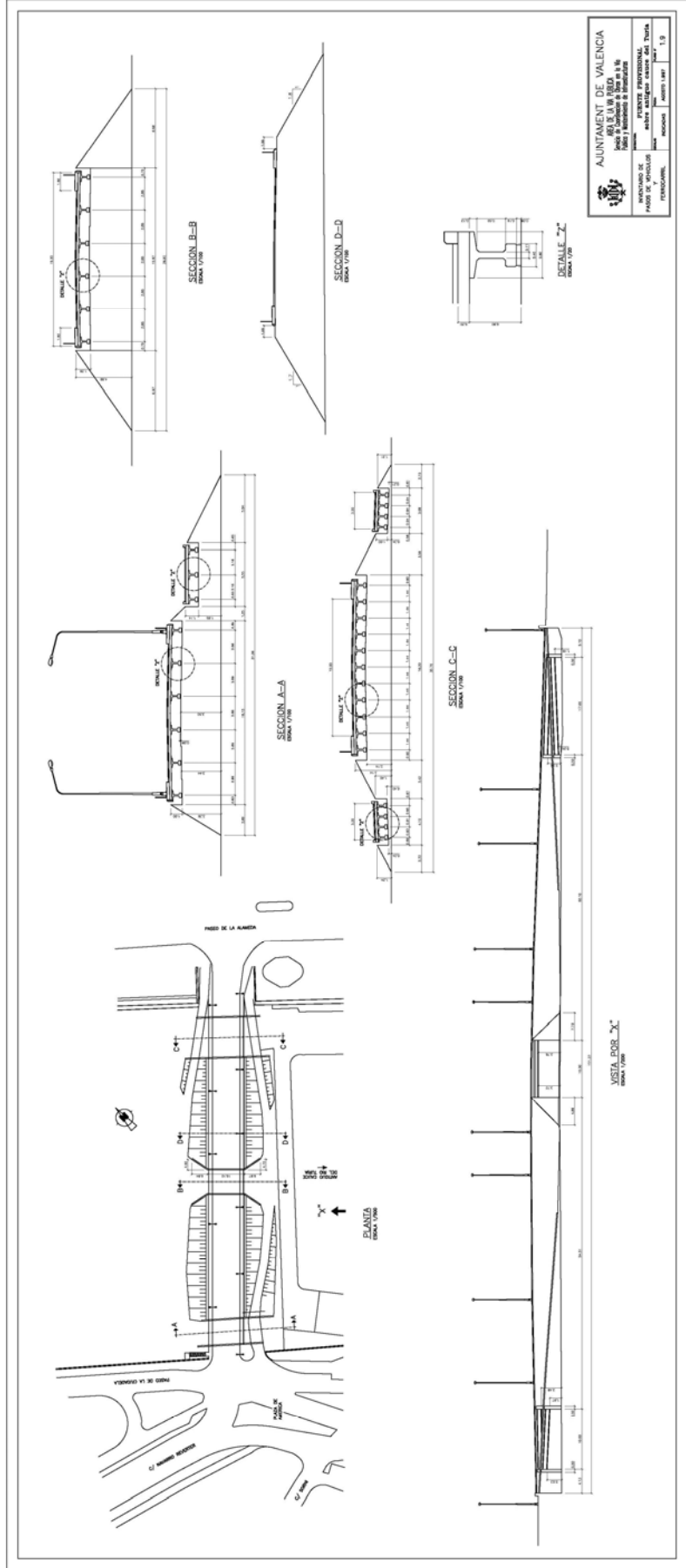
El portón poseía tres pasos inferiores, uno en su centro de 10,00 m. de luz y 3,75 m. de alto y dos próximos a cada una de las riberas, de éstos, el de la margen izquierda tenía 17,00 m. de luz y una altura máxima de 2,26 m. y el de la margen derecha, 10,50 m. de luz y 3,48 m. de altura máxima.

Para conectar ambas riberas con el cauce se construyeron unas rampas y una pequeña escalera. La ribera izquierda contaba con dos rampas de descenso al cauce, una a cada lado del tablero central, cuyos anchos eran de: 3,53 m. la situada aguas abajo, y 3,65 m. su opuesta. Sus tableros también se realizaron con losa de hormigón armado y vigas prefabricadas y tenían una pendiente media del 4,37%. En la ribera derecha, aguas arriba del portón, una pequeña escalera de un solo tramo permitía el descenso al cauce y además, aguas abajo, poseía una rampa construida a semejanza de las anteriores con pendiente del 6,25%.



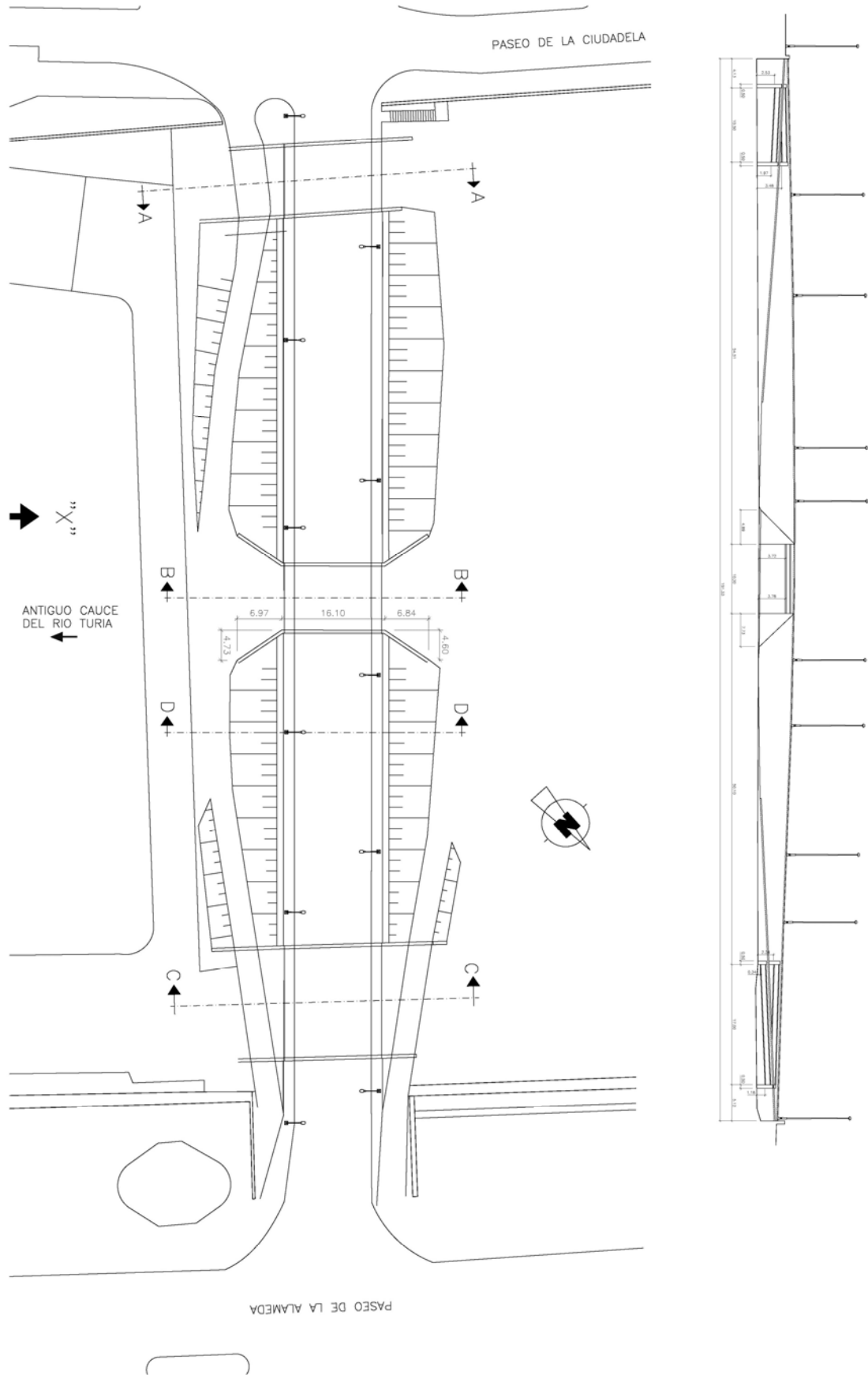
Pontón Provisional. 1998. Fotografía cedida por el Servicio de Coordinación de Obras en Vías Públicas y Mantenimiento-Infraestructuras-Inventariado de pasos de Vehículos y Ferrocarriles. Ayuntamiento de Valencia.

La condición de provisionalidad de este puente ha originado que sea escasísima la información -tanto escrita como gráfica- existente sobre él. Conocemos su geometría gracias al levantamiento gráfico que el equipo topográfico del Servicio de Coordinación de Obras en Vía Pública y Mantenimiento de Infraestructuras de Ayuntamiento de Valencia realizó en 1997, en una labor de inventariado de Pasos de Vehículos y Ferrocarriles.



**AJUNTAMENT DE VALÈNCIA**  
 Servei d'Urbanisme i Gestió del Territori  
 Servei d'Urbanisme i Infraestructures  
 Servei d'Urbanisme i Infraestructures  
 Servei d'Urbanisme i Infraestructures  
 Servei d'Urbanisme i Infraestructures

PROJECCION	ESCALA	FECHA	1:50
PROJECCION	ESCALA	FECHA	1:50



Pontón Provisional sobre el antiguo cauce del río Turia.  
Alzado y planta.





El 28 de junio de 2000 se aprueba el convenio, acordado por la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, para la construcción de un nuevo puente en sustitución al portón Provisional. La Asociación Municipal de Actuaciones Urbanísticas de Valencia AUMSA, encarga la realización del proyecto a Ibérica de Estudios e Ingenieros S.A. (IBERINSA), ganadores del concurso realizado con la propuesta “Mirador al Puente del Mar”, siendo el Ingeniero de Caminos, Canales y Puentes D. José M<sup>a</sup> Valverde Bas el autor del tal proyecto.

La solución adoptada para el nuevo puente, según consta en la memoria del proyecto, se justifica como “La respuesta a la necesaria integración de la conexión urbana con el “Jardín del Turia” pasa por el diseño de un puente que satisfaga el entorno en el que se ubica, resolviendo satisfactoriamente lo urbano y proporcionando una continuidad plástica acorde con el jardín sobre el que se asienta.”

El nombre que adquirirá el nuevo puente es el de Puente de las Flores.

Posee una longitud total de 153,00 m. y el ancho del tablero es de 24,00 m. De estructura mixta, el tablero, de canto 0,88 m., lo conforma una losa de hormigón armado sobre emparrillado de vigas metálicas que se sostiene por pilas metálicas de sección hexagonal irregular y estribos laterales (muros de hormigón armado).

El emparrillado está formado por 6 vigas que recorren longitudinalmente el puente y vigas transversales, cada 6 m., giradas unos 63,43° en dos direcciones, conformando un artesonado visto por la cara inferior del puente.

Cuenta con 7 vanos centrales de 18,00 m. y 2 extremos de 13,50 m. Las pilas poseen un canto variable de 0,55 m en su parte más baja ascendiendo a 0,75 m en su coronación. Sobre éstas un capitel tronco-piramidal de unión rígida al tablero. Transversalmente, las pilas están separadas 12 metros y el tablero vuela 6 m. a cada lado. Cada pila cuenta con una cimentación formada por 4 pilotes de hormigón armado recogidos por un encepado de hormigón armado centrado con el eje de las pilas.

Los estribos laterales están formados por muros de hormigón armado de 24,80 m de longitud y 0,3 m. de espesor con 2 parrillas de 0,80 m. de espesor y un ancho de 7,20 m. La altura de los muros es de 4,72 m. en el estribo de la ribera derecha y de 3,34 m. en el opuesto. La cimentación la forman 2 filas de 11 pilotes de 0,65 m de diámetro y 17 m. de profundidad.

El tablero del puente se divide en una calzada central para la circulación de vehículos, de 12 metros de ancho, dividida en 4 carriles de circulación y a ambos lados unos pasos o aceras peatonales, de 2,90 m. cada una, resueltos con un entramado de madera. Ambos ámbitos, vehículos/peatones, están separados por una zona ajardinada que recorre longitudinalmente el puente. Este espacio lo conforman unas grandes jardineras, 3 a cada lado, donde se ubican plantas florales, con riego por goteo, y donde además el tablero se ve interrumpido para dejar paso al tronco de las palmeras nacientes en el cauce.

Las aceras, o paseos para viandantes, se concibieron no solo para el tránsito sino también como un gran mirador, donde observar el hermoso jardín enclavado en el antiguo cauce del Turia. Por ello se equiparon con bancos para el descanso y con frondosas jardineras, que sirven de resguardo visual y sonoro frente al tránsito de vehículos. La barandilla de protección, diáfana, la conforman unos montantes, separados cada dos metros que sustentan los travesaños horizontales.

El alumbrado del puente lo componen 16 farolas de fundición situadas a ambos lados de la calzada, 8 en cada uno, separadas a unos 18 m. Éstas, de 6,50 m. de alto, sostienen un brazo en forma de V donde se ubican las luminarias -bajo y opuesta a éstas otra luminaria da servicio a los paseos-.

En el lado oeste del puente -en la parte que da a la Plaza América- existe una escalera de planta el “L”, que sigue la estética del mismo, y, en el mismo alzado pero en la ribera izquierda, una rampa permite el acceso a los vehículos que dan servicio al cauce.

El presupuesto de ejecución material de las obras ascendió a la cantidad de 502.824.305 pesetas y el presupuesto de ejecución por contrata a 711.596.956 pesetas.

La información relativa a la descripción y construcción del puente se ha obtenido de la memoria de proyecto “El Puente de las Flores” cuyo autor es el ingeniero José M<sup>a</sup> Valverde Bas. Proyecto cedido por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puentes.

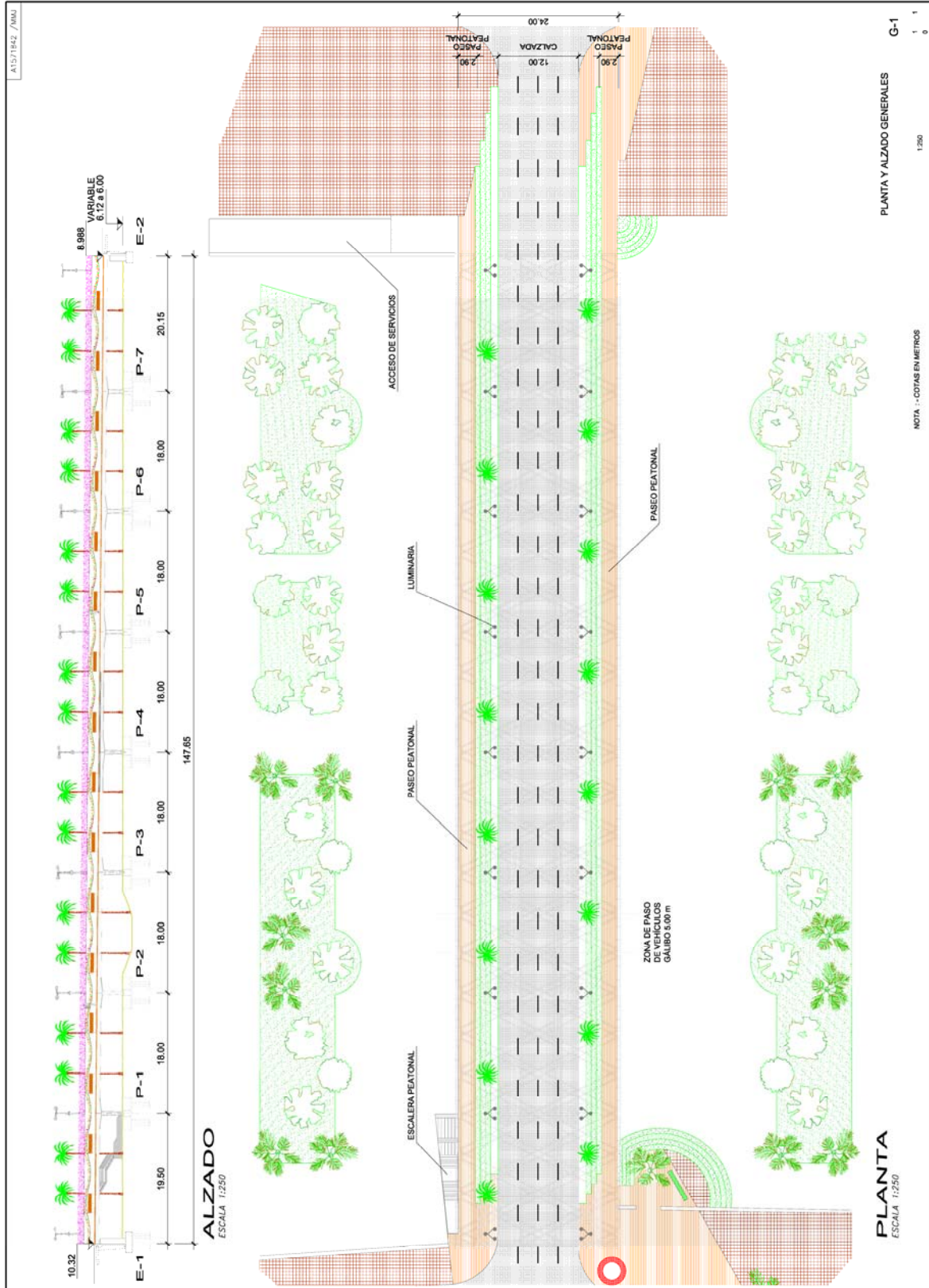
El puente de las Flores fue inaugurado el 23 de diciembre de 2002, y en sus jardineras contaba con 28.000 flores de Pascua<sup>396</sup>.

---

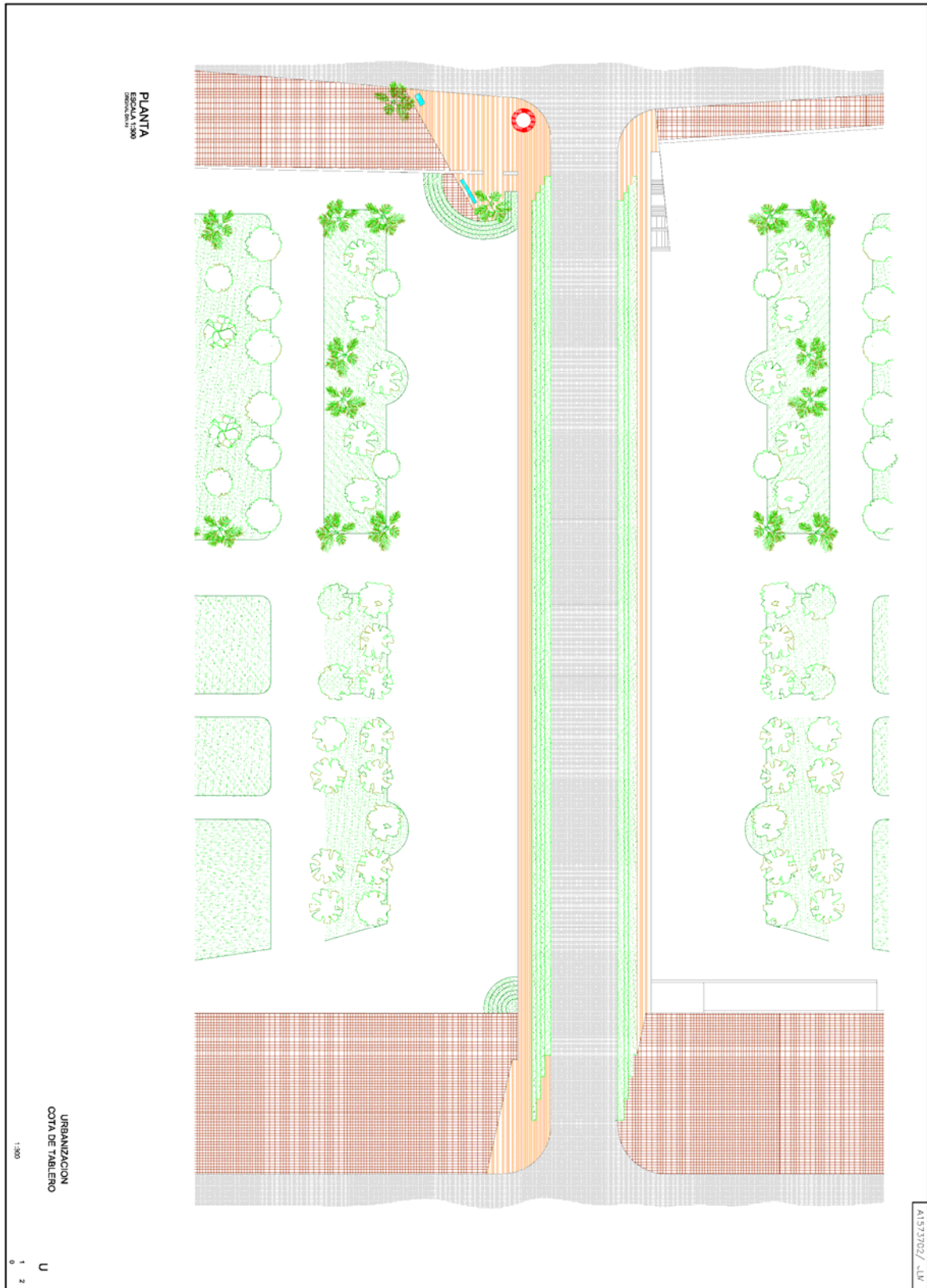
<sup>396</sup> Olmedo de Cerdá, M.F. “Callejeando por Valencia”. Ed. Carena Editors. Valencia. 2003. p. 98-99.





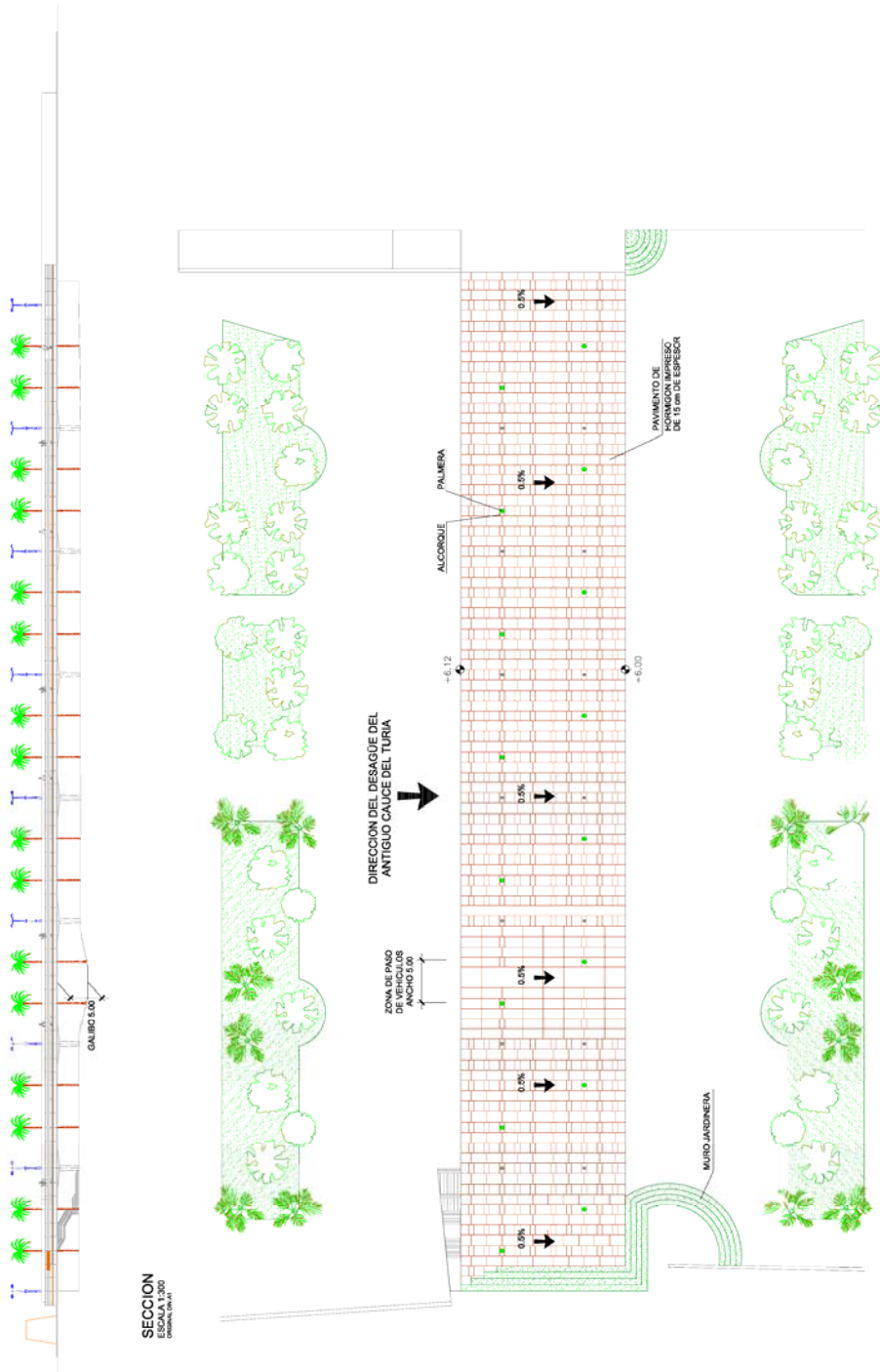


Alzado y Planta Aérea. Puente de las Flores. Plano perteneciente al Proyecto del puente. Tanto la escalera y la rampa del alzado oeste del puente se modificaron en cuanto a su geometría, además no han sido ejecutadas las dos jardineras de planta semicircular situadas según proyecto en las riberas aguas abajo. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puentes.



Planta a cota del tablero. Puente de las Flores. Plano perteneciente al Proyecto del puente.  
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puentes.





SECCION  
ESCALA 1:300  
PROYECTO J.M.

PLANTA  
ESCALA 1:300  
PROYECTO J.M.

URBANIZACION  
A COTA DE CALLE

1:300

U  
2 2  
0

Sección longitudinal y planta a cota cauce. Puente de las Flores. Plano perteneciente al Proyecto del puente. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puentes.

Estudio fotográfico del puente de las Flores















## 7.1.- CONCLUSIONES RELATIVAS A LOS PAREDONES, PRETILES Y ORNAMENTOS

### 7.1.1.- Paredones y pretiles

Tras la investigación realizada respecto a los paredones y pretiles del viejo cauce del Turia, se ha llegado a las siguientes conclusiones, analizando tramo a tramo sus etapas constructivas, su puesta en obra y reconstrucciones.

#### 1.- ENTRE EL PUENTE 9 DE OCTUBRE Y EL PUENTE DE SAN JOSÉ:

##### A.- MARGEN DERECHA

Fueron iniciados en 1952 y terminados en 1606. La longitud aproximada es de 1.392,50 m. Están contruidos de mampostería ordinaria donde predomina la piedra bruta de gran tamaño con considerable enripiado en juntas. En su parte baja, mampuestos de mayor tamaño y mejor labrados, llegando a encontrarse formas perfectamente escuadradas; esto es debido a las actuaciones realizadas en la segunda mitad del siglo XVIII, donde los cimientos se reforzaron y se construyeron, cada 50 - 60 m., estribos piramidales. La altura del paredón va aumentando a medida que se dirige hacia el este, iniciándose en 3,00 m. y llegando a sobrepasar en algunos puntos los 5,50 m. Conforman los pretiles dos hiladas de sillería, cuya última hilada posee los cantos biselados 45°. La altura media del pretil es de 0,93 m. Estos tramos de pretil sólo lo decoran 26 esferas líticas, concentradas en su mayoría desde el puente de las Artes hasta el puente de San José.

##### B.- MARGEN IZQUIERDA

Se construyeron entre 1953 y 1954. Su longitud aproximada es de 2.108 m. Lo conforman muros de hormigón de aproximadamente 25 - 30 cm de espesor con aplacado de piedra imitando la mampostería concertada de aparejo poligonal. El paredón crece en altura para conformar el pretil y como albardilla posee una hilada de sillería (sillares de 0,45 m de ancho por 0,32 de alto y cuyas longitudes oscilan entre 0,60 y 0,8 m. de largo). La altura del pretil varía entre 0,93 y 0,98 m. Los últimos 15,80 metros hasta llegar al puente de San José, están ejecutados con mampostería ordinaria y el pretil está resuelto con dos hiladas de sillería. Todos estos tramos están decorados por 88 adornos esféricos, separados como norma general cada 20,5 metros (intereje) y situados según planos (inicio del Tomo II).

#### 2.- ENTRE EL PUENTE DE SAN JOSÉ Y EL PUENTE DE SERRANOS (AMBAS RIBERAS):

Los paredones de ambas riberas fueron concluidos antes de 1608. Están ejecutados con mampostería ordinaria con piedra bruta enripiada, situándose los mampuestos de mayor

tamaño en el arranque del muro. Tras la riada de 1957, y como obra de emergencia, los paredones se recrecieron con mampostería concertada de aparejo poligonal y el pretil fue rematado con una hilada de sillería de 0,24 m. de alta. La ribera derecha tiene una longitud aproximada de 461 m. y su altura media total es de 5,79 m. siendo la del pretil de 0,96 m. La ribera izquierda, con una longitud de 500 m. tiene una altura media total de 4,35 m. y su pretil se eleva 1,00 m. Actualmente ninguno de estos dos tramos cuenta con las características esferas sobre los pretiles. En la margen izquierda el paredón se curva para conformar dos miradores de planta semicircular, con bancos pétreos, uno justo en mitad del tramo y el otro en las inmediaciones del puente de Serranos, al lado de una pequeña escalera paralela al paredón.

### 3.- ENTRE EL PUENTE DE SERRANOS Y EL PUENTE DE LA TRINIDAD (AMBAS RIBERAS):

Se concluyeron con anterioridad a 1608, construyéndose con mampostería ordinaria. La ribera izquierda posee una longitud de 254 m. y su altura media es de 6,30 m., incluyendo el pretil -que mide de media 0,93 m-. En la orilla opuesta, aún perteneciendo al mismo periodo, el paramento es mucho más plano y homogéneo resuelto con mampostería aparejada con grandes mampuestos escuadrados y nivelado por hiladas. Su longitud aproximada es de 305 m. y la altura total media es de 5,30 m., teniendo el pretil 0,95 m. En ambos tramos se muestra el recrecido de mampostería concertada de aparejo poligonal. La ribera derecha posee una única esfera lítica al inicio del pretil y su ribera izquierda carece de ornatos; solo se ve interrumpida por una pequeña escalera pétrea situada a escasos metros del puente de Serranos.

### 4.- ENTRE EL PUENTE DE LA TRINIDAD Y EL PUENTE DEL REAL:

#### A.- MARGEN DERECHA

Es el primer tramo de paredón que se construye (1591-1592). Su longitud se estima en 418 m. Muestra una mampostería escuadrada e hiladas niveladas rejuntadas con mortero de cal y el pretil con dos hiladas de sillería, a excepción de los últimos 70 m., donde se encuentra ejecutado de ladrillo cerámico macizo con la última hilada realizada en piedra(reconstrucción S. XX). La altura media del paredón es de 3,94 m. y la del pretil 0,88 m. En este tramo existen un total de 24 elementos esféricos separados entre ellos, y medidos a eje, una distancia que oscila entre 15 y 20 m.

#### B.- MARGEN IZQUIERDA

Este tramo se concluyó en 1608. En él se pueden apreciar claramente las diferentes reconstrucciones que se han ido practicando a lo largo del tiempo. El paredón, en los 44

primeros metros, se construye con mampostería aparejada con grandes mampuestos escuadrados; los 135 m. centrales el muro, reconstruido en el siglo XX, se encuentran revestidos con piedra caliza imitando la mampostería concertada de aparejo poligonal y el resto de paredón está resuelto con mampostería ordinaria. La altura total media en los dos primeros subtramos es de 5,15 m. descendiendo el último a 4,20 m. El pretil, en la totalidad del tramo, lo forman dos hiladas de sillería con una altura media de 0,92 m. Carece de cualquier tipo de ornamentación, a excepción de la que toma el propio paredón en su subtramo central, formando dos miradores de planta semicircular con sendos bancos pétreos, frente al museo de San Pio V.

#### 5.- ENTRE EL PUENTE DEL REAL Y EL PUENTE DEL MAR:

##### A.- MARGEN DERECHA

Se construyó entre 1592 y 1596. Desde el puente de Real hasta el puente de la Alameda el paredón muestra mampostería ordinaria, con mampuestos de diferentes tamaños y formas, con hiladas sensiblemente niveladas, en las que abunda el enripiado calzando los mampuestos. A partir del puente de la Alameda se encuentra un paramento mucho más trabajado, mampostería aparejada, con grandes mampuestos más o menos escuadrados y nivelados. El pretil lo conforman dos hiladas de sillería, la última hilada con esquinas biseladas, y su altura media es de 0,60 m. La longitud total de los tramos de paredón es de 650,5 m. y su altura, incluido el pretil, es de 4,35 m., excepto en el tramo entre el puente de las Flores y el puente del Mar que asciende a 5,10 m. Sobre sus pretils 44 ornatos esféricos, con una separación entre ejes de 14 - 16 m.

##### B.- MARGEN IZQUIERDA

Su construcción finalizó en 1674. La longitud del paredón, interrumpida por los puentes de la Alameda y de las Flores, es de 622 m. En estos tramos el paredón y el pretil conforman un conjunto construido con mampostería con piedra bruta en la que abunda el enripiado, y como conglomerante mortero de cal. El pretil y la parte alta del paredón muestran la reconstrucción realizada tras la riada del 57, con mampostería concertada de aparejo poligonal. La altura total de paredón y pretil varía entre 4,07 y 4,40 m.

Este tramo posee 34 adornos esféricos, separados entre sí una media de 25'00 m. Medianero con el pretil, un banco corrido recorre todo el tramo. La morfología de este banco pétreo varía, siendo más ornamentada en su parte central. Se ha dividido el banco en 3 zonas, simple, decorado y compuesto (puede verse en el levantamiento gráfico, en las fichas correspondientes a este tramo, que figuran en el anexo 1).



## 6.- ENTRE EL PUENTE DEL MAR Y EL PUENTE DE ARAGÓN:

### A.- MARGEN IZQUIERDA

Se construyó en continuidad con el tramo anterior y, al igual que él, muestra un paredón con piedra bruta y enripiado y, de nuevo, el recrecido con mampostería ordinaria, pero en este caso, el pretil -de altura media 1,08 m.- se encuentra rematado con 45 cm. de sillería. La longitud total del tramo es de 131 m. y su altura total media es de 4,90 m. En él se sitúan 7 esferas líticas, separadas entre 14 y 15 m., a excepción de la bola nº 1 y nº 2, cuya distancia entre ellas es de 58,6 m.

### B.- MARGEN DERECHA

Su construcción se inició en 1729. El muro se encuentra ejecutado con mampostería ordinaria con mampuestos desiguales en cuanto a forma y tamaño pero sensiblemente escuadrados. Gran parte de este paredón se encuentra cubierto con mortero bastardo. El pretil, con 0,88 m de altura, lo conforman dos hiladas de sillería. La longitud del tramo es de 134 m. y su altura media total de 5,50 m. Sobre el pretil 8 esferas líticas.

## 7.- ENTRE EL PUENTE DE ARAGÓN Y EL PUENTE DEL ÁNGEL CUSTODIO:

### A.- MARGEN DERECHA

Se construyó en continuidad con el tramo que se inició en el puente del Mar en 1729, por lo que sus características constructivas son similares: mampostería ordinaria. Su longitud total es de 802 m. y su altura total, incluido el pretil, es de 4,80 m. El pretil está construido con un murete de mampostería rematado con una hilada de sillería, y su altura varía de 0,61 a 0,68 m. En algunas zonas del pretil se han realizado reconstrucciones inapropiadas utilizando bloques de hormigón de 20x20x40 cm y sobre estos se ha colocado la hilada de sillería. En los 368 m. de subtramo central, bajo el pretil una pequeña moldura recorre longitudinalmente el paredón; además, en ese mismo subtramo, el pretil se interrumpe para dejar paso a una doble rampa de acceso al cauce. Adorna el pretil 30 adornos esféricos, separados a eje una distancia media de 15 m. y ubicados según plano anexo (Tomo II).

### B.- MARGEN IZQUIERDA

Recorre una longitud aproximada de 769 m. Este tramo se ha dividido en varios subtramos debido a sus diferencias constructivas. Los primeros 157 m, muestran una mampostería ordinaria con piedra bruta, cuya la parte alta se recrece con mampostería concertada y el pretil tiene como albardilla una hilada de sillería. Su altura total media es de 5,18 m., incluido el pretil que se eleva 0,64 m. Los siguientes 78 m. poseen una altura media de 3,20 m. y están contruidos con mampostería ordinaria con abundancia de enripiado. El

pretil lo conforma una sola hilada de sillería que se alza escasos 20 cm. El siguiente subtramo tiene una longitud de 392 m. El paredón, junto con los pretil, se reconstruyó durante las obras del Palau de la Música, a finales del S. XX. El muro de entre 25 y 30 m. de ancho se encuentra aplacado con piedra imitando la mampostería concertada de aparejo por hiladas. El pretil, de 0,92 m. de altura, se remata con una hilada de sillares de piedra caliza de 45 cm. de ancho, 20 cm. de alto y una longitud media de 71 cm. El último subtramo de 142 m., está resuelto con muro aplacado con piedra poligonal (reconstrucción de finales S. XX). El pretil posee una altura media de 1,025 m y como albardilla la misma hilada de sillería que su subtramo anterior. La altura media total, del paredón junto con el pretil, es de 4,90 m. Estos tramos están desprovistos de cualquier tipo de ornamentación.

#### 8.- ENTRE EL PUENTE DEL ÁNGEL CUSTODIO Y EL PUENTE DEL REINO:

##### A.- MARGEN DERECHA

Iniciada su construcción en secuencia con el tramo que arranca en el puente del Mar, el paredón posee una mampostería labrada y nivelada, hasta una altura de 2,30 m. y sobre ésta, una mampostería concertada. El pretil se resuelve también con mampostería concertada y posee como albardilla una hilada de sillería de piedra caliza. La parte exterior del pretil se encuentra cubierta con mortero bastardo. La longitud de tramo es de 81 m. y no posee ningún tipo de ornamento.

##### B.- MARGEN IZQUIERDA

Se construyó al mismo tiempo que el tramo anterior de su misma margen, por lo que posee las mismas características constructivas y geométricas. Tiene una longitud de 151 m.

#### 9.- ENTRE EL PUENTE DEL REINO HASTA SU FINALIZACIÓN:

##### A.- MARGEN DERECHA

Tiene una longitud de 297 m. hasta finalizar del paredón. Este tramo sufre de múltiples actuaciones realizadas a finales del siglo XX. Si bien se comprueba que el paredón original está realizado con mampuestos ligeramente labrados, de forma regular, y colocados en hiladas sucesivas a soga (casi un tercio del muro iniciado desde el puente del Reino ha sido trasdosado con un muro de hormigón visto). Además, todo el pretil del tramo se encuentra resuelto mediante bloques de hormigón cuya la última hilada es de sillería y sobre ésta 20 esferas líticas culminan el conjunto.

##### B.- MARGEN IZQUIERDA

Tiene una longitud de 77 m. reconstruido a finales del S. XX. El muro de hormigón (paredón y pretil), de entre 25 y 30 m. de ancho, está aplacado con piedra imitando un

aparejo por hiladas. Alzando una altura de casi 7 metros, la albardilla la conforma una hilada de piedra caliza. Este tramo no posee ningún elemento decorativo.

A partir de aquí, el conjunto arquitectónico formado por paredón, pretil y ornamentos, ha ido desapareciendo paulatinamente, y en el espacio abierto que ha cedido emerge el complejo de la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

### **7.1.2.- Ornamentos**

Existe un total de 283 elementos esféricos situados sobre toda la longitud de los pretils. Se han catalogado, a través de las fichas correspondientes, cinco tipologías diferentes que se expusieron en el apartado correspondiente:

Tipo A: Existen 165 adornos. Son los originales colocados en los primitivos pretils. Se encuentran en los paredones de la margen derecha. En la margen izquierda sólo aparecen en las inmediaciones del puente del Mar y una esfera de esta tipología se ubica en el pretil lindante con el puente de San José.

Tipo B: Existen 19 adornos

Tipo B': Existen 4 adornos

Tipo C: Existen 8 adornos

De estas tres tipologías, de mayores dimensiones, únicamente se encuentran en el pretil lindante con el paseo de la Alameda.

Tipo D: Existen 87 adornos. Son las más recientes y se ubican sobre el pretil del paredón que linda con la barriada de Campanar, tramo de pretil construido a partir de 1953.

Se han catalogado tres tipologías de bancos pétreos:

Banco A: Existen 21 bancos pétreos adheridos al pretil ubicados en el tramo que limita con el paseo de la Pechina. Destacar entre ellos, por su pomposa decoración, el Banco barroco datado en 1756, el "Frontispicio" de 1759 y el datado en 1766.

Banco B: Existen 4 bancos pétreos que se sitúan en los miradores de planta semicircular situados en la ribera izquierda (2 entre el puente de San José y el puente de Serranos y 2 más entre el puente de Trinidad y el del Real).

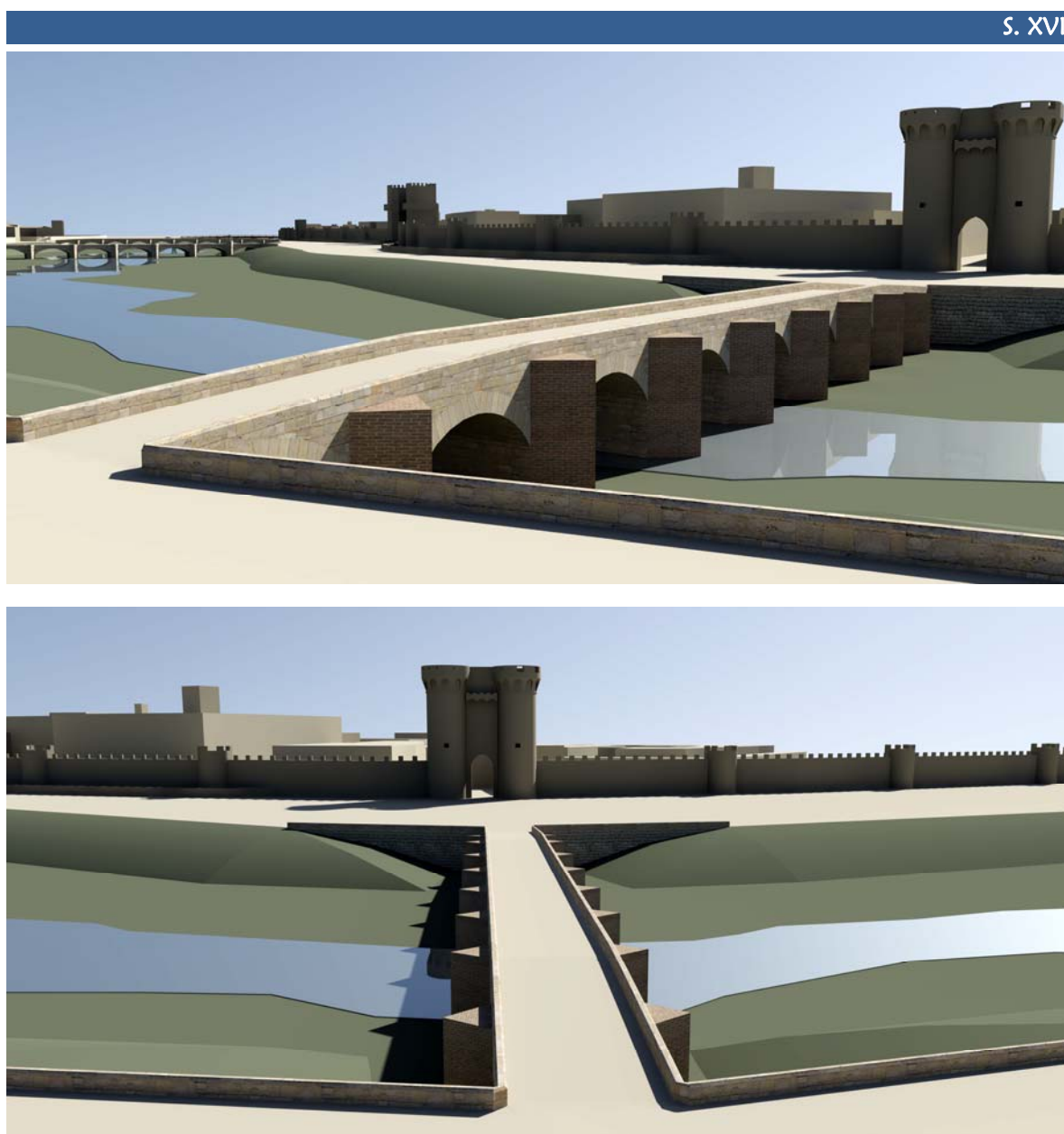
Banco C: Existe un solo banco de esta tipología: es un banco pétreo corrido situado también en la ribera izquierda, entre el puente del Real hasta el Puente del Mar. En la actualidad está interrumpido por el puente de la Alameda y el de las Flores, cuya longitud alcanza en su primer tramo los 399,4 m., el segundo tramo es de 207,90 m. y el último 93,9 m.



## 7.2.- CONCLUSIONES RELATIVAS A LOS PUENTES

### 7.2.1.- Conclusiones relativas al puente de San José. Secuencias Gráficas

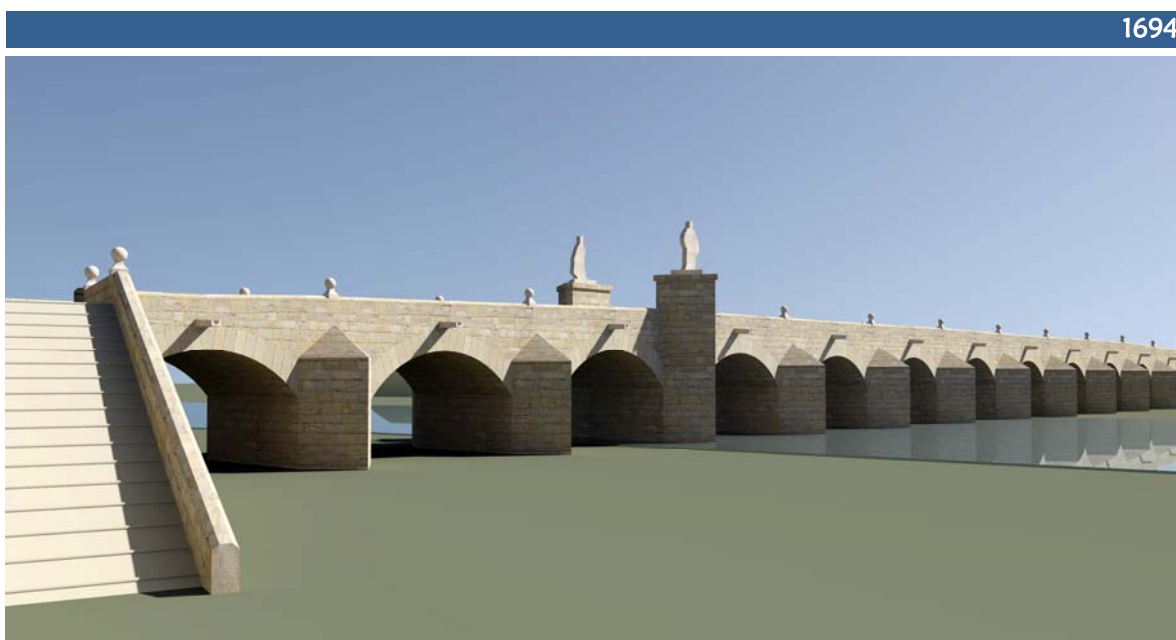
Fue pasarela de madera en su origen y en el siglo XVI se alzó todo él de cantería. De su construcción estuvo a cargo la *Fabrica de Murs i Valls*. El puente, realizado con piedra caliza, contaba con 9 arcadas entre pilas, y a ambos lados de éstas se ubicaron tajamares angulares para la bifurcación de las aguas; éstos estaban contruidos con aparejo de ladrillo cocido y su altura alcanzaba la imposta del puente. El puente tendría una longitud de entre 90 y 100 m. Se desconoce los datos sobre el autor de sus trazas, así como quienes fueron los obreros que trabajaron en él.



El 20 de junio de 1604 la *Fabrica Nova del Riu* inicia la remodelación del puente. Las obras son realizadas por los *picapedrers* Jerónimo Negret y Sebastián Guerra; terminando en 1607. El puente es ampliado en su longitud, añadiendo 4 arcadas a las ya existentes todas ellas hacia la ribera izquierda; los antiguos tajamares, junto con los nuevos, son construidos en sillería; se hicieron de menor altura, sobrepasando entre 40 y 60 centímetros el arranque de los arcos y se remataron de forma piramidal. El puente adquirió una longitud de 142,62 m. siendo su anchura de 7,20 m. y contaba con 13 arcos escarzanos cuya luz media entre pilas era de 7,70 metros. A la altura de cada clave del arco se colocaron gárgolas y los pretilos se ornamentaron con esferas líticas sobre base tronco-piramidal. Sobre el tercer tajamar, a ambos lados del puente, se elevaron unas peanas donde se instalaron unas Cruces.



En el grabado de Francisco Quesádez, “DE LA FABRICA NOVA DEL RIU” de 1674, por primera vez se tiene constancia documental de la existencia de una rampa de carruajes situada aguas abajo del puente, en la ribera de la ciudad. En 1693 se colocó sobre los pedestales, en el lugar de las Cruces, la estatua de San Luis Beltrán y, al año siguiente, la del Santo Tomás de Villanueva. Ambas alzaban 2,76 m., realizadas en mármol blanco, y fueron esculpidas por el artista italiano Giacomo Antonio Porzanelli.



1694





En 1906 se inician las obras de ensanche del puente; fueron adjudicadas a Ramón Ferrer Galiana el 17 de septiembre de ese año y se terminaron el 16 de noviembre de 1908. El puente se amplió 1,3 metros por cada lado. Las estatuas de los Santos, junto con sus pedestales, los antiguos pretilos y ornatos esféricos, desaparecieron para siempre del puente de San José. A los arcos antiguos se les superpuso unos nuevos en voladizo, los cuales apoyaron sobre los tajamares embebiendo gran parte de los remates piramidales. El tímpano, en la perpendicular con el plano de los nuevos arcos, se ejecutó todo él con una perfecta sillería aparejada a soga. Como protección se colocaron unas barandillas metálicas y, a tresbolillo, 6 farolas para la iluminación el puente.

1908



El 1949 el ingeniero Luis O. Llorens diseña unos nuevos pretils de trazas rectas para el puente de San José. Las obras fueron ejecutadas por el contratista Daniel Benlloch Roig y el ingeniero director de las obras fue Don Arturo Piera Barberá. Los trabajos se iniciaron el 7 de mayo de 1949 y fueron terminados a principios de 1950. Sobre los nuevos pretils se instalaron 12 nuevas farolas. En 19 de marzo de 1951 se coloca sobre un alto pedestal la estatua de San José artesano acompañado por el niño Jesús. La obra fue costeada por la corporación fallera y se ubicó en la fachada oeste del puente, entre el tercer y cuarto arco. De mármol blanco, fue obra de escultor Octavio Vicent Cortina junto con el marmolista Roca Doménech.



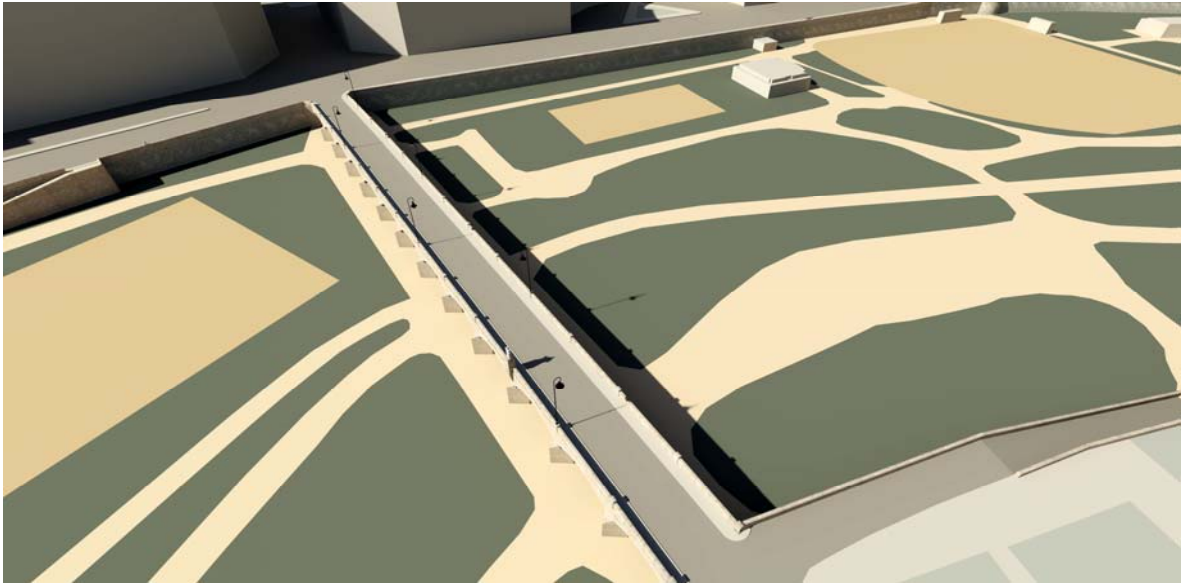
Así llega el puente de San José, de 142,62 m. de largo y 10,05 m. de ancho, lo conforman 13 arcos escarzanos y sobre ellos otros volados que le concedieron mayor amplitud. Cuenta con 12 pilas centrales con tajamares angulares a ambos lados y, como único adorno del puente, el pedestal con la estatua de San José.

Para la iluminación del puente existen 5 farolas de hierro forjado colocadas a tresbolillo sobre las peanas existentes en el pretil. Las aceras miden 1,40 m. cada una, y la calzada, de 6,25 m. de ancho, cuenta con dos carriles de circulación asfaltados.

2011



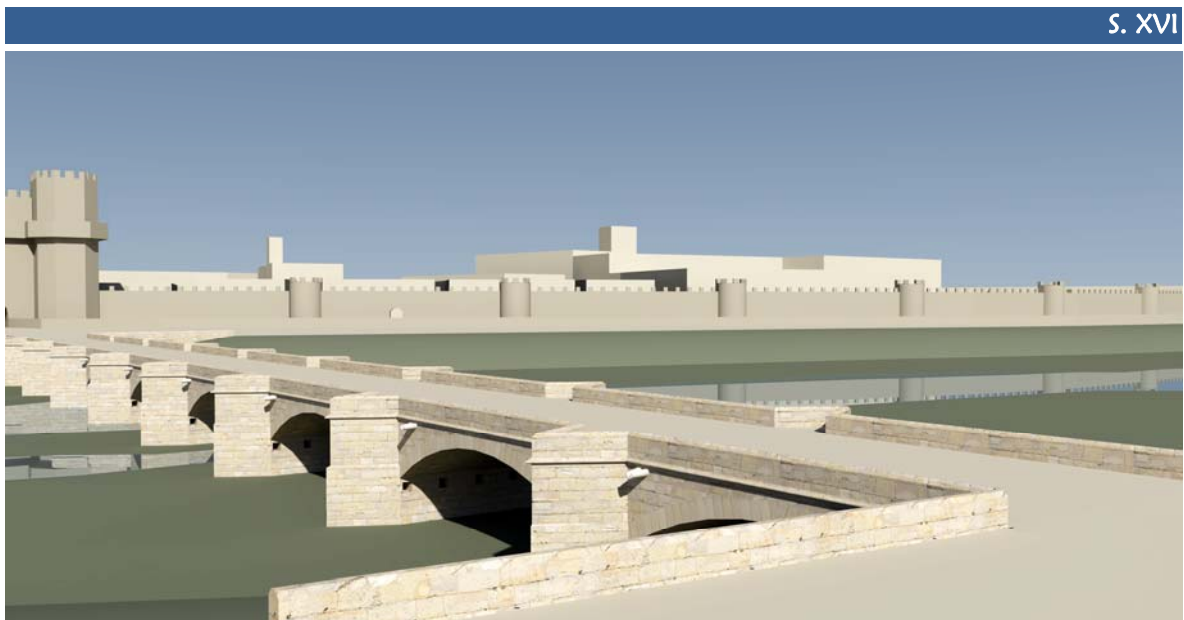






### 7.2.2. Conclusiones relativas al puente de Serranos. Secuencias Gráficas

En 1518 se construye el actual puente de Serranos, cuya autoría es adjudicada al maestro *picapedrer* Juan Bautista Corbera por encargo de la *Fabrica de Murs y Valls*. Realizado con sillares procedentes de la cantera de Rocafort, se construyó con una longitud de 159 m. y una anchura de tablero de 11 m. Sus 9 arcos escarzanos, con una luz entre pilas de 14,5 m. de media, apoyaban sobre 8 pilas centrales y estribos laterales. A cada lado de las pilas se situaron tajamares de planta triangular que alcanzan la altura del tablero y sobre éstos se ubicaron unos miradores o arrimaderos. El relleno de pilas y arcos se realizó con hormigón de cal y canto. Sobre el tímpano, y como arranque del pretil, una imposta moldurada, de escasos 20 cm., recorre longitudinalmente el puente y; para la evacuación de las aguas pluviales se colocaron gárgolas ubicadas a ambos lados de cada tajamar.





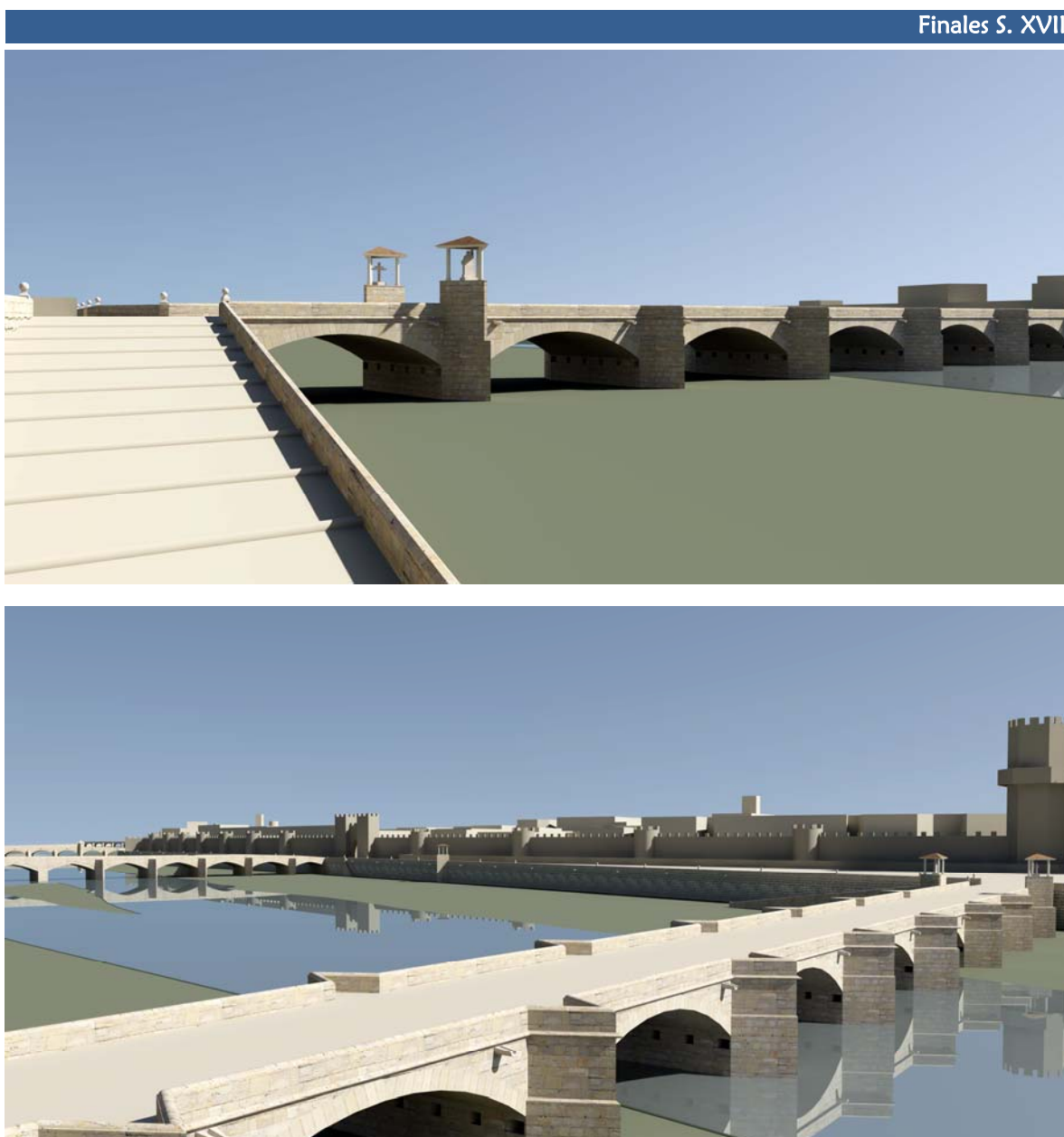
Entre 1538 y 1539 se ubica, sobre el primer tajamar aguas arriba, la Cruz Patriarcal de la parroquia de San Bartolomé esculpida con piedra de Alcuébar. Juan Bautista Corbera, *pícapedrer* y el ingeniero Juan Gilart, son los encargados del diseño y construcción del casilicio que ofrecería resguardo y protegería a la Cruz.

1538



En 1670 se construye otro casilicio frente al ya existente y en él se instaló la estatua de San Pedro Nolasco. Los gastos los sufragó Fray José Sánchez, quien además se encargó, junto al *picapedrer* Pere Leonard Esteve, del proyecto y construcción del edículo.

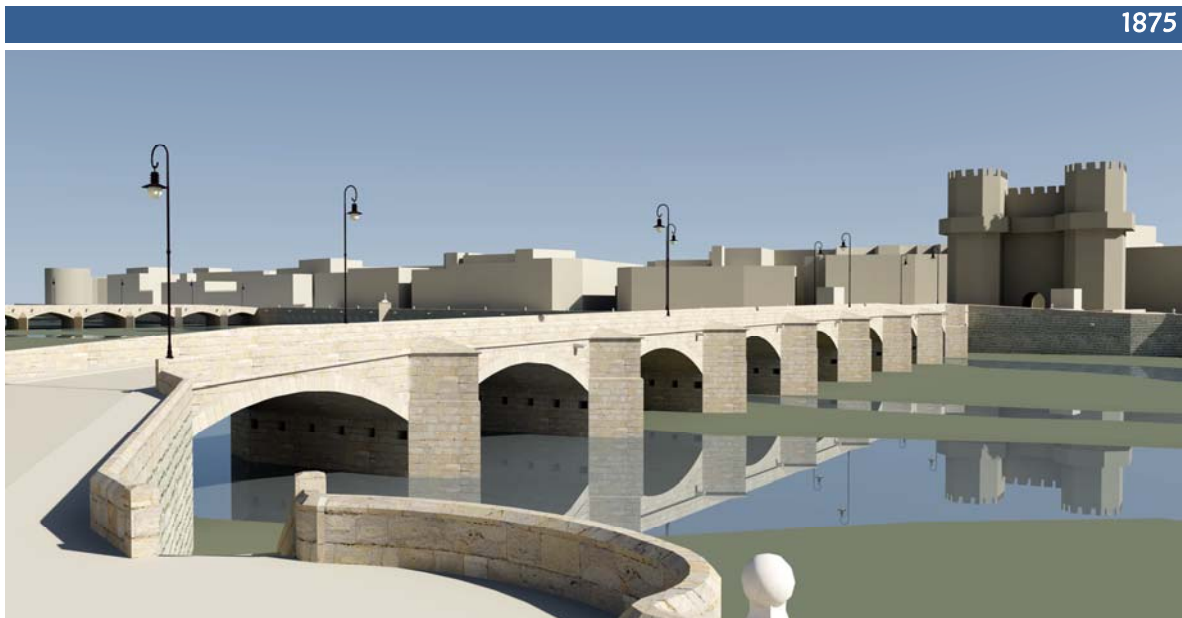
A principios del siglo XVII, se levantaron los paredones del cauce del río entre el puente de Serranos y sus colindantes. Tras las riadas de 1672 los de su margen derecha fueron derruidos, y fue en el transcurso de la reconstrucción de los mismos cuando se construyó una amplia rampa de carruajes, aguas abajo del puente.



En la segunda mitad del siglo XVIII el puente contó con una escalera que lo conectaba con el cauce, a semejanza del puente de la Trinidad, sustituyendo al séptimo tajamar del alzado este. No se han hallado documentos que acrediten su morfología aunque sí vestigios de su existencia en este periodo. En 1808, durante el transcurso de la guerra de la Independencia, los casilicios, pretilos y miradores fueron derrocados. En 1810 se repusieron los pretilos de forma continua a lo largo de toda su longitud, con piedra de la cantera de Godella. No se rehicieron los miradores, ni se reedificaron los casilicios y la escalera quedó inutilizada.

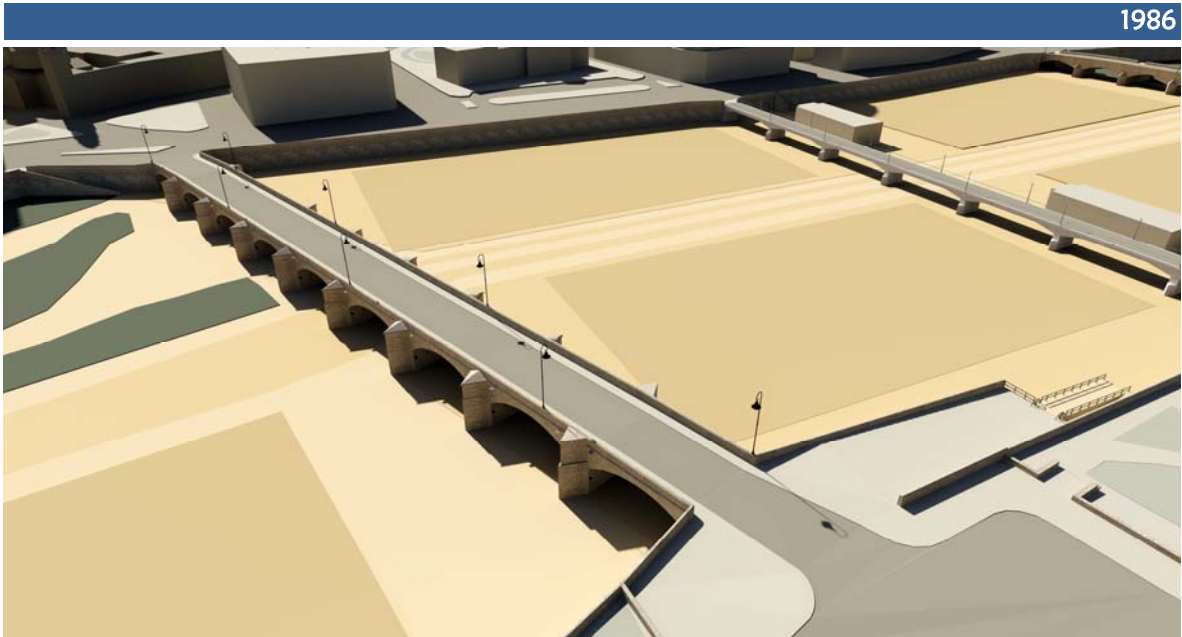
En 1830/32 el arquitecto Cristobal Sales y Francisco Ferrer proyectan los nuevos trazados del jardín de las Alameditas de Serranos. En 1837, Salvador Escrig proyectó las balaustas y escaleras de acceso. En el pretil de la margen izquierda, aguas arriba del puente, se construyó un mirador de planta semicircular y se abrió paso a una pequeña escalera.

Al puente se le dota de farolas y en 1875 se ubican aceras a ambos lados de la calzada.





Tras la desviación de las aguas del río mediante el Plan Sur, el cauce permaneció sin uso hasta que, en 1984, se aprueba el Plan de Reforma Interior del viejo cauce, cuyo objetivo fue la recuperación del mismo como un gran jardín y zona de ocio. En los tramos recayentes al puente de Serranos (tramo 6), Argel Zurrilla realizó el diseño de la zona, de carácter provisional, otorgándole un carácter ocio-deportivo. En 1986 el puente fue consolidado mediante inyecciones de resina epoxi y mortero, -de las obras se encargó la empresa Cleop, S.L. y ascendiendo su costo a 14.472.359 pesetas-.



En 2005 el Ayuntamiento firma un convenio con la Universidad Politécnica de Valencia para la restauración del puente. Se realizan trabajos de limpieza, consolidación y restitución de faltantes. Tras esta restauración, finalizada en 2009, el puente ha retornado a su morfología original ya que han sido reconstruidos los miradores y escaleras, reintegrando además, el tramo faltante de la rampa de carruajes. Las restituciones realizadas se han llevado a cabo con piedra de la cantera de la Sierra Valenciana de Montesa y los faltantes - como puede ser algún sillar o gárgola- se han ejecutado con los sillares del pretil extraído para abrir paso a los miradores (piedra de la cantera de Godella). Las aceras se han dejado asfaltadas de forma provisional, ya que se pretende peatonalizar el puente tras la construcción de un nuevo pont de Fusta. Actualmente el puente de Serranos cuenta con una calzada asfaltada con tres carriles de circulación.









### 7.2.3. Conclusiones relativas al puente la Trinidad. Secuencias Gráficas

Realizado a instancias de *La Fabrica de Murs i Valls*, su construcción se inició en 1401, terminando el 4 de febrero de 1407. Trabajaron en él: Pere de Bohuehi, maestro albañil, Bertomeu “lo venguer”, maestro de obra, Guillem de Solanes, maestro albañil y Julià Martínez y Mateu Teixidor, maestros canteros. Estaba formado por 10 arcos apuntados entre pilas y tenía una longitud aproximada de 158 m. y una anchura de 10,50 m.

En el siglo XVI se mostraba con unos tajamares que se alzaban hasta la altura de la imposta y, aguas abajo, en sustitución de tercero y octavo, contaba con dos fornidas escaleras que lo conectaban con el cauce. El pretil lo formaban dos hiladas de sillería y para la evacuación de las aguas disponía con 18 gárgolas en la doble enjuta de cada arco. En los extremos del puente, a ambas riberas, se elevaron unos muros realizados con mampostería para el sostenimiento de las tierras.



En la segunda mitad del siglo XVI los tajamares se modificaron. Los nuevos tajamares se elevaron dos hiladas por encima del arranque de los arcos y estaban rematados de forma piramidal.

En los último años siglo XVI, al igual que se hizo en los otros puentes, se colocaron sobre los pretiles unas esferas líticas como ornato del mismo. Estos adornos se situaron a ambos lados del puente y estaban dispuestos a la altura de cada uno de los tajamares. Ya entrados en el siglo XVII, con el inicio de la construcción de los paredones y pretiles en la ribera izquierda del río, en el tramo desde el puente de la Trinidad hasta el del Real, se le adosó al puente una rampa facilitando así la comunicación de esa orilla con el cauce.





En 1722, se elevaron sobre el puente dos casilicios que albergaron las estatuas de San Bernardo y de las Santas María y Gracia. Éstos se ubicaron sobre el segundo tajamar contando desde la margen derecha, uno a cada lado del puente. Construidos con el mismo aparejo y sillares idénticos al puente, sobre los tajamares se construyó una base de planta triangular que se alzaba por encima del pretil del puente y, sobre ésta, tres esbeltas columnas sujetaban la pequeña cubierta.

1722



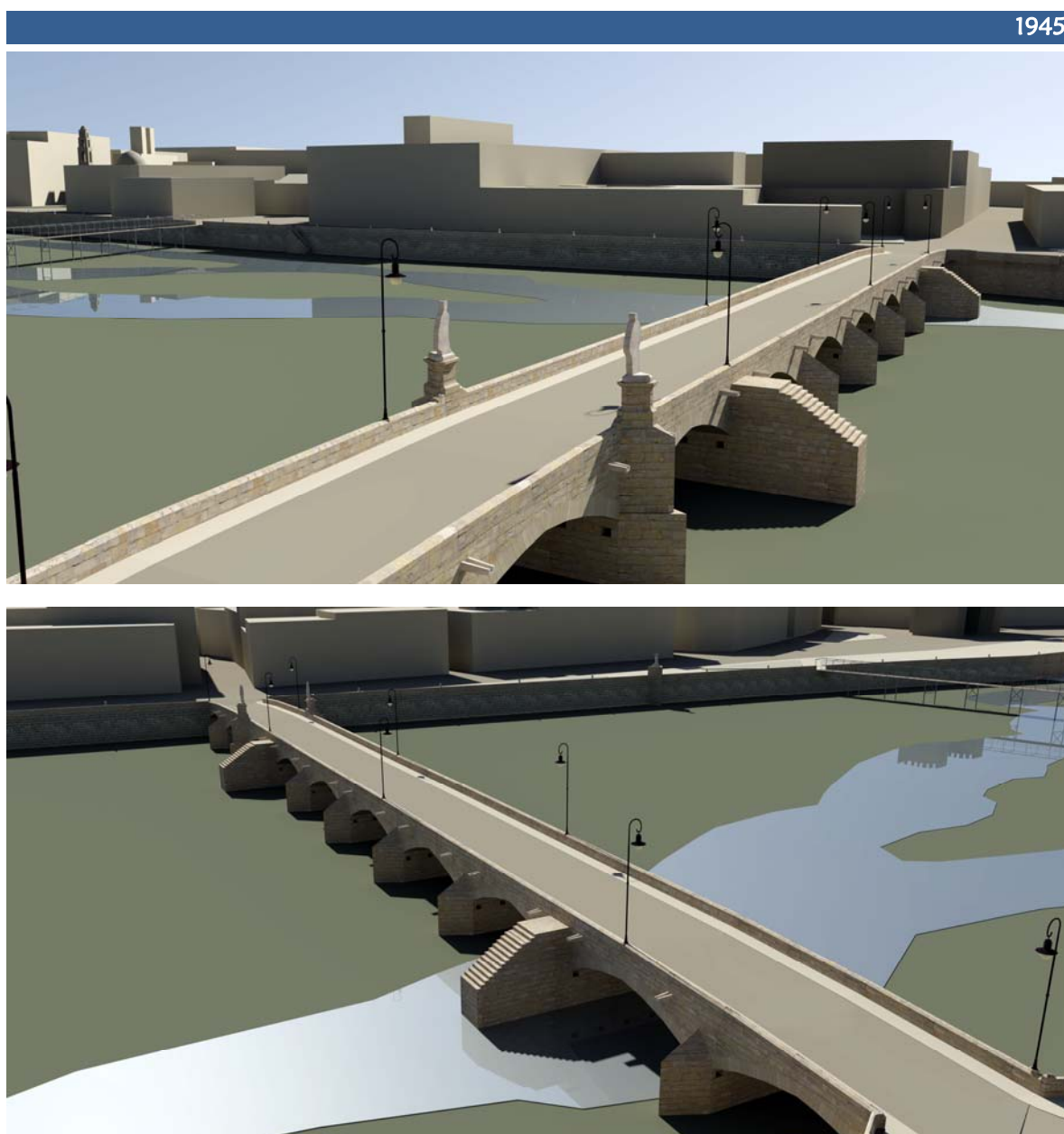
En los inicios del siglo XIX, la segunda bóveda del puente de la Trinidad fue abatida, los pretilos se desmontaron y las escaleras quedaron invalidadas. La reconstrucción del arco y de los pretilos se emprendió poco después utilizando piedra tosca procedente de la cantera de Godella. Los pretilos se construyeron continuos por lo que quedó cerrado el acceso a la escalera y sobre éstos no se volvió a colocar los ornatos esféricos. En 1823 los casilicios, junto con los Santos, fueron desmontados. Poco después desapareció la rampa que permitía el acceso al cauce desde la margen izquierda. El paredón fue prolongado hasta interceptar con el pretil del puente y en él se construyó un banco de piedra en voladizo. La unión del pretil con el puente se realizó a modo de chafalán ubicando otro banco pétreo también en voladizo sobre pechina.

1823



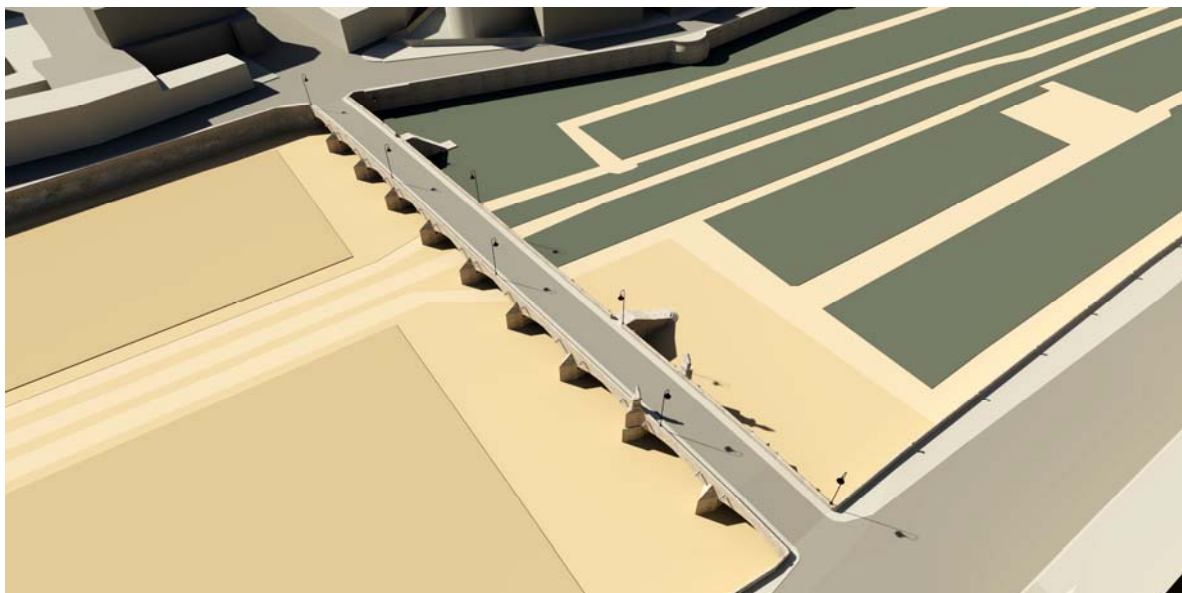
En 1945 se construyeron dos pedestales allí donde antes habían figurado los casilicios, según proyecto de Javier Goerlich. Los sillares utilizados para esta obra fueron los retirados del pretil durante la construcción del puente de Ángel Custodio. Sobre éstos se colocaron las estatuas de San Luis Beltrán en el lado oeste y, frente a él, la de Santo Tomás de Villanueva. Estas imágenes fueron esculpidas por Jacobo Antonio Porzanelli en 1693 y 1694 respectivamente y estuvieron expuestas en el puente de San José hasta principios del siglo XX.

El puente, por aquel entonces, ya contaba con aceras laterales a ambos lados de la calzada asfaltada y sobre sus pretils se ubicaban 8 farolas a tresbolillo sobre una pequeña peana de planta hexagonal.

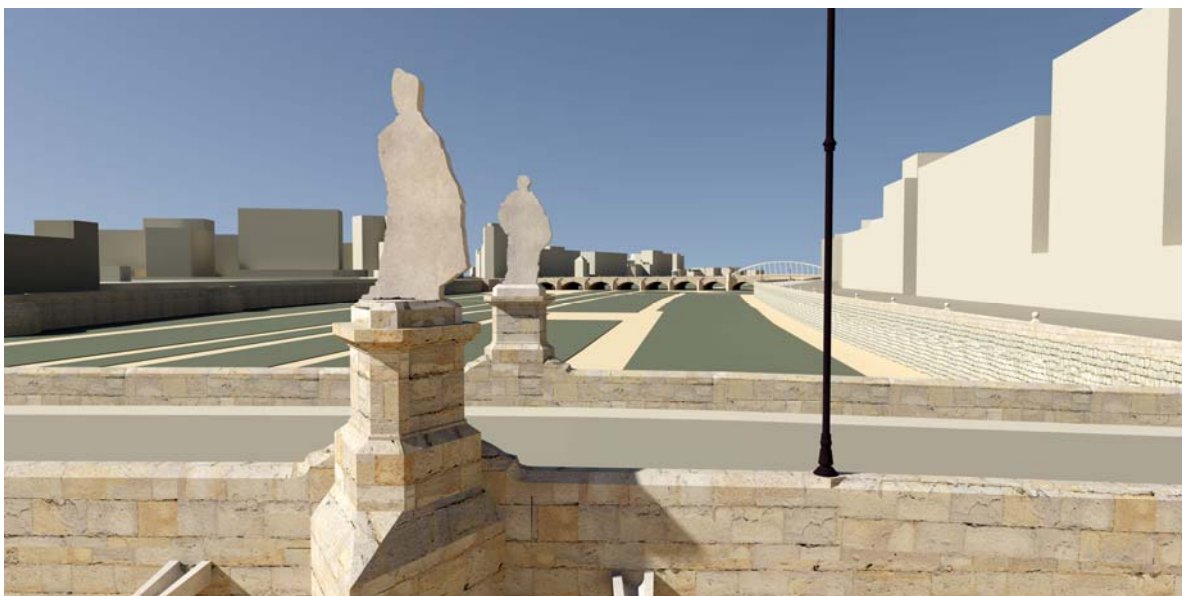




Durante la primera década del siglo XXI el puente de la Trinidad ha sido restaurado por un equipo multidisciplinar de profesores y técnicos de la universidad Politécnica de Valencia. Además de la limpieza de la fábrica, restitución de pequeños faltantes y consolidación del puente, se han reconstruido las dos escalinatas que lo conectaban con el cauce y se ha abierto el paso a ellas en los pretilos, devolviéndole al puente su morfología original. La piedra utilizada para tales trabajos proviene de la cantera de la Sierra Valenciana de Montesa.



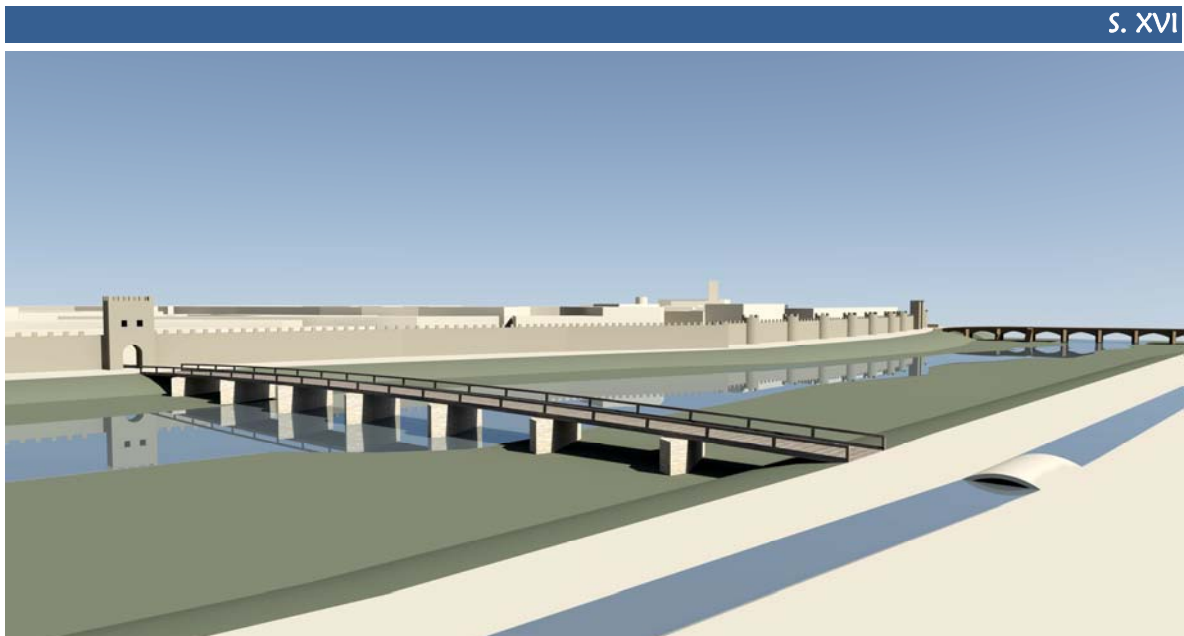






#### 7.2.4. Conclusiones relativas al puente del Real. Secuencias Gráficas

A finales del S. XIII, se construye un puente de madera (palanca) con dimensiones mucho más pequeñas que el actual. Poseía dos nombres, el del Real y el del Temple. El puente fue derrocado con frecuencia por las avenidas del Turia. Hacia la primera mitad del S. XVI, el puente contaba con una estructura mixta. Tenía de entre 7 u 8 pilas de piedra, las cuales a ambos lados se prolongaban para formar tajamares angulares, que alzaban la misma altura que las pilas. Sobre éstas, apoyaba un entablado de madera que unía ambas riberas del cauce y, como protección, una barandilla realizada con listones de madera. Tras atravesar el puente, y antes de llegar al palacio Real, se debía cruzar un pequeño paso que salvaba un riachuelo o acequia que discurría en paralelo al río.



En 1594, se inicia la construcción de un nuevo puente de piedra. Bajo la dirección de la *Fabrica Nova del Riu*, els obrers de vila Guillem Salvador, Hierony Negret y Françes Anthon fueron los encargados de su ejecución. Las obras finalizaron el 18 de febrero de 1599. Se construyó un puente todo con piedra levantina. Medía 165 m. de largo y 10,30 m. de ancho. Contaba con 10 arcos escarzanos apoyados sobre 9 pilas centrales y estribos laterales. Las pilas estaban dispuestas en oblicuidad con el tablero del puente y en sus extremos se ubicaron los tajamares de planta triangular rematados en forma piramidal. Se colocaron gárgolas sobre las claves de cada arco. Los pretiles se ornamentaron con esferas líticas. En la margen derecha, aguas abajo del puente, una rampa daba acceso al cauce.

En 1599 se edificó un nuevo portal del Real, obra de Guillem Salvador. A partir de esta nueva construcción, el puente perdió su nombre del Temple, persistiendo la denominación "del Real".

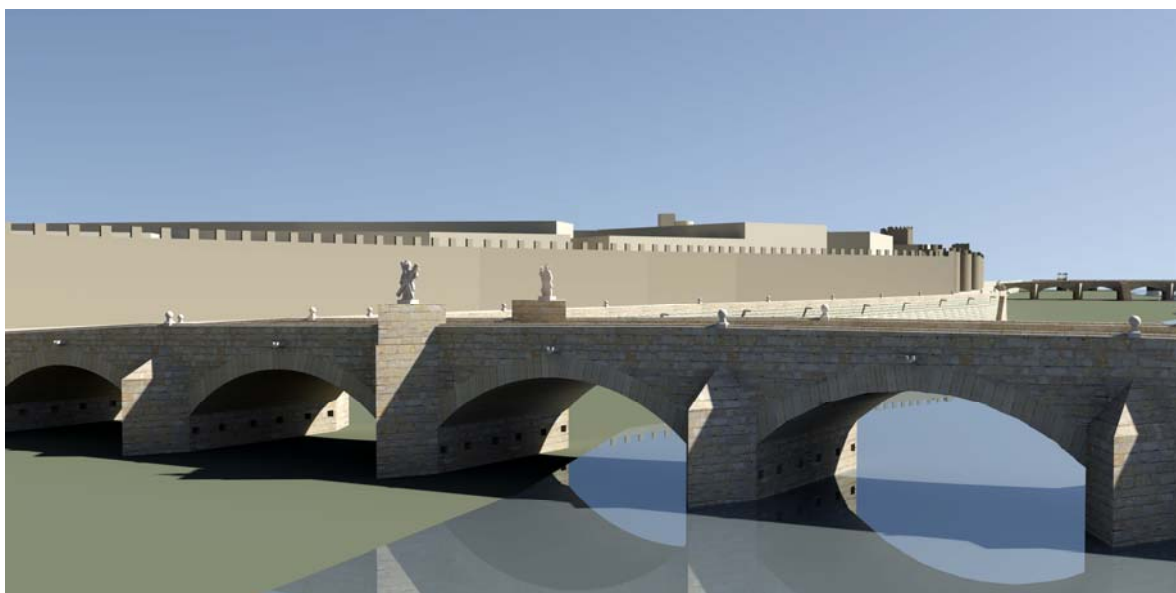


1599



En 1603 se instalan sobre el puente las imágenes de San Vicente Ferrer y San Vicente Mártir. El escultor, autor de ambas estatuas, fue el valenciano Vicente Leonart Esteve.

Las esculturas se situaron sobre pedestales ubicados encima de los tajamares situados entre el segundo y tercer arco, contando desde la parte que daba a la ciudad. Para la construcción de los pedestales se tuvo que desmontar los remates que culminaban dichos tajamares. La imagen de San Vicente Ferrer se colocó sobre el pedestal situado aguas arriba y enfrentada a ésta, se ubicó la de San Vicente Mártir.





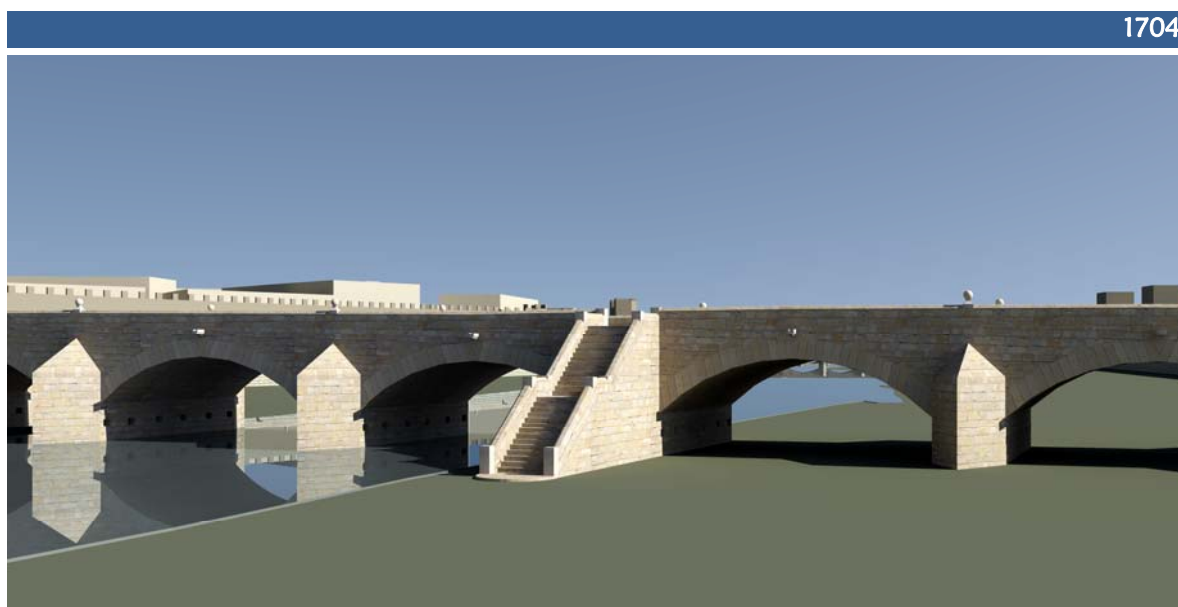
A finales de la primera década del siglo XVII se terminaron de construir, en la ribera izquierda, los paredones que enlazaban el puente del Real con sus puentes aledaños. Aprovechando las obras se construyó una nueva bajada al cauce, la cual se situó aguas abajo y lindante con el puente. Entre 1682 y 1683, se construyen los casilicios que guarecerían las estatuas de los Santos, realizados con piedra caliza de la cantera de Alcublas. Sobre los tajamares se elevó la base de los casilicios, de planta triangular y esquinas biseladas, hasta sobrepasar los pretiles del puente, rematada con una pequeña cornisa. Sobre ésta, tres elegantes columnas de mármol sustentan el entablamento y una pequeña cubierta de teja vidriada. La cubierta esta rematada en su centro con una cruz realizada en bronce y un pináculos en cada una de sus esquinas.

1683



Entre el sexto y séptimo arco, aguas abajo, existía una flamante y robusta escalera de dos tramos que conectaba directamente el puente con el lecho del cauce. Sus pretilos o barandas, también de piedra, estaban formados por dos hiladas de sillería y en sus encuentros, pequeños pilarcillos la ornamentaban. Su arranque desde el lecho del río, estaba completado por una pequeña plataforma semicircular.

Esta escalera debió ser construida a la vez que se erigía el puente, pero no existen fuentes documentales que lo atestigüen. La primera vez que se tiene constancia de ella es a través del plano “VALENTIA EDETANORUM allis CONTESTANORUM, vulgo DEL CID” realizado por el padre Thomas Vicentio Tosca en 1704. Por ello se toma la fecha de 1704, no como el año en el que se construyó la escalera sobre el puente del Real, sino como el año en el que se tiene certeza de la existencia de la misma.



1704



En 1750 se aderezó el puente con unos canapés en voladizo, situados a la altura de cada tajamar: 8 en la parte que daba al puente de la Trinidad y 7 en su lado opuesto. Estos canapés, realizados con sillares colocados a soga y perfiles lobulados, albergaban, interrumpiendo el pretil, unos bancos de piedra de 2,80 m. cada uno. Los bancos estaban flanqueados por dos pilarcillos de 45 x 45 cm., también de piedra, que se elevaban sobre el pretil del puente 12 cm. los cuales sustentaban sendos adornos líticos gallonados. Además, sobre el pretil del puente, a la altura de cada una de las claves de arco, se instalaron nuevos adornos gallonados pero esta vez de gajo invertido.

En las cuatro esquinas del puente se ubicaron unos esbeltos pináculos acompañados por otros bancos de piedra, que armonizaban el conjunto.



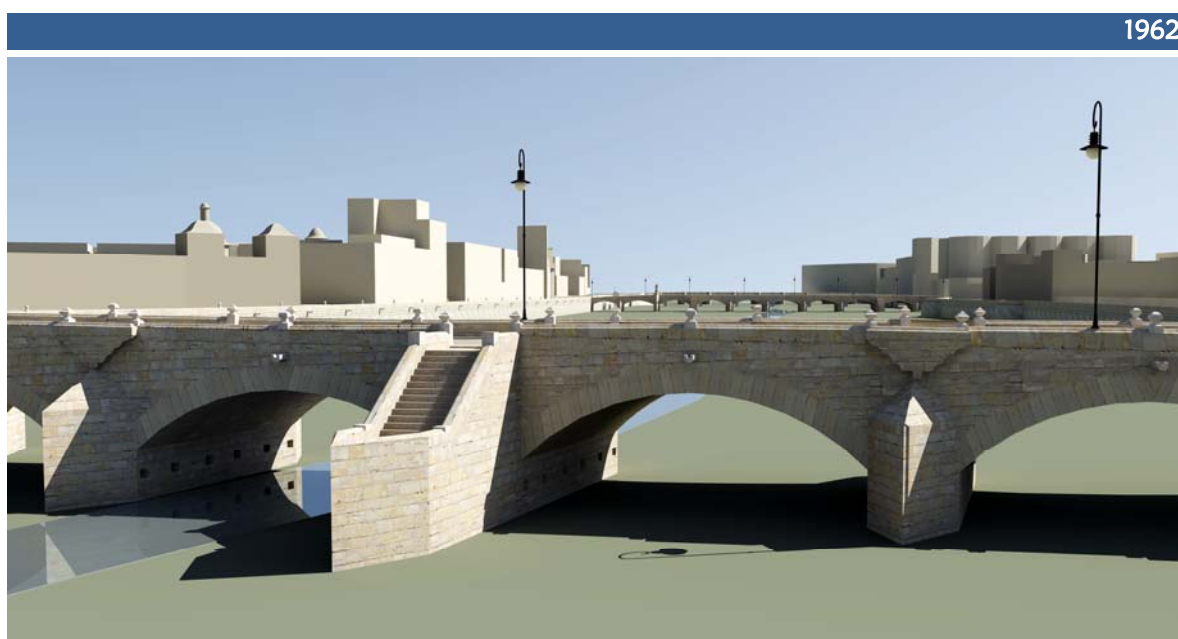
1750





Durante la guerra civil española las estatuas de los Santos fueron retiradas de puente. En 1945, el arquitecto J. Goerlich restaura ambos casilicios y en ellos se instalan, el 7 de enero de 1946, unas nuevas estatuas. Se realizaron con mármol crema marfil procedente de la cantera de Alqueña en Alicante y midieron 1,80 m. sin contar con las coronas. La de San Vicente Ferrer fue esculpida por el escultor Carmelo Vicent Suria y la de San Vicente Mártir por Ignacio Pinazo Martínez.

En 1962 había desaparecido el primer tramo de escalera de acceso al cauce y en su lugar se había construido un mirador o púlpito, desde donde se podía observar el río. Esta modificación se realizaría tras la riada del 1957.

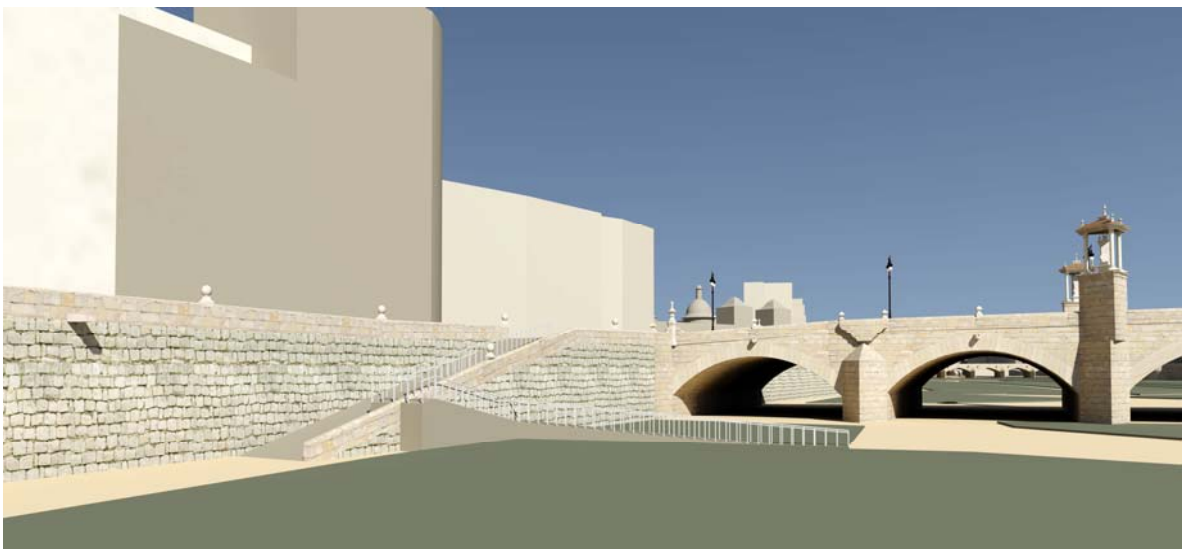


Entre 1966 y 1968 se acometen obras de ensanche del puente del Real. La escalera existente hasta entonces en el puente desapareció y en su lugar se construyó un tajamar, a semejanza de los otros, y sobre él, el correspondiente canapé lobulado.

Hoy en día nos encontramos con un puente de 164,64 m. de longitud y 27,30 m. de anchura, con dos calzadas separadas por un pequeño macizo, y con tres carriles de circulación cada una. A ambos lados aceras peatonales. Posee dos accesos al cauce en forma de rampa, uno en cada ribera, y ambos aguas abajo del puente. Además, en la margen izquierda aguas arriba, el puente dispone de un paso subterráneo, para salvar la vía de circulación rápida que recorre la ribera izquierda del río, que permite el acceso al cauce.

2011









### 7.2.5. Conclusiones relativas al puente del Mar. Secuencias Gráficas

En su origen la estructura estaba íntegramente realizada con madera. La primera noticia encontrada sobre el puente data de 1401, por lo que con toda probabilidad ya existía a finales del siglo XIV. El 1412 sus cimientos ya eran de piedra. Hacia 1424 la *Fabrica de Murs i Valls* lo reconstruyó. Trabajando en él: Pere Ferrero, maestro cantero, Pere Quartelles, yesero, y Domenecy de Calatayud, herrero. Este puente fue abatido por las aguas del Turia y vuelto a reconstruir en diferentes ocasiones.

A mediados del siglo XVI contaba cinco pilas realizadas de sillería con tajamares angulares en sus extremos, pasarela íntegramente construida con tablonés de madera y barandas laterales, realizadas del mismo material.



En 1591 se inicia la construcción de un nuevo puente todo de piedra. Se encarga la *Fabrica Nova del Riu*. Francisco Figuerola, *lápida architector*, fue el encargado de realizar las trazas del puente. Las obras fueron asignadas por concurso a Pere Tarcona y fueron supervisadas por el arquitecto Juan de Herrera. El puente, realizado íntegramente con sillares calizos, cuenta con 10 arcos apuntados abovedados entre pilas y tajamares. Sobre sus pretilos se colocaron 21 esferas líticas. En ambos arranques del puente se construyeron unos muros de mampostería para la contención del terreno y en la margen izquierda del río, aguas arriba del puente, se realizó una rampa de acceso al cauce.

En 1596, se construyó un casilicio para albergar La Creu del Pont del Mar, esculpida en piedra de Agullent. Se colocó sobre el tercer tajamar -aguas arriba- empezando a contar desde la margen derecha. De este menester se encargó, nuevamente, Francisco Figuerola.



1596





En 1677 se construye otro casilicio, justo enfrente del casilicio que albergaba la Santa Cruz. Se ejecutó todo él de sillería, de planta triangular y tres columnas de mármol y, sobre éstas, la cubierta de teja vidriada. Como remate de la cubierta se colocó una cruz de bronce. En él se ubicaría la estatua de San Pascual Bailón.

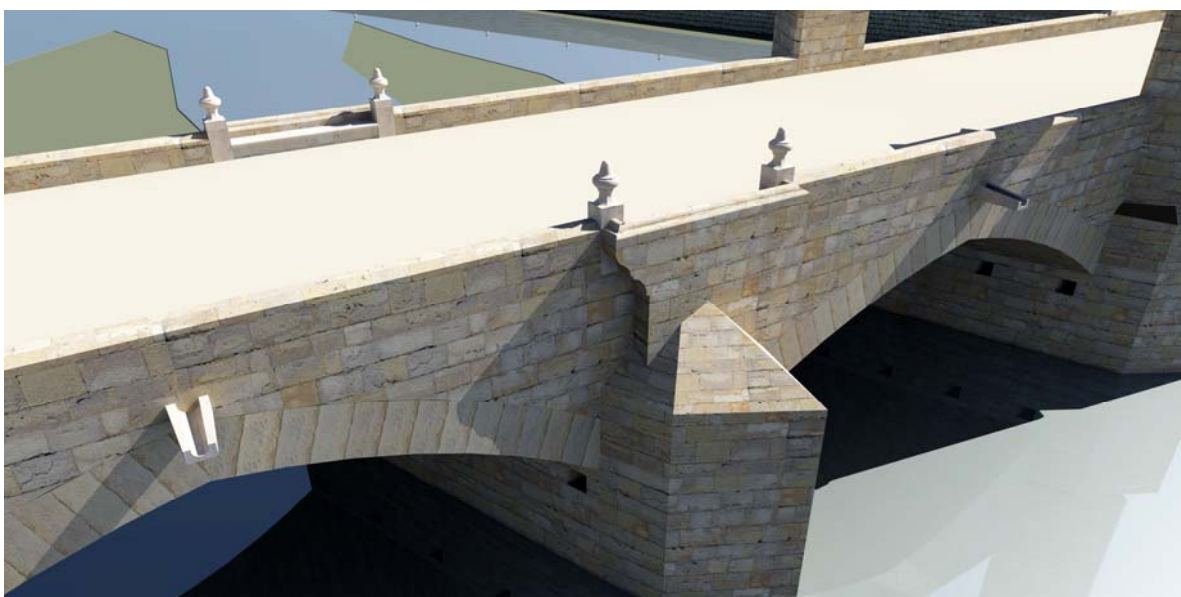
En 1709, el casilicio de la Santa Cruz es alcanzado por un rayo por lo que su estructura y la Cruz resultaron dañadas. En 1720 se sustituye la Cruz por la imagen de la Virgen de los Desamparados y el casilicio fue restaurado a semejanza del construido a San Pascual Bailón. Francisco Vergara el Mayor, fue el escultor encargado de tallar la imagen de la Virgen.

1721



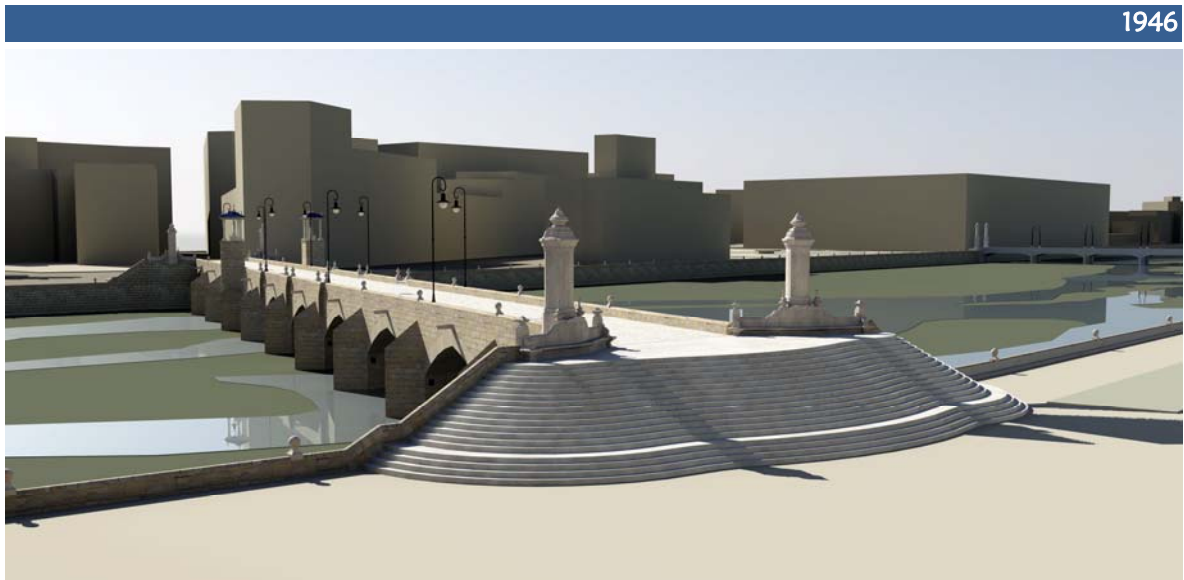
En 1764, se construye una nueva puerta del Mar. A finales de 1776, una gran avenida rompió los arcos centrales que junto con el casilicio de la Virgen de los Desamparados se desplomaron cayendo íntegramente al cauce. En 1778 se inician los trabajos de reparación y reconstrucción llevados a cabo por Ignacio Miner. Proyecto de Miner son también las ménsulas lobuladas ubicadas en el puente en 1781. Éstas se colocaran sobre sus tres tajamares centrales a ambos lados del puente que, además de ornamentarlo, servían como refuerzo de los muros. Por su parte interior, se equiparía al puente con unos bancos de piedra con ornato en sus extremos. Además se reconstruyó el casilicio de la Virgen de los Desamparados y se restauró el casilicio de San Pascual Bailón. La nueva imagen de la Virgen fue esculpida por Francisco Sanchis. Todas estas obras terminaron en 1782.

1782



En 1876 se abrió la línea de tranvía que unía la ciudad con el Grao y la Malvarrosa. En 1900 el tranvía se electrificó por lo que el tendido eléctrico pasó a formar parte de la imagen del puente. En 1933 fue inaugurado el puente de Aragón, pasando el del Mar a convertirse en peatonal.

El arquitecto J. Goerlich, diseñó las escalinatas de entrada al puente del Mar que salvaban el fuerte desnivel que tenía con sus riberas. Además se proyectaron unos bancos y elementos ornamentales que se ubicaron en sus cuatro extremos. Las obras fueron terminadas en 1935. En 1944 se pavimentó el puente con losetas de rodeneo. En los inicios de la guerra civil española las imágenes de los casilicios fueron derrocadas. En 1946 se colocaron unas nuevas esculturas: la Virgen de los Desamparados, de 2 m. de alto, fue esculpida por Vicente Navarro y la de San Pascual Bailón, de 1.80 m., por José Ortells López.



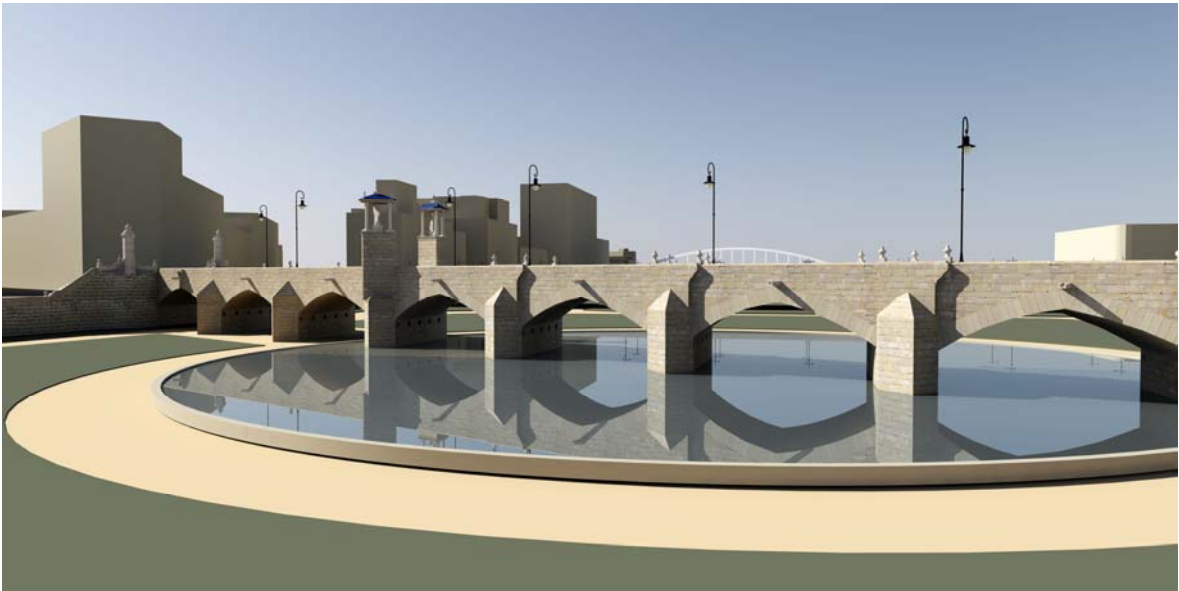


Tras la riada de 1957 se acometió el Plan Sur. El antiguo cauce del Turia dejó de llevar agua, pasando a convertirse en un gran solar. Fueron muchas las ideas que surgieron para dicho espacio que, finalmente, se ha convertido en una gran zona verde y: las inmediaciones al puente del Mar se transformaron en una zona arbolada donde, bajo el puente, se proyectó un estanque de planta circular -de 76 m. de diámetro y 40. cm de profundidad-, evocando las aguas que bajo él discurrieron. Hoy en día este puente peatonal se encuentra en un admirable estado de conservación, dando paso a los transeúntes desde la plaza América, a la margen derecha, hasta el paseo de la Alameda, a la izquierda. Sus 10 arcos apuntados y su aparejo perfectamente labrado permanecen inalterables al paso del tiempo, observándose que los sillares de las tres arcadas centrales poseen una labra más fina que en el resto del puente, debido a la reconstrucción realizada tras la avenida de 1778.

2011





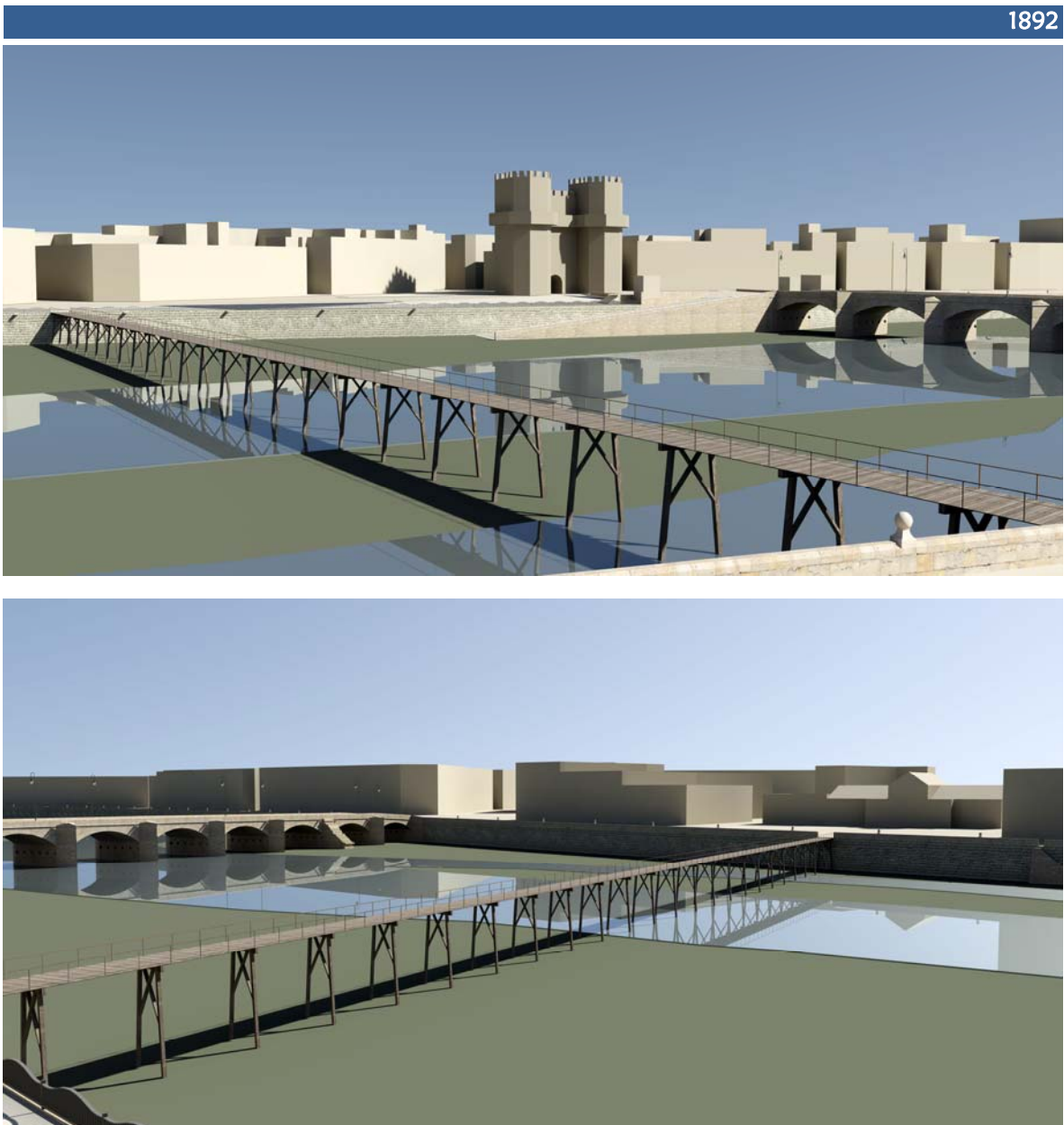




### 7.2.6. Conclusiones relativas al Pont de Fusta. Secuencias Gráficas

El primer Pont de Fusta fue construido en 1892, a instancia de Francisco Motes, para facilitar el acceso de los ciudadanos a la estación de Santa Mónica, situada en la otra margen del río.

Tenía aproximadamente 175 m. de longitud y 2 m. de anchura y su estructura estaba íntegramente realizada con madera de Flandes. El entramado que formaba el tablero apoyaba sobre una secuencia de pilotes arriostrados en cruz de San Andrés.



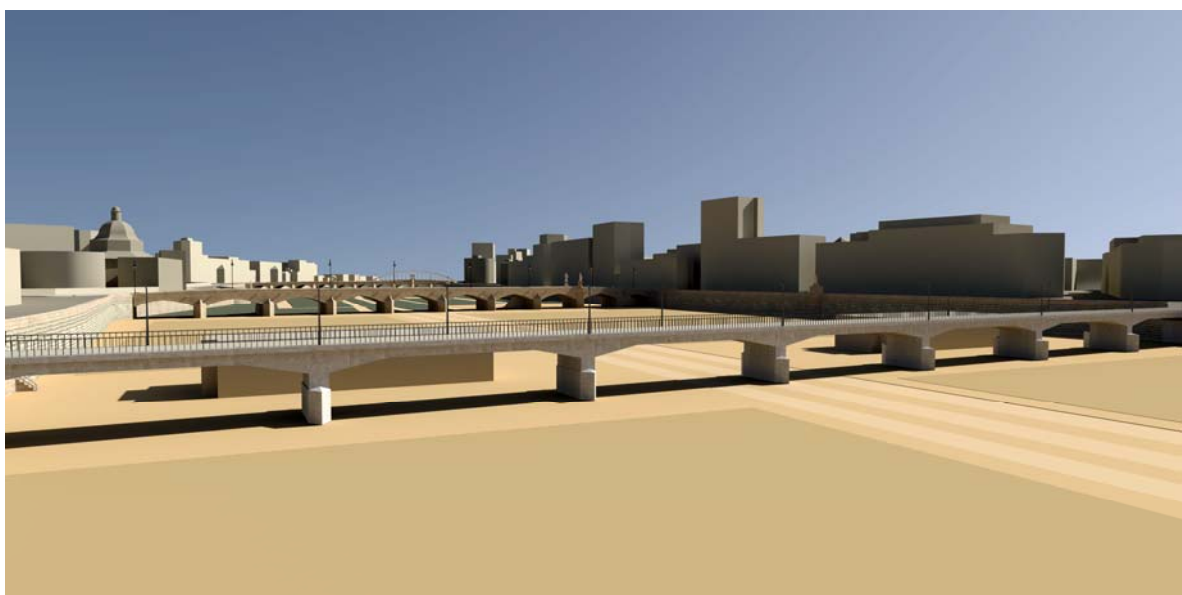
1892

La compañía de ferrocarriles reconstruyó una nueva pasarela en 1899, de 159,50 m. de longitud y 3 m. de anchura. Estaba formada por 18 vanos, de 9 m. cada uno, que apoyaban en 16 pares de pivotes de acero, arriostrados por dos tirantes horizontales y una cruz de san Andrés; los tramos centrales estaban reforzados mediante jabalones. El tablero era de madera y la barandilla metálica. Poseía una marquesina metálica que recorría longitudinalmente toda la pasarela, ésta permaneció en el cauce hasta que fue totalmente arruinada en la riada de 1949.

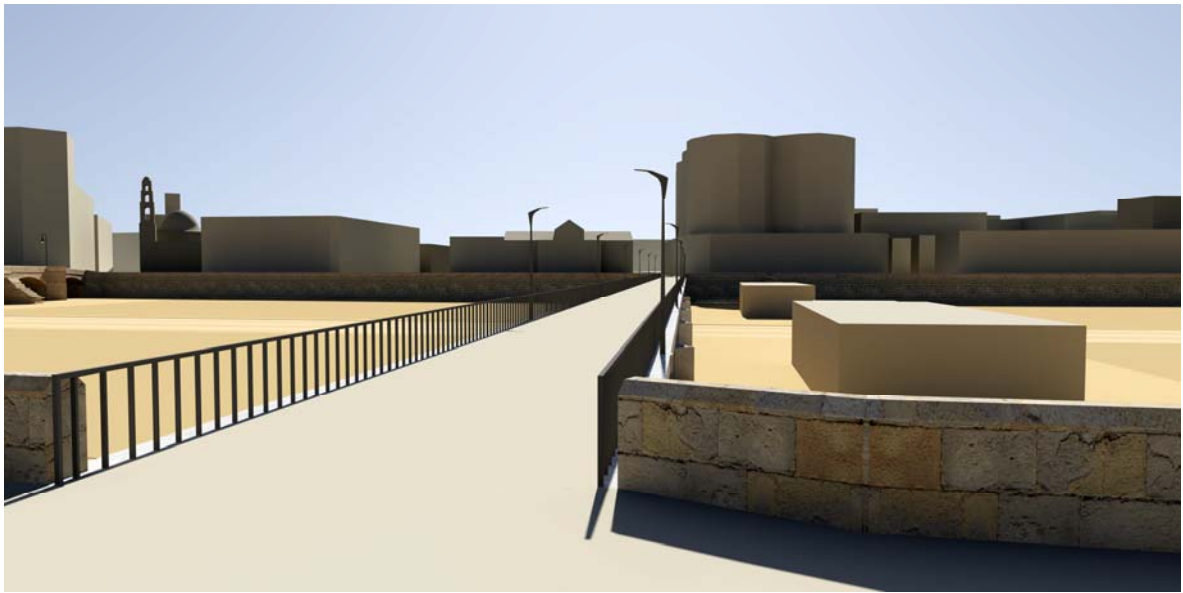
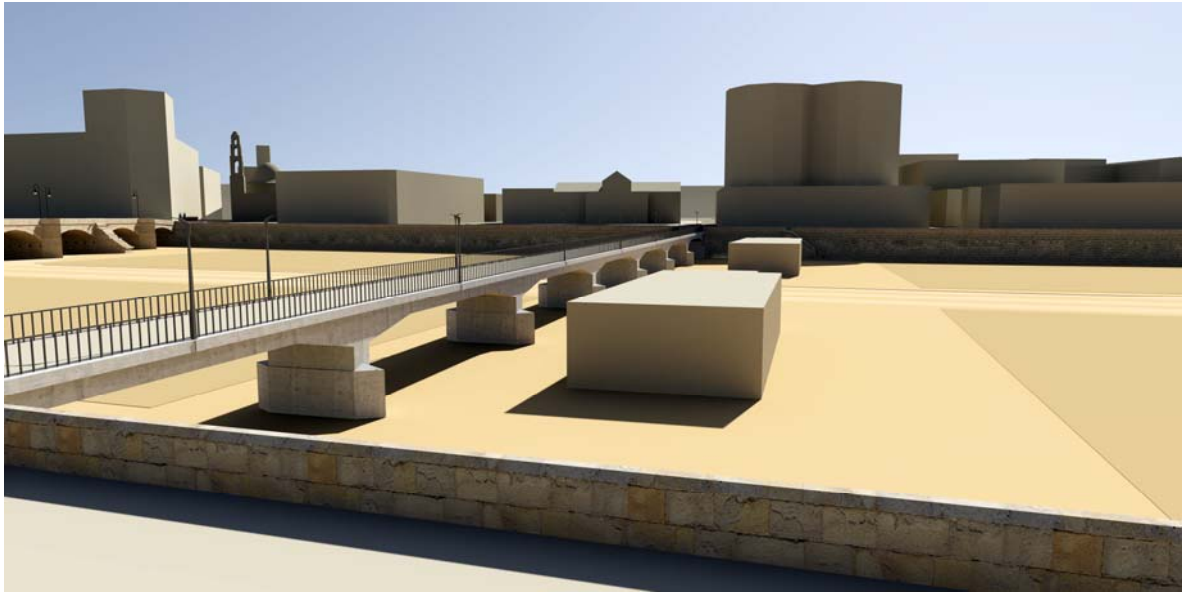


Tras la riada de 1949 se construye una pasarela provisional derruida pocos años después, en la avenida de 1957. En 1960 se inaugura una nueva pasarela de hormigón armado, proyecto del ingeniero Fermín Sánchez Torres. La empresa constructora fue Cleop. Su longitud es de 148,43 m. y se construye con 5 pilas de 4,15 m. de alto con una luz media entre ellas de 23,37 m. A ambos lados de las pilas unos pequeños tajamares de 3,50 m. de alto y sobre ellas se apoya el tablero de hormigón armado de 5 m. de ancho, limitado por sendas barandillas metálicas. Posee 10 farolas colocadas a tresbolillo.

Recientemente se ha realizado el proyecto para un nuevo Pont de Fusta, por donde circulará el tráfico rodado. El diseño es de José María Torres y Juan Ignacio Añón (firma Areas) y de Francisco Moya e Ignacio Company de la Compañía Valter.

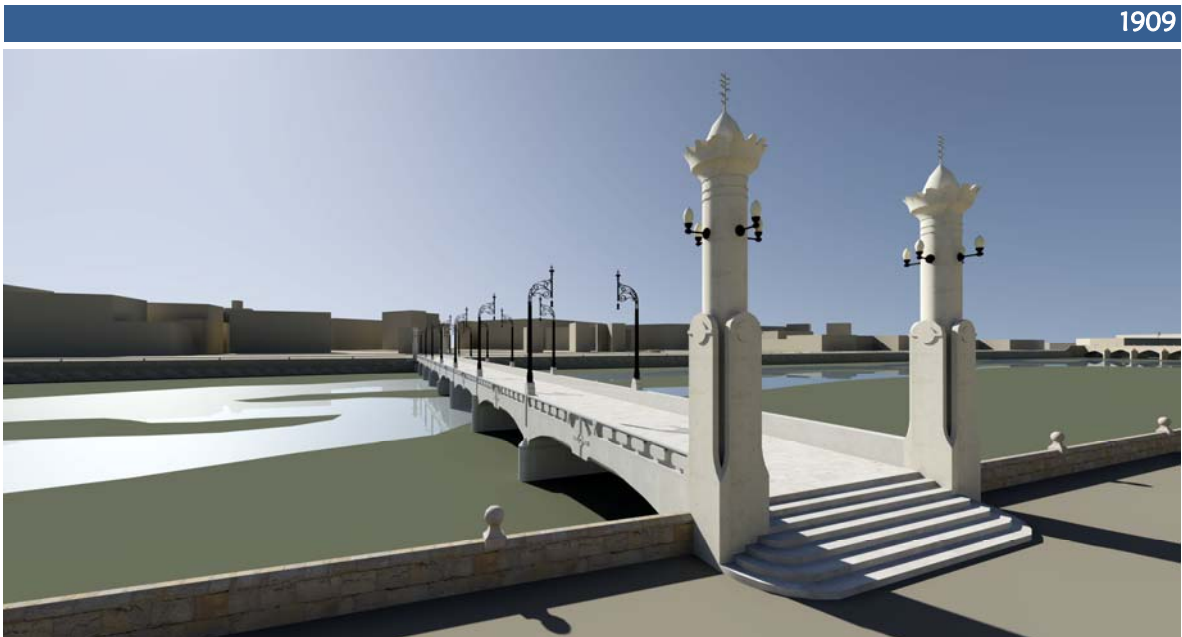






### 7.2.7. Conclusiones relativas al Puente de la Alameda. Secuencias Gráficas

Con motivo de la Exposición Regional de Valencia se construye en 1909 la pasarela de la Exposición, ubicada entre el puente del Real y el puente del Mar. Fue el primer puente/pasarela construido en hormigón armado de Valencia, siendo el autor del proyecto el arquitecto José Aubán. Las obras se iniciaron el 8 de enero de 1909 y terminaron en mayo de ese mismo año. La pasarela tenía una longitud de 166,30 m. y 8,50 m. de anchura. De estilo modernista, fue proyectado con ocho arcos carpaneles rebajados y a su tablero se accedía mediante unas escalinatas flanqueadas por dos altos pináculos.



Debido a su precario estado, en 1953 el ingeniero Arturo Piera proyecta la reparación de la pasarela. Se ejecutaron siete juntas de dilatación a la altura de cada pila, para lo cual los antiguos tajamares tuvieron que ser desmontados, colocando en su lugar unos pilarcillos de hormigón en masa y sobre ellos se ubicaron las nuevas farolas. El constructor fue Vicente Murillo Zaragoza.





En la avenida del 57 la fuerza de las aguas derribó los arcos centrales de la pasarela. Poco después la pasarela fue demolida en su totalidad y en enero de 1958 se iniciaron las obras de construcción de una nueva. Fue proyectada por el arquitecto Mauro Serret, con una longitud de 160 m. y una anchura de 9,50 m. Su estructura era de hormigón armado y viguetas pretensadas, con siete arcos escarzanos apoyados sobre pilas revestidas con sillarejo almohadillado; el tablero se protegió con barandillas metálicas y en ambas entradas se situaron unas escaleras de planta curvilínea. A la altura de cada pila y a ambos lados de las escaleras se colocaron farolas con alumbrado fluorescente.



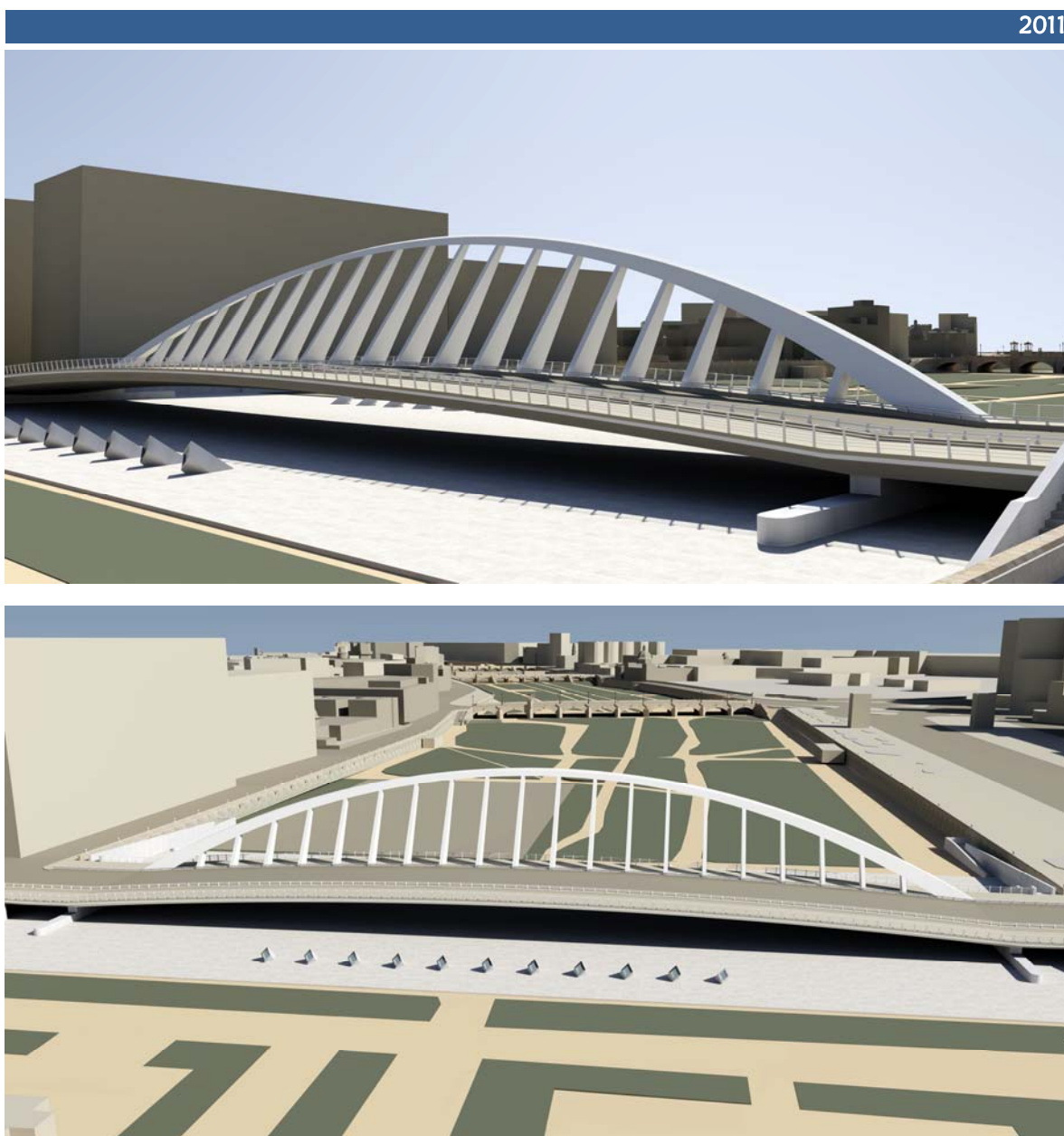
En 1966 se decide abrir la pasarela al tráfico de vehículos. El proyecto fue autoría de los ingenieros Gómez Pereta y Calduch: las escaleras fueron sustituidas por unas amplias rampas de acceso y el puente se amplió hasta alcanzar un ancho de 11,10 m., volando hacia cada lado 80 cm. el tablero, que fue asfaltado. También se sustituyó el alumbrado colocando 10 farolas en cada uno de sus alzados.



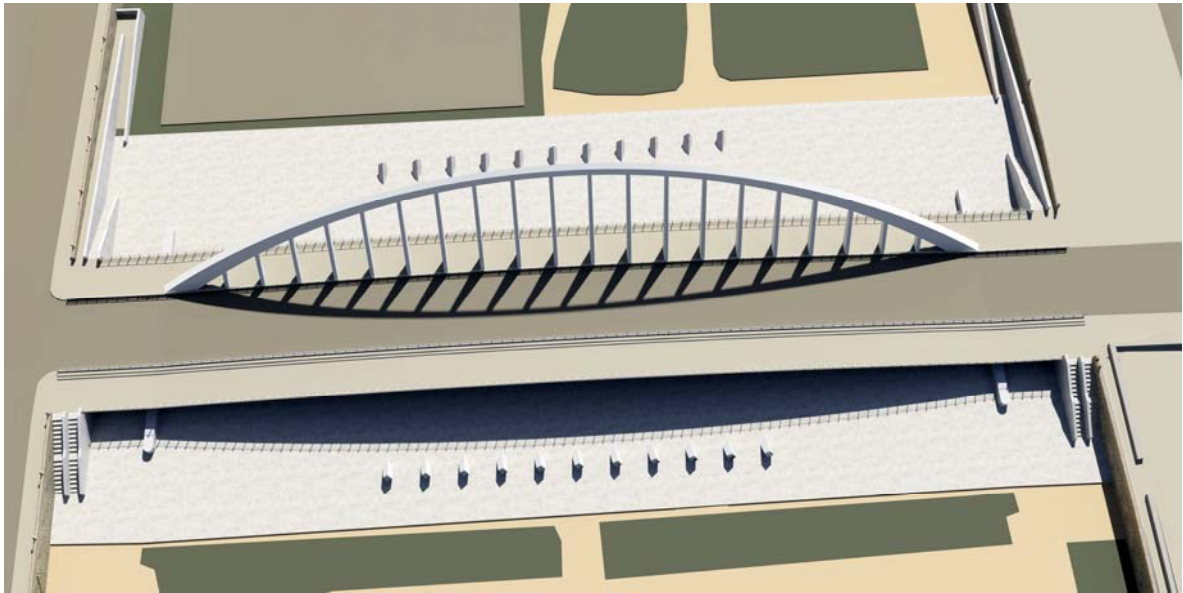
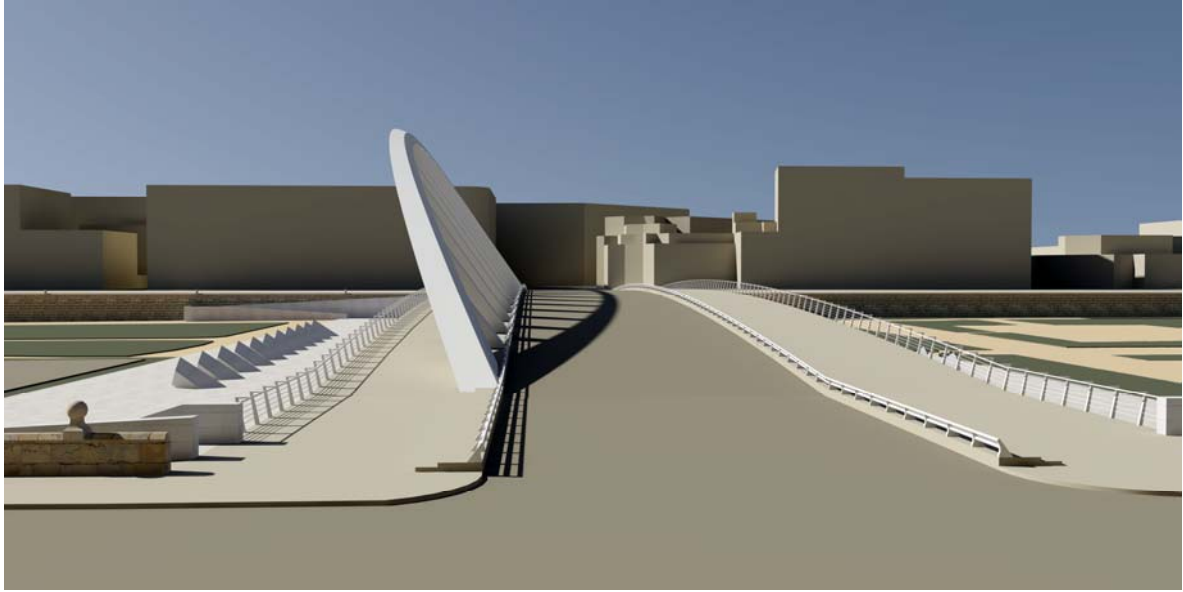
1966



Según proyecto del arquitecto Santiago Calatrava, entre 1991 y 1995 se construye el actual puente de la Exposición o de la Alameda, bajo el cual se ubicó una nueva estación de metro. De acero blanco, posee un solo vano de 130,64 m. de luz y el ancho de tablero es de 26,00 m.; éste está formado por un cajón central de cuatro células interiores y almas externas desde donde parten una serie de ménsulas. El puente se caracteriza por un gran arco metálico atirantado, situado en su lado oeste, inclinado  $70^\circ$  respecto a la horizontal. Posee una calzada con cuatro carriles de circulación en un único sentido y pasos laterales para peatones.

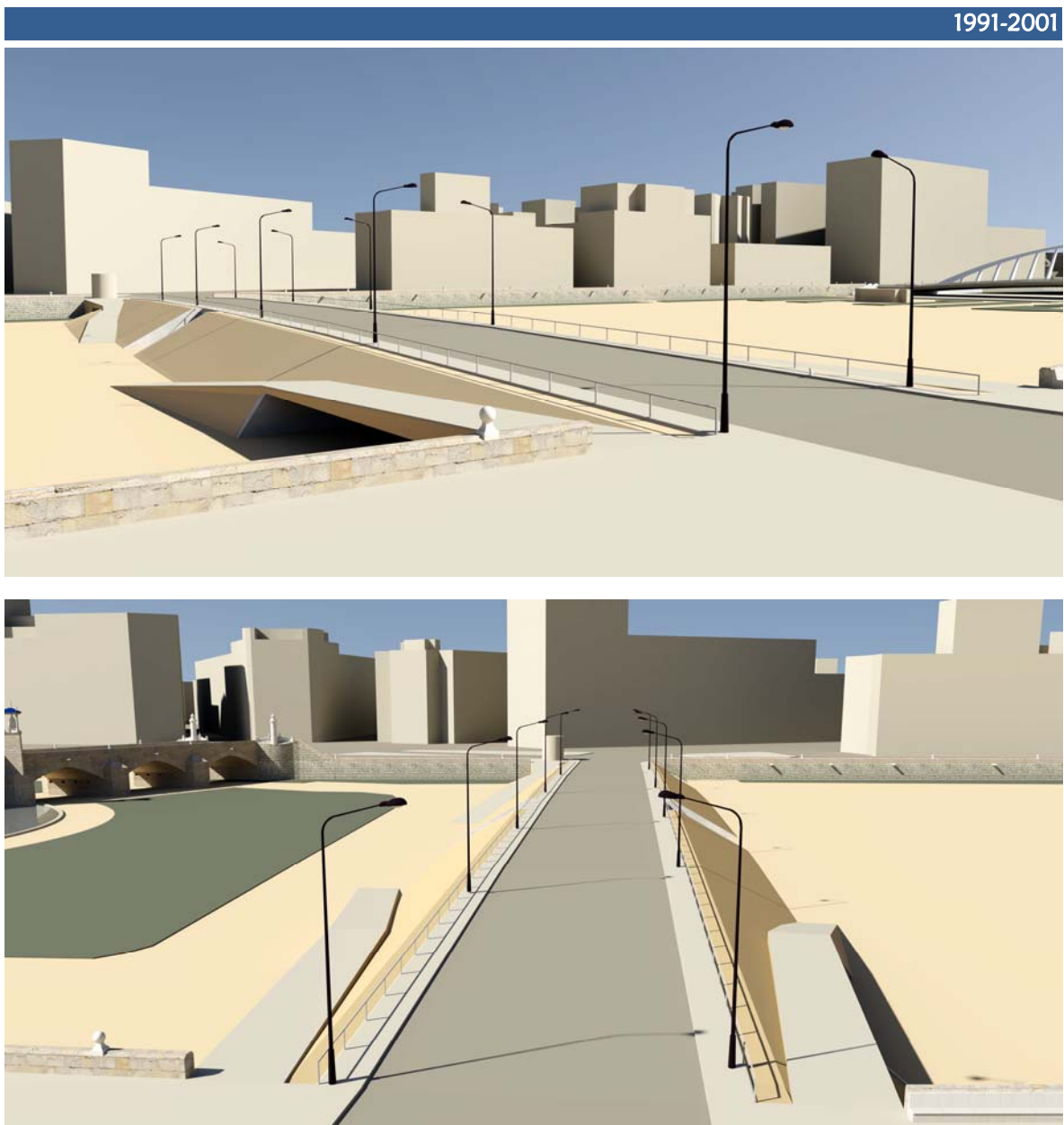






### 7.2.8. Conclusiones relativas al Puente de las Flores. Secuencias Gráficas

La construcción de un puente provisional fue debida a la necesidad de desviar el tráfico de vehículos durante el trascurso de las obras del puente de la Alameda (Exposición). Ubicado aguas abajo del nombrado puente, muy próximo al puente del Mar, fue denominado Pontón Provisional. Se ejecutó mediante terraplenes, vigas prefabricadas y losa de hormigón armado. Tenía tres pasos inferiores y el tablero contaba con un carril central para el tráfico rodado y aceras peatonales a ambos lados. En las riveras, unas rampas lo conectaban con el lecho del cauce. Su longitud total era de 151,33 m. y tenía una anchura media de 15,30 m.

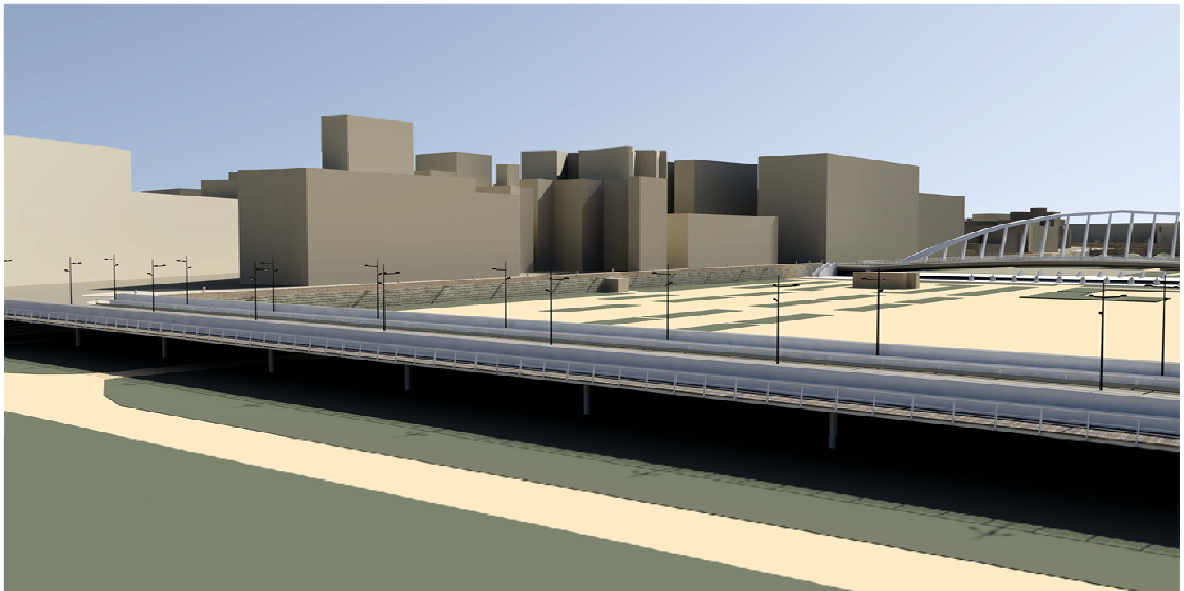


El actual puente de las Flores fue inaugurado en diciembre de 2001. El proyecto, realizado por el ingeniero Jose M<sup>e</sup> Valverde Bas, se concebía como un puente/mirador desde donde admirar el jardín del Turia.

Tiene una longitud de 153,00 m. y la anchura de su tablero es de 24,00 m. Con 9 vanos, su estructura es mixta (emparrillado de vigas y pilas metálicas con losa y muros laterales de hormigón armado). El tablero lo componen: la calzada central, de 12 m. de ancho y cuatro carriles de circulación y, tras unos floridos maceteros que recorren longitudinalmente el puente, los pasos laterales para peatones, de 2,90 m cada uno. Alumbran el puente 16 farolas de fundición.















Se cree que en época romana ya existía un puente de cantería, situado donde actualmente se encuentra el puente de Serranos. En época musulmana, al río Turia se le llamaba “al-wādi-al-adyad” y contaba con dos puentes: el de “Al-Qantara” posiblemente de piedra y reconstruido del periodo romano, y el “Warrāq” construido de madera y ubicado donde hoy se encuentra el de la Trinidad.

Ya entrados en época cristiana, en 1358 se crea la *Fabrica de Murs i Valls*. La primera obra de grandes pretensiones que esta institución emprende en el cauce fue la construcción, entre 1401 y 1407, de un puente realizado todo él de cantería. Este puente sería el de la Trinidad (*dels Catalans*), construido con 10 arcos apuntados entre pilas y tajamares, con dos escaleras en su alzado este que lo conectaban con el río. Un siglo más tarde se ejecutaría un nuevo puente de piedra: el de Serranos (1518) también con 10 arcos pero esta vez escarzanos y, sobre los tajamares, a ambos lados del puente, situaron unos miradores. Entre 1538 y 1539 instalarían sobre el primer tajamar de este puente, aguas arriba, un casilicio que albergaría la Cruz Patriarcal.

En la primera mitad del siglo XVI se alza el puente de cantería de San José (anteriormente denominado “La Palanca” por ser de madera). Éste se construyó con 9 arcos escarzanos apoyados sobre pilas y estribos laterales. A ambos lados se encontraban los tajamares de planta triangular contruidos con ladrillo y altura hasta el tablero.

A mitad del siglo XVI tanto el puente del Mar como el del Real eran de estructura mixta: cimientos y pilas de piedra y pasarela y pasamanos de madera.

En el bienio de 1589 y 1590 fuentes riadas asolaron la ciudad. Por este motivo, en 1590 se fundaría *La Fabrica Nova del Riu*, encargada a partir de entonces de acometer las obras concernientes al cauce del río Turia. Su primer cometido fue la construcción de unos grandes muros a ambas riberas del cauce, con el objetivo de canalizar las aguas. El primer tramo que se llevó a cabo fue en la ribera derecha, entre los puentes de la Trinidad y del Real. Las obras apenas duraron dos años, 1591 y 1592. Desde allí las obras de los paredones continuaron hasta llegar al puente del Mar en 1596. Paralelamente se está construyendo, desde 1591, el tramo de paredón desde Mislata hasta el puente de San José, obras que terminaron en 1606.

Entre 1591 y 1596 *La Fabrica Nova del Riu* construye su primer puente: el del Mar. Construido de cantería con 10 arcos apuntados abovedados, el puente se alzó diagonalmente al cauce y sus pilas y tajamares se mantuvieron paralelos al cauce facilitando

así la circulación natural de las aguas. Entre el tercer y cuarto arcos, de su fachada oeste, se ubicó un casilicio con “La Creu del pont de la Mar”.

Las obras de este puente fueron inspeccionadas por el arquitecto Juan Herrera, quien decidió la colocación de los ornatos esféricos en sus pretilos. Ornato que se extendió al resto de los puentes y pretilos de paredones del río.

Entre 1594 y 1599 se construye el puente del Real, frente a la puerta del Real. Todo él de cantería, tenía una longitud de 165 m y una anchura de 10,30 m y se resolvió con 10 arcos escarzanos. Cuatro años más tarde, en 1603, se instalan en él las estatuas de San Vicente Ferrer y San Vicente Mártir, sobre sendas peanas, obra del escultor Vicente Lleonart Esteve.

En 1604 se añaden cuatro arcadas más a las ya existentes en el puente de San José, por lo que a partir de entonces contará con 13 arcos escarzanos. En el trascurso de la obra los viejos tajamares fueron desmontados y en su lugar se construyeron unos nuevos de sillería rematados piramidalmente a semejanza de los nuevos tajamares.

Las obras de los paredones continuaban sin cese. En 1608 ya se habían concluido los paredones limítrofes con la *ciutat vella* en ambas riberas. Los muros, con un ligero talud, se ejecutaban con mampostería ordinaria, más o menos labrada, colocados en su parte exterior, situando los de mayor tamaño en los arranques. La piedra procedía de la cantera de Godella. La parte interior del muro se realizaba con “reble” (ripios) mezclado con mortero de cal. Para la cimentación colocaban un entramado de madera, que frenaba las aguas y que actuaba a modo de encofrado perdido. Todas las obras se ejecutaban a destajo, saliendo a concurso por “caixades” (tramos de 30 palmos de largo).

En 1638, en el pretil que daba a la ciudad, entre el puente de Serranos y el puente de la Trinidad, se construye un casilicio con la imagen de Fr. Tomás de Villanueva sosteniendo al Cristo del Salvador. En 1674 los paredones de la margen izquierda ya llegaban hasta el convento de San Juan de la Ribera (al este del puente del Mar).

El último tercio del siglo XVII y principios del siglo XVIII se dedicó al levantamiento de casilicios e instalación de estatuas en los puentes:

En 1670 se construye sobre el puente de Serranos uno, frente al ya existente, donde se colocaría la estatua de San Pedro Nolasco.

En 1677 sería en el puente del Mar donde se instalaría un segundo casilicio con la imagen de San Pascual Bailón.



Entre 1682 y 1683 se construyen los casilicios que guarnecerían las estatuas del puente del Real.

En 1693 se instalaron en el puente de San José las estatuas, sobre pedestal, de Santo Tomás de Villanueva y San Luis Beltrán.

A finales del siglo XVII se construiría la rampa de carruajes en la ribera derecha, aguas abajo, del puente de Serranos. De 1704 es la primera imagen encontrada que atestigua la existencia de una escalera en el alzado este del puente del Real.

En 1720 los casilicios del puente del Mar son restaurados y la Cruz es sustituida por la imagen de la Virgen de los Desamparados. En 1722 se colocaron los casilicios con las estatuas de San Bernardo y de las Santas Gracia y María sobre el puente de la Trinidad.

En 1729 se está trabajando en los paredones que irían desde el puente del Mar hasta llegar a Monteolivete, en la ribera derecha. La riada de 1731 rompió gran parte de los muros situados aguas arriba del puente de San José (actual paseo de la Pechina). Los cimientos y las partes bajas de los muros se reforzaron. Asimismo se construyeron cada 50 – 60 m. unos estribos piramidales para derivar las aguas hacia el centro del cauce; y en los pretilos unos bancos pétreos situados a la altura de cada uno de estos estribos, que aún hoy perduran en dicho paseo. A partir de esta riada se mejoró la construcción de los paredones, pasando a ejecutarse con mampostería concertada de aparejo por hiladas.

El puente del Real fue restaurado en 1750 y en él, a la altura de cada tajamar, se colocaron unos canapés volados lobulados con adornos gallonados en sus extremos. Las cuatro esquinas del puente fueron ornamentadas con unos pináculos acompañados de unos bancos pétreos.

La riada de 1776 rompe los arcos centrales del puente del Mar y derriba el casilicio junto con la Virgen de los Desamparados. Poco después el puente es reconstruido junto con el casilicio y se esculpe una nueva Virgen (obra de Francisco Sanchis). En 1781 se colocan sobre el puente los canapés volados, sobre los tajamares centrales, a semejanza de los ya existentes en el puente del Real. El proyecto estuvo a cargo de Ignacio Miner.

En 1782 se inicia la construcción de 1500 palmos de paredón desde Monteolivete hacia el mar en la ribera derecha.

En 1808 se derriban los casilicios y pretilos (incluidos los miradores) del puente de Serranos; dos años más tarde los pretilos se repondrían pero de forma continua a lo largo de todo el puente, sin respetar la morfología de los miradores antes existentes.

En 1823 son desmontados los casilicios junto con sus estatuas del puente de la Trinidad.

En la última década del siglo XIX se construye el paredón desde el Monasterio de San Juan de la Ribera (margen izquierda) hasta el puente del Ferrocarril.

En 1892 se construye una nueva pasarela sobre el cauce: el Pont de Fusta. Íntegramente de madera, se sitúa en el tramo del cauce entre el puente de Serranos y el puente de la Trinidad. Esta pasarela se construyó para facilitar el acceso a la nueva estación de ferrocarriles ubicada en la ribera izquierda.

Con el derribo de la muralla en 1865 la ciudad inicia su expansión al otro lado del río. A principios del siglo XX Valencia se encuentra en un momento de incipiente desarrollo. El aumento del tráfico que franquea los puentes hace que en 1906 se ensanche el puente de San José, aumentando su anchura 1,30 m por cada lado. El nuevo tablero se sustentó con unos nuevos arcos volados adheridos sobre los viejos y apoyados sobre los antiguos tajamares. Con motivo de estas obras las estatuas de los Santos tuvieron que ser retiradas del puente, y se colocó como pretil unas polémicas barandillas metálicas.

En 1909 tiene lugar en la ciudad la Exposición Regional. Para dar acceso cómodamente a las instalaciones se construye una nueva pasarela (La pasarela de la Exposición) entre el puente del Real y el del Mar y que conectaba el llano del Remedio con la Alameda. Del proyecto se encargó José Aubán. De estilo moderno, fue el primer puente/pasarela realizado en hormigón armado en la ciudad de Valencia

En 1935 se peatonaliza el puente del Mar debido a la construcción, aguas abajo, del puente de Aragón. Para ello en los arranques del puente del Mar se construyen unas bellas escalinatas que facilitan el acceso y en sus cuatro esquinas se ubican unos bancos pétreos decorados con un gran pináculo y ornatos gallonados. El proyecto fue obra del arquitecto J. Goerlich.

En 1945 se construye un nuevo "Pont de Fusta", con pivotes de acero y pasarela de madera. A esta nueva pasarela se le dotó de una marquesina de acero, que la recorría en toda su longitud, la cual contaba con unos toldos móviles para proteger a los viandantes

en los días de lluvia. Ese mismo año, sobre el puente de la Trinidad, se colocan las imágenes de Santo Tomás de Villanueva y de San Luis Beltrán, que anteriormente habían estado sobre el puente de San José.

Dada la controversia suscitada por las barandillas metálicas que figuraban en el puente de San José, en 1949 se sustituyen por otras realizadas de cantería; proyecto del ingeniero Luis O. Llorens. Dos años más tarde, a propuesta de la comisión fallera, se situaría la estatua de San José entre el segundo y tercer arco de su alzado este.

En 1953 se aprueba la construcción de 2,5 km. de paredón bordeando el poblado de Campanar al noreste de la ciudad de Valencia. El mismo año el ingeniero Arturo Piera restaura la pasarela de la Exposición colocando a la altura de cada pila juntas de dilatación.

En octubre de 1957 se produce la avenida más catastrófica vivida en la ciudad en época moderna. Todas las pasarelas y algunos puentes que figuraban sobre el cauce se desmoronaron (los cinco puentes históricos permanecieron en pie con pequeños daños en sus pretilos) y muchas zonas de paredón junto con sus pretilos fueron derrocados. Los trabajos de limpieza y reconstrucción se iniciaron rápidamente. En 1958 se construye una nueva pasarela de la Exposición, diseñada por el arquitecto Mauro Serret. Se realizó con estructura de hormigón armado y viguetas pretensadas, con unas amplias escaleras de planta curvilínea. Los paredones y pretilos derruidos se alzaron de nuevo y como medida de precaución muchos de ellos fueron recreados en altura. En 1960 se construye el actual Pont de Fusta proyectado por el ingeniero Fermín Sánchez Torres.

En julio de 1958 se aprueba el Plan Sur, el cual proyectaba el desvío de las aguas del río. El nuevo cauce se iniciaría en el término municipal de Quart de Poblet y de allí, bordeando la ciudad de Valencia por el Sur, llegaría hasta el Mediterráneo. Las obras se iniciaron en 1964 (el 6 de octubre se firma el acta de replanteo) y, casi una década después, el 19 de enero de 1972 se inaugura el nuevo cauce.

Mientras tanto las obras de acondicionamiento del viejo cauce del Turia continuaron. En 1966 se decide ampliar la pasarela existente de la Exposición y las escaleras se sustituirían por unas rampas de acceso a fin de adecuarlo al tráfico rodado. Del proyecto se encargarían los ingenieros Gómes Pereta y Calduch.

Entre 1966 y 1968 se amplía el puente del Real, pasando a tener un ancho de 27, 30 m. Su alzado este fue desmontado y, una vez ampliado el tablero, vuelto a colocar. En esta ampliación desaparece la escalera que el puente tenía.

Desde que se decide realizar el Plan Sur surge el debate sobre el destino de los terrenos del viejo cauce. Finalmente se decide realizar un extenso jardín continuo en su cuenca. El 26 de noviembre de 1976 el Estado cede los terrenos al Ayuntamiento de Valencia. En noviembre de 1980 se aprueba el Plan Especial de Ordenación del viejo cauce del Turia y en septiembre de 1891 se contrata el equipo dirigido por Ricardo Bofill para la redacción de Avance del Plan, siendo aprobado definitivamente en 1984, año en el que se presentan las bases para el concurso de proyecto de urbanización de los cuatro primeros tramos. El estudio de arquitectura “Vetges Tú i Mediterránea” (tramo II) junto con el taller de Arquitectura de Ricardo Bofill (tramo X y XI) son los responsables de la ejecución de los mismos. Las obras se inician el 28 de febrero de 1986, obras que si bien actualmente la vieja cuenca se encuentra transformada en un bello jardín, aún hoy continúan.

Los técnicos intervinientes en la remodelación y transformación de antiguo cauce en el “Jardín del Turia” fueron:

Tramo I (puente Nou d’Octubre – azud de Rovella): Vetges Tú i Mediterránea -1989-.

Tramo II (Azud de Rovella – puente de Campanar): Vetges Tú i Mediterránea, J.J. Hernández y J. M<sup>a</sup> Arraiz -1986-.

Tramo III (puente de Campanar – puente de Ademúz): Otegui, Girbert y Noguera -1989-.

Tramos IV y V (puente Ademuz - San José): Consellería de Agricultura -1988 y 1990-.

Tramos VI, VII, VIII y IX (puente de San José – puente del Mar): Ángel Zurrilla -1988 y 1990- (proyecto provisional).

Tramos X y XI (puente del Mar – puente Ángel Custodio): Taller de Ricardo Bofill -1985-.

Tramo XII (puente Ángel Custodio – puente del Reini): Rafael Rivera -1990-

Tramos XIII, XIV, XV y XVI (puente del Reino y puente del Ferrocarril): Espacio reservado para la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Santiago Calatrava. El diseño de espacio próximo ajardinado los proyectarían Jacobo Ríos, Rafael Narbona y Ángel Palomar (1997 – 2002).

Tramos XVII y XVIII (puente del Ferrocarril – desembocadura del río): pendientes de desarrollar.

Entre 1991 y 1995 se construyó el nuevo puente de la Exposición (puente de la Alamada), cuya autoría es del arquitecto Santiago Calatrava. Construido con un solo vano de acero blanco, destaca de él el arco inclinado a 70º de su alzado oeste. Antes de iniciar las obras de este nuevo puente, y aguas abajo de él, se construyó un puente provisional por donde se desviaría el tráfico de vehículos. Éste fue realizado con terraplenes y viguetas de hormigón. En 2001, en su lugar, se construiría el actual puente de las Flores diseñado por el

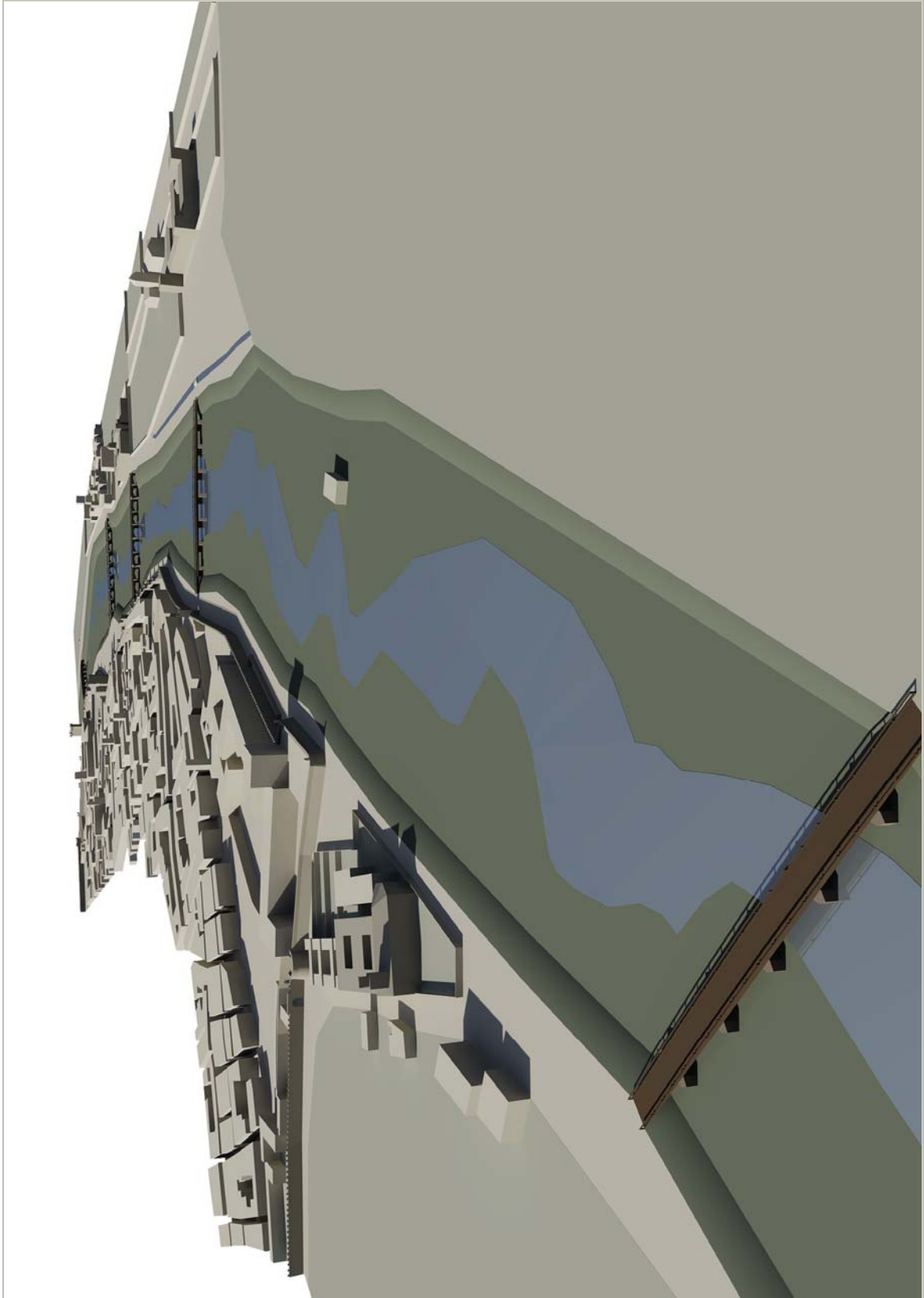


ingeniero José M<sup>a</sup> Valverde Blas, concebido como puente/mirador. Su estructura es mixta con emparillado de vigas y pilas metálicas y la losa y los muros laterales de hormigón armado.

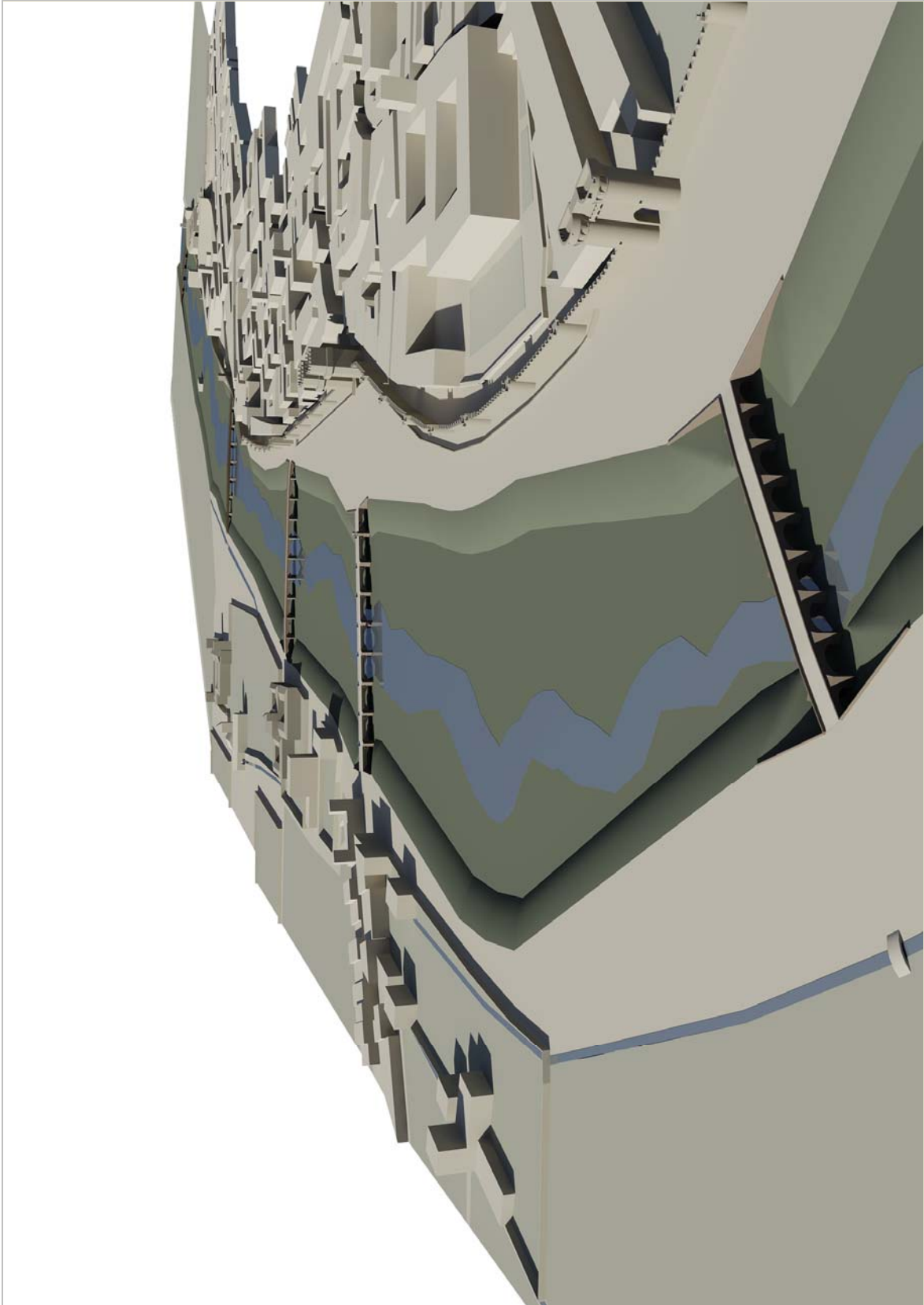
En la primera década del siglo XXI un equipo pluridisciplinar de la Universidad Politécnica de Valencia restaura los puentes de la Trinidad y de Serranos. Se realizan obras de consolidación y limpieza de las fábricas y, al primero se le reconstruyen las dos escalinatas que el puente tenía aguas arriba y al de Serranos los miradores perdidos a principio del siglo XIX.

A través de esta memoria se ha pretendido investigar un conjunto monumental, presente en la vida cotidiana de la ciudad pero muy desconocido y poco analizado de forma global desde el punto de vista arquitectónico. Las imágenes y representaciones elaboradas a partir de estas investigaciones de los diferentes elementos que componen el cauce podrán servir para mantener en la memoria la morfología que han tenido a lo largo de los años, sus modificaciones y alteraciones. Los puentes, adornos o paredones pueden desaparecer, pero las imágenes perduran.



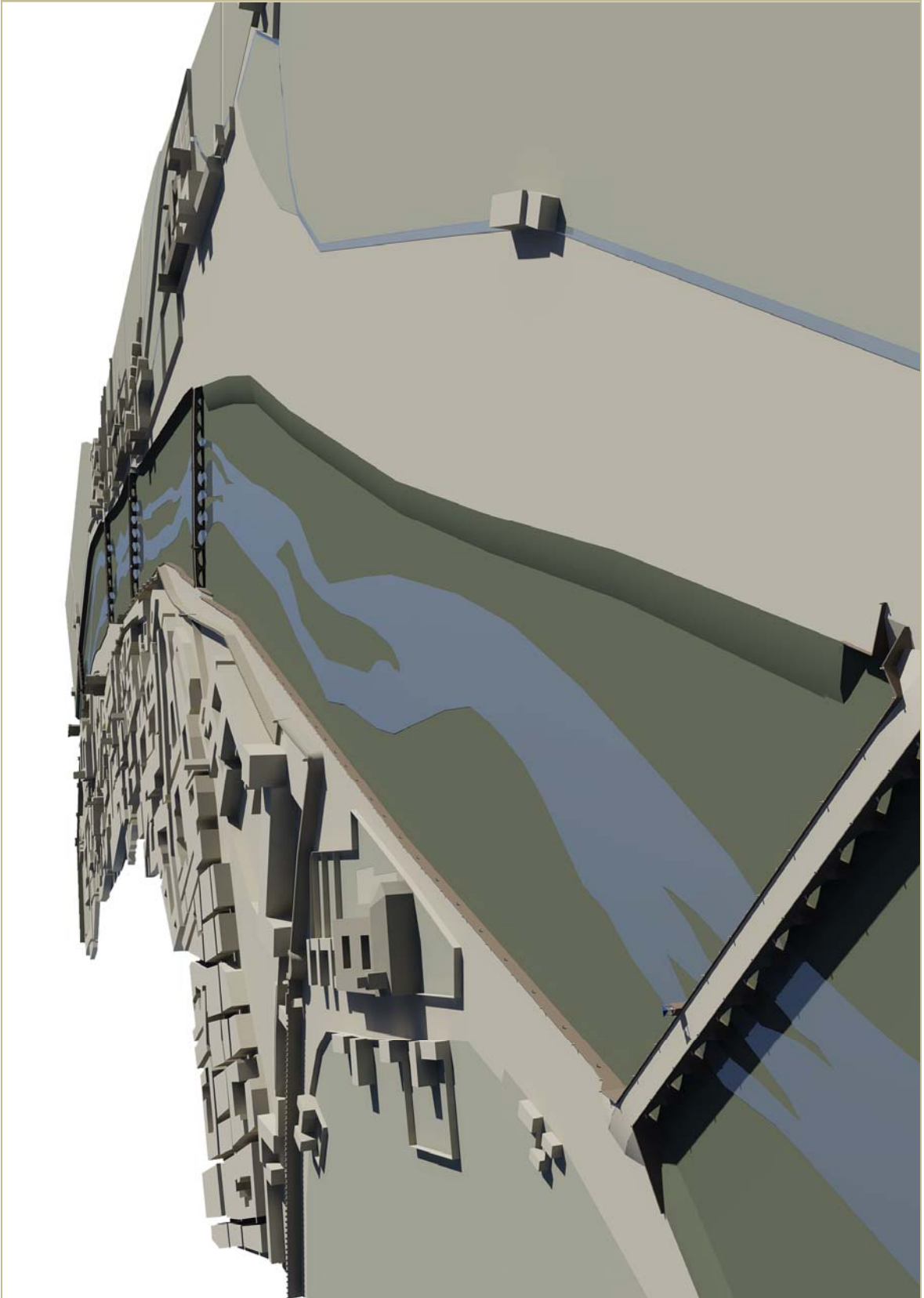


Vista desde el Este

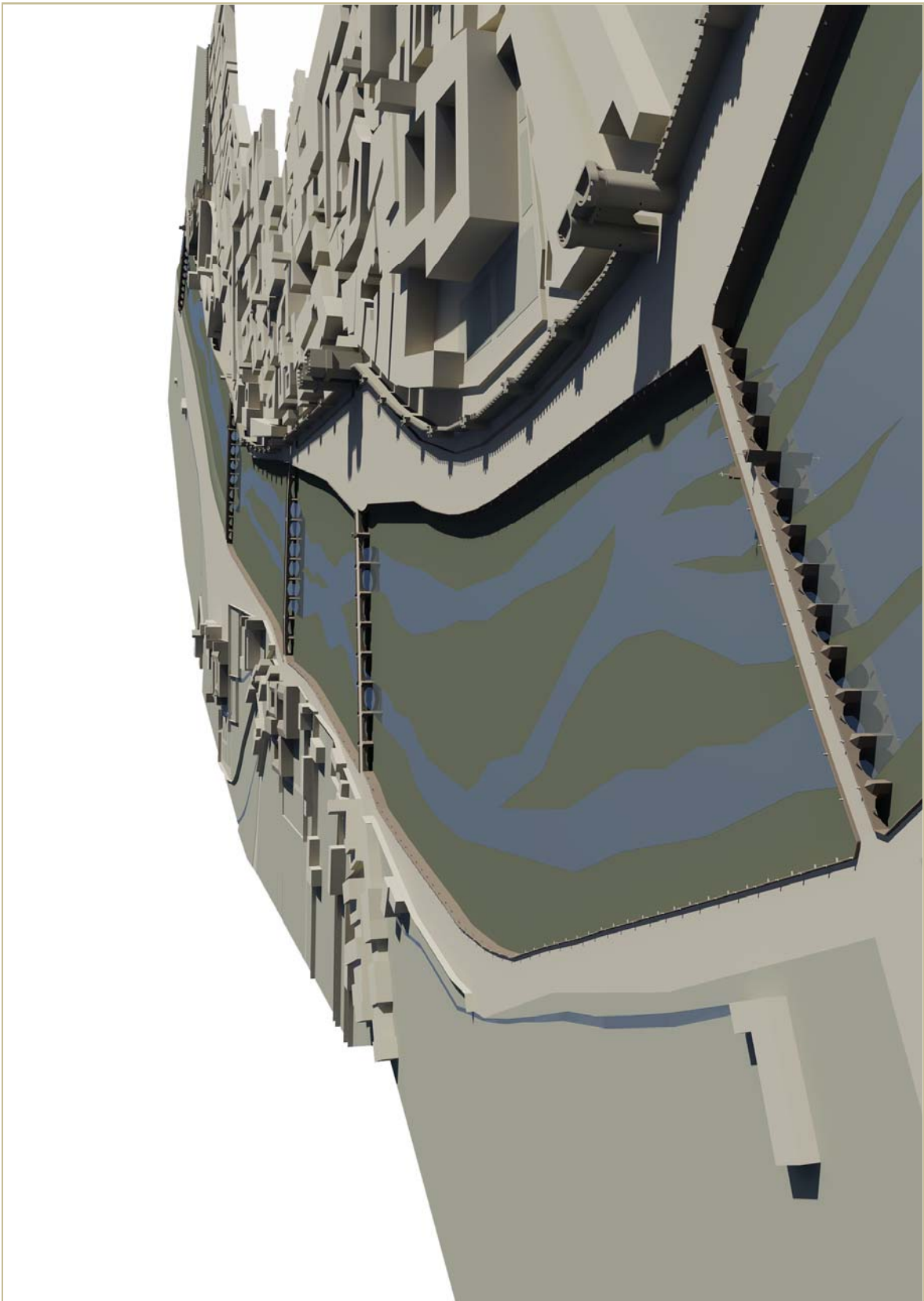


Vista desde el Oeste

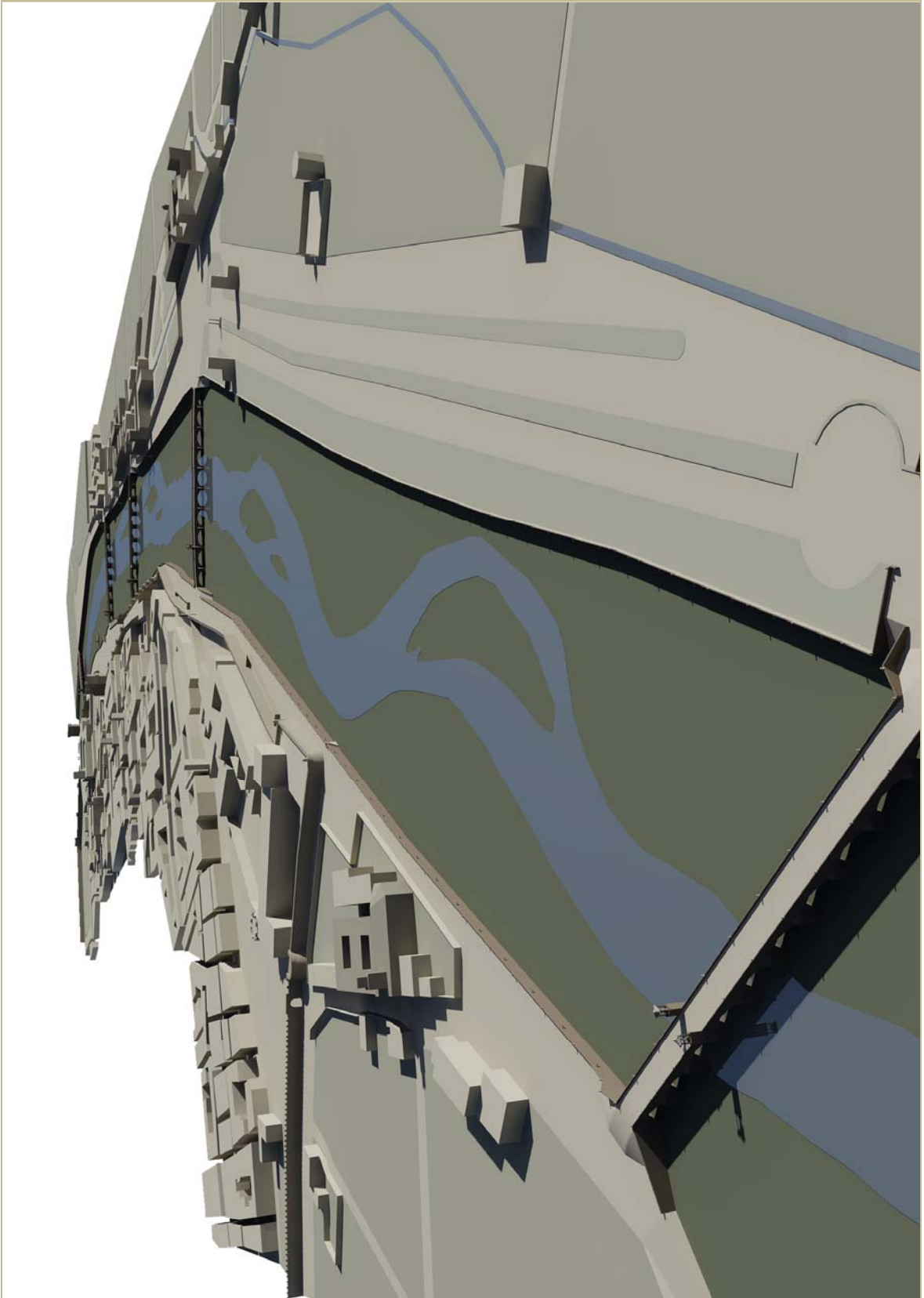




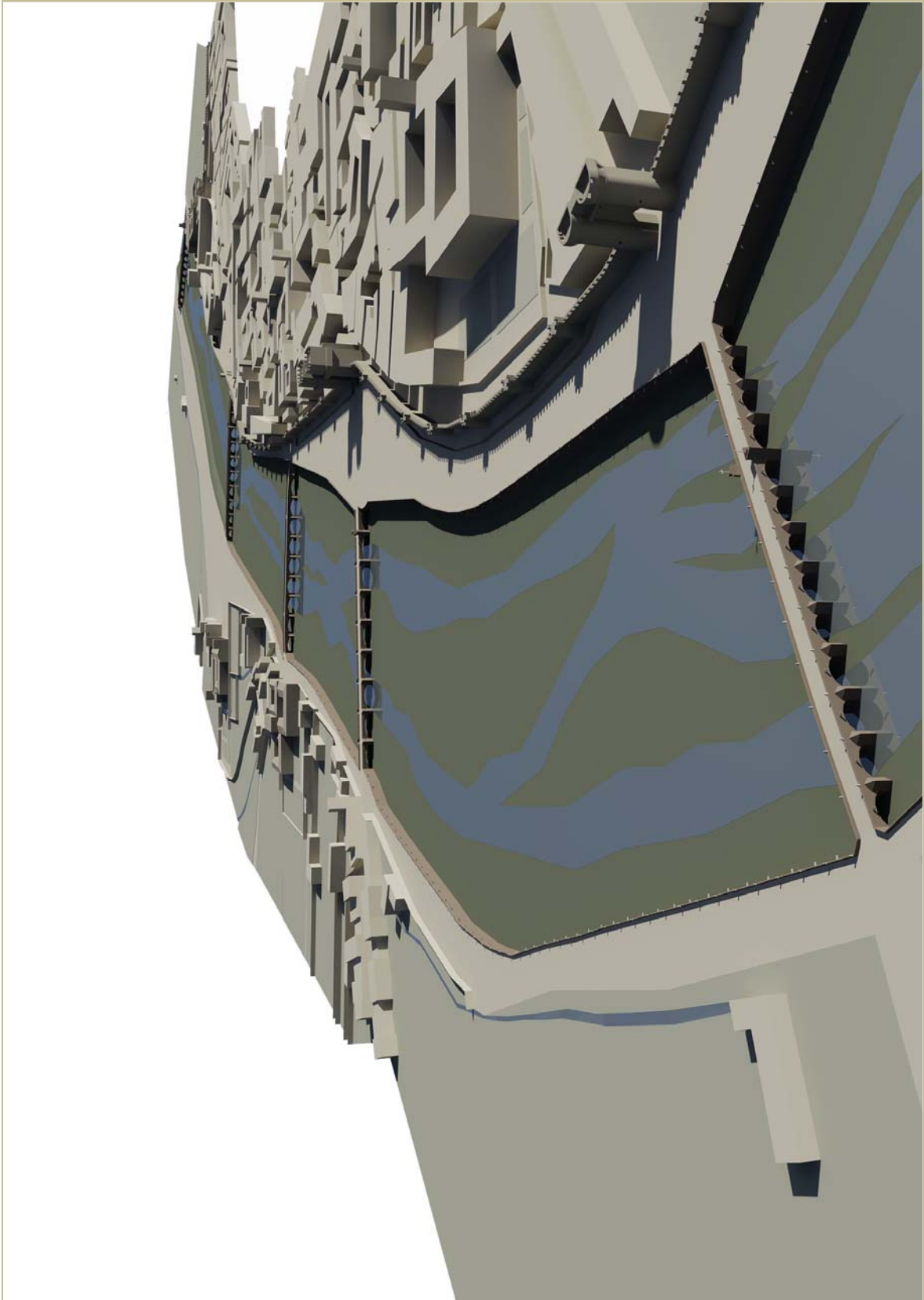
Vista desde el Este



Vista desde el Oeste

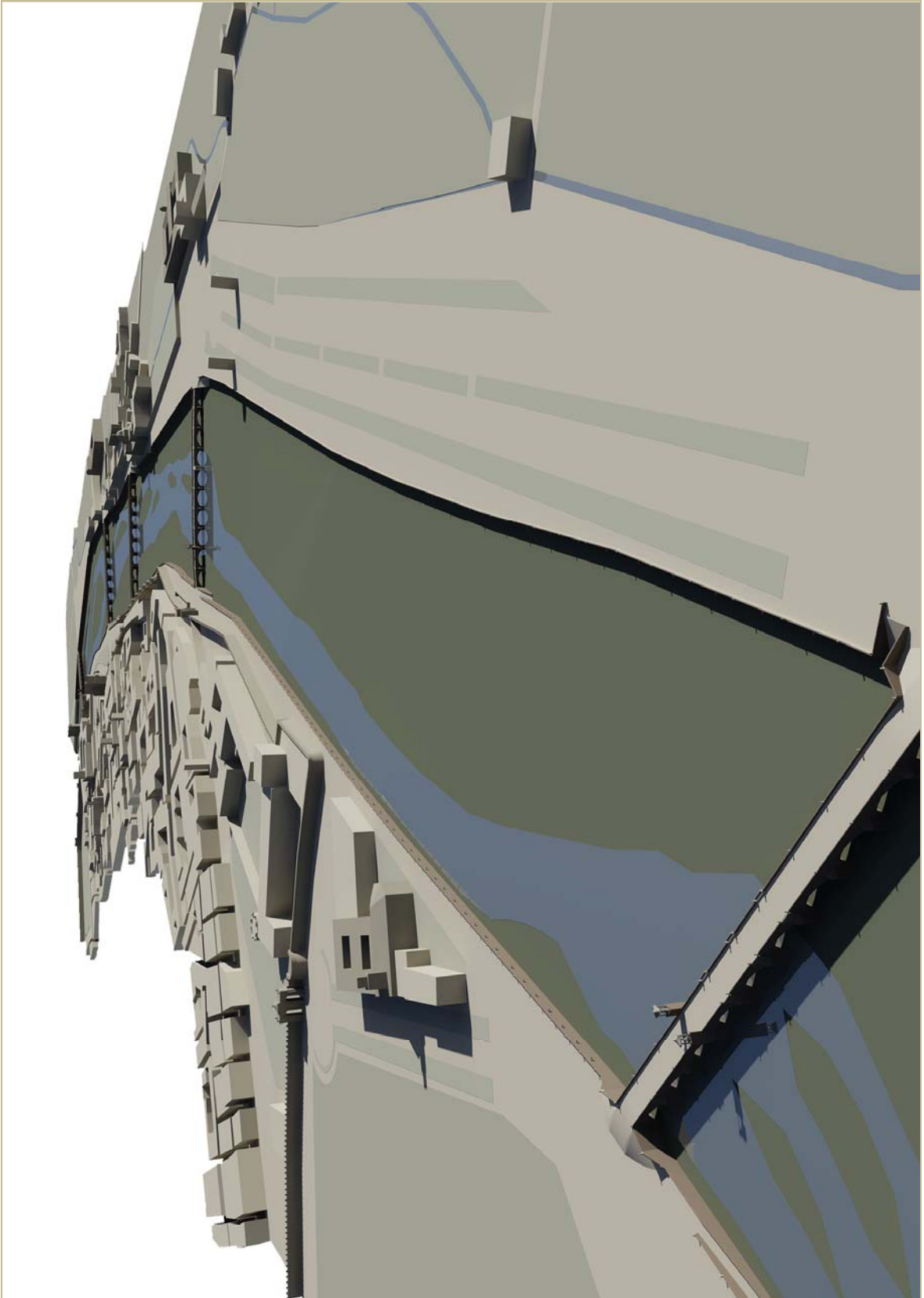


Vista desde el Este

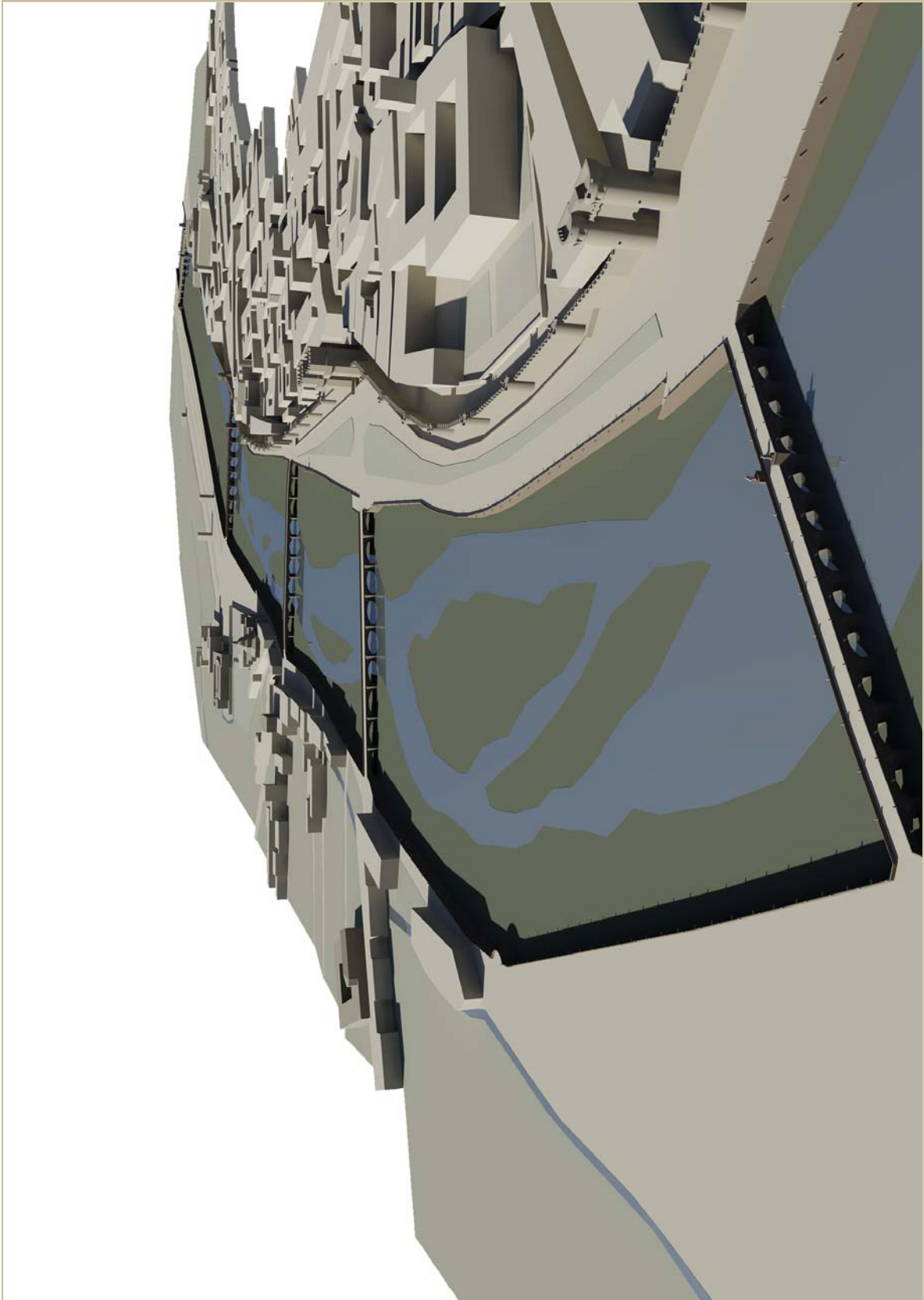


Vista desde el Oeste

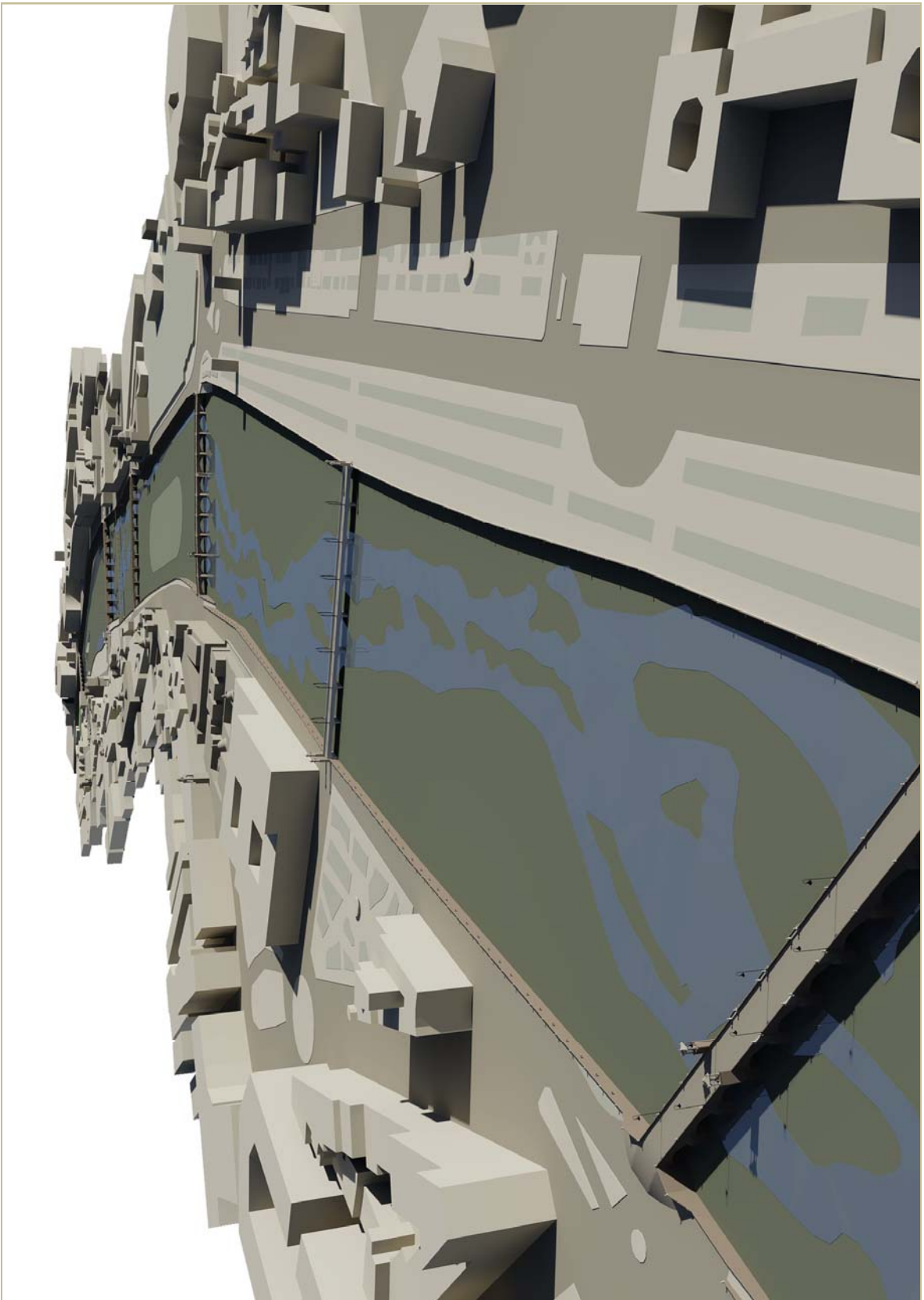




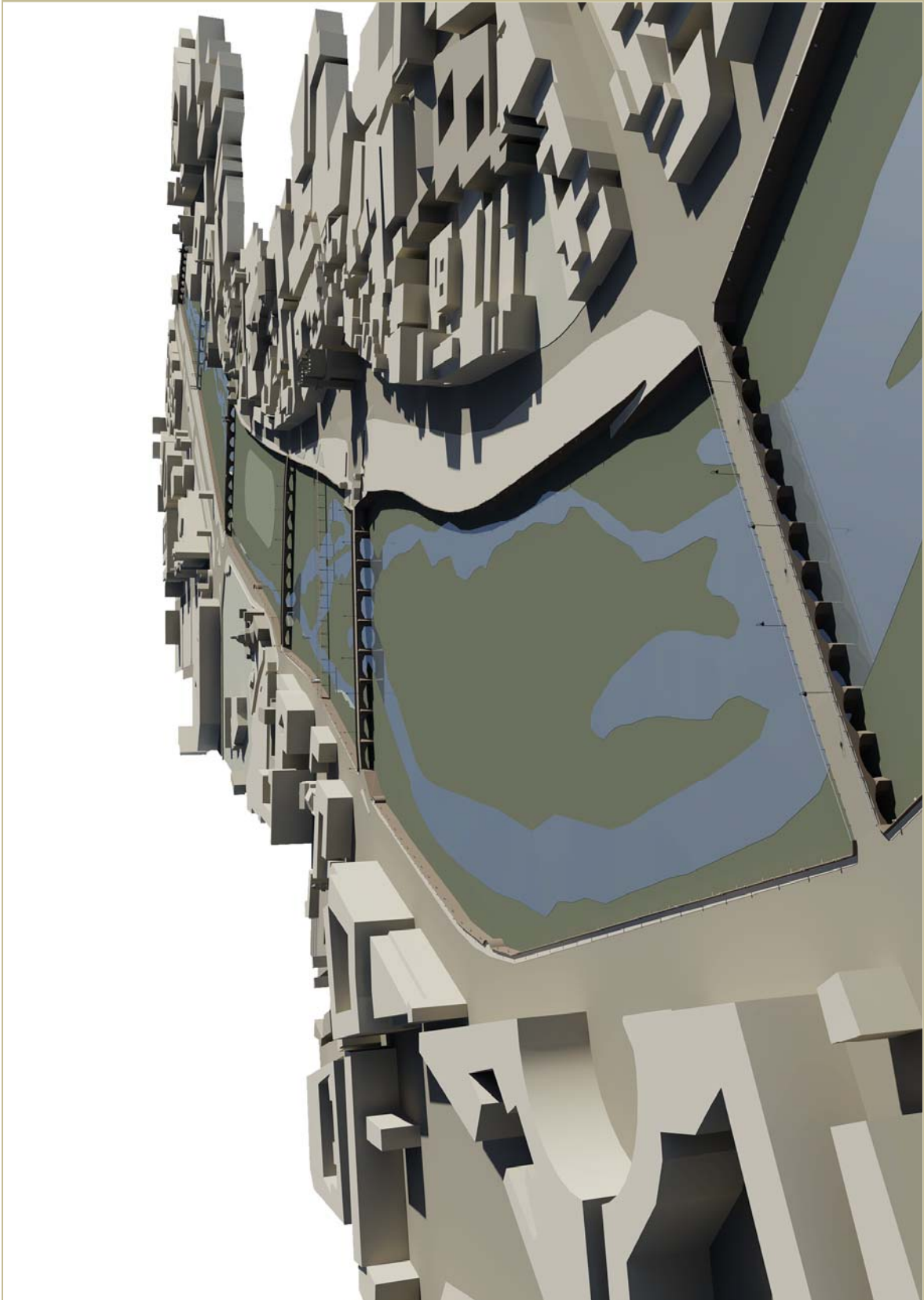
Vista desde el Este



Vista desde el Oeste

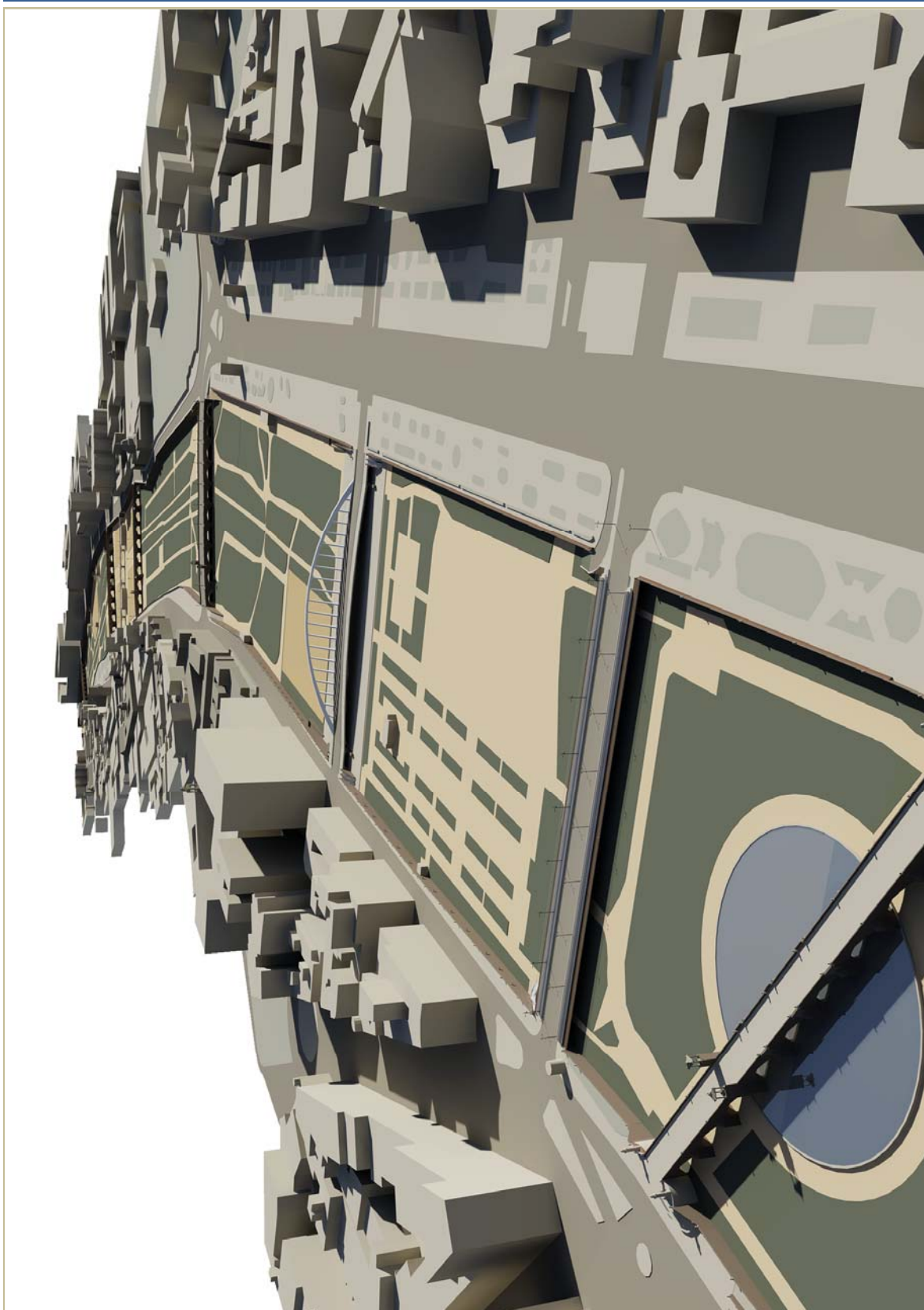


Vista desde el Este

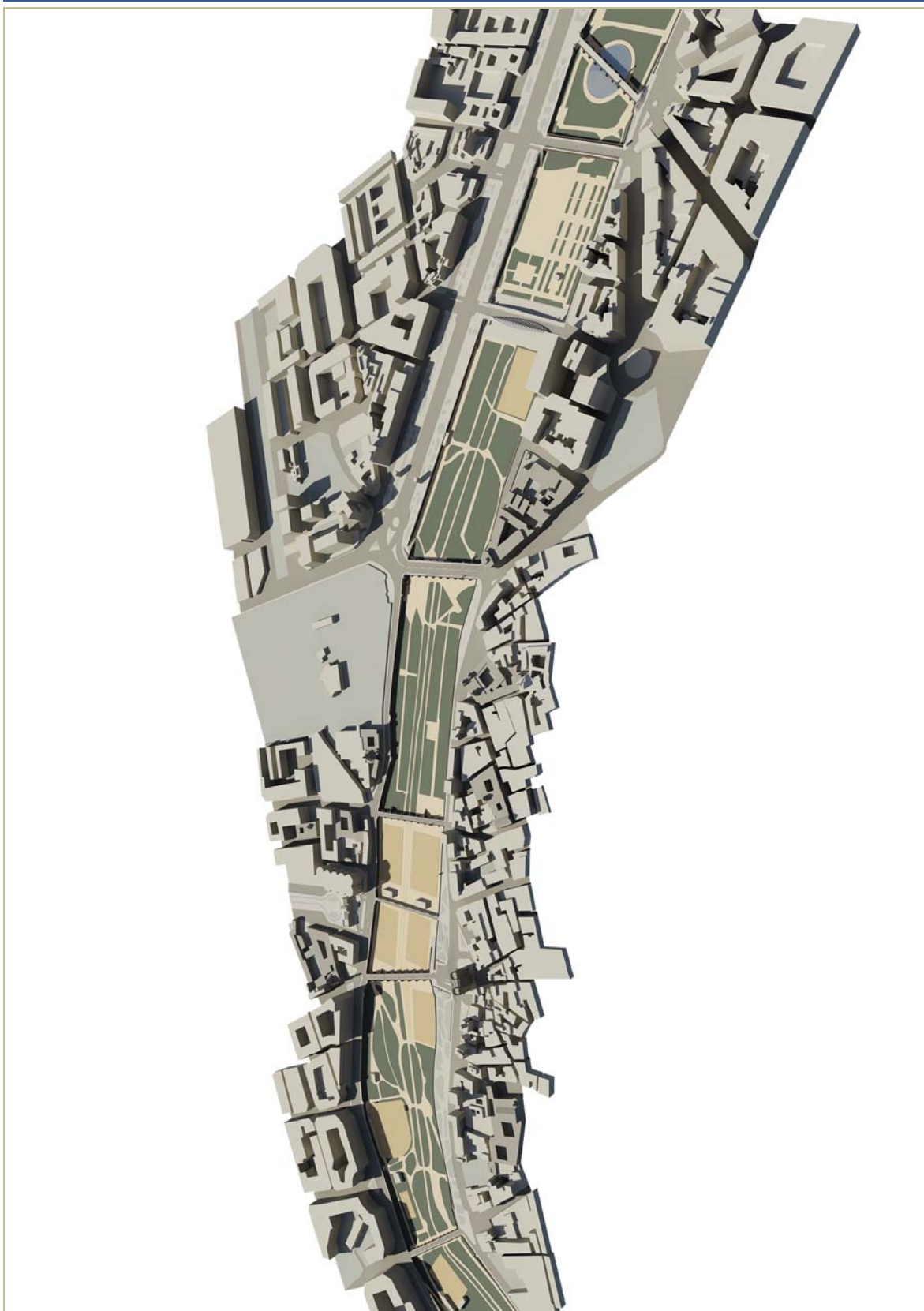


Vista desde el Oeste





Vista desde el Este



Vista general del antiguo cauce



Vista desde el Oeste









#### FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- ABASOLO A.; (et al), "Tratado de rehabilitación. Patologías y técnicas de intervención. Elementos estructurales" vol.3. Departamento de Construcción U.P.M. 1ª edición. Madrid. Ed. Munilla-Lería. 2.001.
- ADELL AGUILLES J.M.; (et al), "Tratado de rehabilitación. Patologías y técnicas de intervención. Fachadas y cubiertas" vol.4. Departamento de Construcción U.P.M. 2ª edición. Madrid. Ed. Munilla-Lería. 2.000.
- AGUILAR CIVERA, I. "Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras" Valencia. Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Valencia. 2005.
- AGUILAR CIVERA, I. "El territorial como proyecto transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana" Ed. Generalitat Valenciana. Valencia 2003.
- AGUILAR CIVERA, I. "Itinerarios Históricos: El Camino Real del Reyno de Valencia" Cuadernos del Museo Del Transporte de da Comunidad Valenciana. Ed. Catedra Demetrio Ribes UVEG-FG. 2008.
- ALDANA, S. "El patrimonio valenciano y la Real Academia de San Carlos" en VVAA., "Historia de la Ciudad. IV. Memoria urbana" ICARO CTAV, Valencia, 2005.
- ALEIXANDRE PORCAR, J.; CATALÁ GORGUES, M.A., (et al) "El Puente del Real". *Memoria Gráfica del Valencia*. Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 45. Valencia 1998.
- ALEIXANDRE PORCAR, J.; CATALÁ GORGUES, M.A., (et al) "El Puente del Mar." *Memoria Gráfica del Valencia*. Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 44. Valencia 1998.
- ALEIXANDRE PORCAR, J.; CATALÁ GORGUES, M.A., (et al) "El puente de la Trinidad, Exposición, Aragón y Pont de Fusta". *Memoria Gráfica del Valencia*. Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 36. Valencia 1998.
- ALEIXANDRE PORCAR, J.; CATALÁ GORGUES, M.A., (et al) "El puente de Serranos". *Memoria Gráfica del Valencia*. Levante el Mercantil Valenciano. Fascículo 41. Valencia 1998.
- ALMELA I VIVES, F. "Las riadas del Turia" 1321-1949. Ayuntamiento de Valencia. Valencia 1957.
- ALMELA Y VIVES, F. "Valencia y su reino" Valencia. 1965
- ANSUÁTEGUI, A. "Características del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su comarca, adaptado al Plan Sur". Valencia Atraccion. nº 367. Año XL. 2º época. Agosto 1965. p. 14-15-16.
- BALLESTEROS JAIME, L. "Alameditas de Serranos" Valencia Atraccion. Nº 128. Año XX. 2º época. Septiembre 1945.
- BALLESTEROS JAIME, L. "Valencia a través de las viejas estampas" Valencia Atraccion. Nº 126. Año X. 2º época. Junio 1945.
- BERCHEZ GÓMEZ, J., (et al) "Catálogo de monumentos y conjuntos de la Comunidad Valenciana". Consellería de Cultura, Educació i Ciencia de València de la Generalitat Valenciana. Servei de Patrimoni Arquitectònic. Valencia 1983.

- BERMEZ J, CORELL V. “Catálogo de diseño de Arquitectura de BB.AA. de San Carlos de Valencia. 1768-1846”.Ed. Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murica Xarait Ediciones. 1981.
- BERTOMEU BLAY, X. “El Puente de San José”. Revista Archivo de Arte valenciano. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia. 1993.
- BERTOMEU BLAY, X. “Historia del Puente Romano de al-Qántara en la zona de los Serranos (44-27 a.C.)”. Artículo publicado en revista: “Archivo del Arte Valenciano”. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia 1990.
- BERTOMEU BLAY, X. “Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia”. Tesis Doctoral. ESCCP. UPV. Octubre 1986.
- BERTOMEU BLAY, X. “Puente del Mar”. Revista Archivo de Arte valenciano. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia 1992.
- BLAT LLORENS, J.V. “Construcción” vol. 1, Valencia, Ed. Llibrería Politécnica. 2000.
- BOCH, L., (et al) “Ajunte topográfico para la consolidación estructural del Puente de Serranos de Valencia” 17th International Meeting on Heritage Conservation. Valencia.
- BOIRA MAIQUES, j.V. “El centro histórico. Metáfora y percepción. Su papel en la Valencia Contemporánea” *La ciudad de Valencia. Geografía y Arte*. 2009. Ed. Facultad de Geografía e Historia. Publicaciones Universidad de Valencia. Valencia.
- BOIX Y RICARTE, F. “Historia de la Ciudad y Reino de la Comunidad Valenciana” Valencia 1845-47 (ed. Fascimil 1978, 3 vol.)
- BOIX. V. “Manual del Viajero y guía de los forasteros de Valencia.1 849.” Vol.1. Valencia. Ed. Fascimil Paris – Valencia. 1980.
- BOSH REIG, I. “Intervención en el patrimonio: análisis tipológico y constructivo” Ed. UPV. Valencia. 2005.
- BRANCHAT. V “Tratado de derechos y regarías del patrimonio Real”. Biblioteca Valenciana Digital. 1785.
- CABANILLES, A.J. “Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia” 2 vol. Madrid 1795 y 1797. Facsímil 1972 Imprenta Real Madrid.
- CALATRAVA VALLES, S. “Proyecto de Construcción de la Infraestructura del Tramo Alameda - Avenida del Metro de Valencia” Proyecto Modificado nº1. Generalitat Valenciana. Consellería d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Valencia. Julio 1994.
- CÁLCEL ORTÍ, Mª M; TRENCHIS ODENA, J. “El Consell de Valencia: Disposiciones Urbanísticas (siglo XVI), La España Medieval, nº 7 p 1481-1546.
- CALVO LÓPEZ, J. et al. “Mozo Cantería renacentista en la catedral de Murcia”. Ed. Colegio de Arquitectos. Murcia. 2005.
- CALVO LÓPEZ, J. “El manuscrito 'Cerramientos y trazas de monte' de Ginés Martínez de Aranda”. Ed. Archivo Español de Arte. Madrid. 2009.



- CAPARROS REDONDO, L.M, JIMÉNEZ IBÁÑEZ R, VIVÓ GARCÍA C. “La cal y el yeso” vol. 1, Valencia. Ed. COOATV, 2002.pp. 23-40.
- CARBONERES M. ‘Nomenclator de las Puertas, Calles y Plazas de Valencia” 1873, vol.1 Valencia. Ed. Fascimil, Paris- Valencia.1980.
- CÁRCEL ORTÍ, M<sup>a</sup> M. - Trenchs Odena, José. “El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (s. XIV)”. Universidad de Valencia.
- CÁRCEL ORTÍ, M<sup>a</sup> M. “Vida y Urbanismo en la Valencia del S. XV. Regerta Documental” Miscel.landia de textos Medievals. Barcelona. 1992.
- CARMONA, P. “El río Turia”. La ciudad de Valencia. Geografía y Arte. 2009. Ed. Facultad de Geografía e Historia. Publicaciones Universidad de Valencia. Valencia.
- CARMONA, P. “La formació de la plana dl-luvial de Valencia. Ed. Alfons el Magnanim. Imprenta Avisador Valenciano.
- CARMONA, P. “La trasformación del río Turia y el litoral deltaico”. La ciudad de Valencia. Geografía y Arte. 2009. Ed. Facultad de Geografía e Historia. Publicaciones Universidad de Valencia. Valencia. p. 52- 55.
- CARRERES, S. “Cruces terminales de la ciudad de Valencia I” Archivo del arte Valenciano, XIV, 1927.
- CARRERES, S. “Cruces terminales de la ciudad de Valencia II” Archivo del arte Valenciano, XIV, 1928.
- CASANOVA COLÓN, J. “Tema 8: Resposta elasto – plàstica de la Biga” Cap. III. Introducció a l’anàlisi limit. Apuntes - Càlcul de estructures III. E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos de la UPV. 2006.
- CASTAÑEDA ALCOVER, V. “Cosos evengudes en la Ciutat y Regne de València. Dietario de Mosén Juan Porcar, capellán de San Martín (1598-1629)” Madrid. 1934.
- CATALÁ GORGUES, M. Á. “Protagonismo del río Turia en el devenir urbano de la ciudad de Valencia”. Ed. Excmo. Ayuntamiento de Valencia. Revista CIMAL nº 23.
- CATALÁ GORGUES, M. A. “Valencia en el Grabado” Valencia. 1999. Ed. Ayuntamiento de Valencia,
- CHIAS NAVARRO, P.; ABAD BALBOA, T. “Puentes de España”. Fomento de Construcciones y Contratas. Edición no venal. Madrid, 1994
- CORBÍN FERRER, J. L. “Valencia Histórica: entre el Salvador y Serranos” Ed. Federico Doménch S.A. Valencia. 1988.
- CRUILLES “Guía urbana de Valencia antigua y moderna”, T.II. Valencia 1876. Ed. Facsímil 1979.
- D.K. CHING, FRANCIS. “Diccionario visual de la arquitectura” vol. 1, 5<sup>a</sup> edición. Barcelona. Editorial Gustavo Pili, S.A. 2004.
- DE LAS HERAS ESTEBAN, E. “La escultura pública de Valencia. Estudio y Catalogo” Tesis doctoral. Dep. de Historia del Arte. Universidad de Valencia. 2003.

- ESPÍ VÁLDES, ADRIÁ. “Valencia, lo valenciano y los sellos de correo”. Valencia Atraccion. nº 375. Año XL. 2º época. Abril 1966. p. 14-15.
- ESPINOSA, C. “Reseña de varios puentes construidos en España desde la antigüedad hasta principios del siglo XIX” Revista de Obras Públicas, 1978,
- FERNÁNDEZ CASADO, C. “Valencia y el Turia. El río, la Ciudad y sus Puentes”. Revista de Obras Públicas. Nº 2928. Valencia 1959.
- FERNÁNDEZ GÓMEZ, M.; (et al) “Lectura Histórico-Cultural de los puentes Históricos de Serranos y Trinidad” *16th International Meeting on Heritage Conservation*. Valencia. Vol 3. Editorial UPV. 2006. p 1897-1917.
- FERRANDO I FRANCÉS, A. “El Llibre del Repartiment” Vicent García Editors, Paterna. 1979
- FERRANDO I FRANCÉS, A. “Llibre del Repartiment de València” Ed. Facsímil Valencia 1978.
- FERRER OLMOS, J. “El puente del Real” Valencia Atraccion. Nº 400. Año XLIII. 2º época. Mayo. p. 8-9.
- FERRI RAMÍREZ, M.” Caminos, puentes y carreteras” Ed, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Valencia 2004.
- Filis y las Nuevas Rutas. “Los puentes sobre el río Turia. Los puentes modernos I” <http://9rutas.blogspot.com/search/label/puente>.
- Gabinete Técnico de Estudios de la Corporación "El río Turia. Problemática del viejo Cauce" vol.1, Valencia, Cámara Oficial de la Propiedad urbana de Valencia, 1975.
- GARCÍA CODOÑER, A. “Patrimonio Arquitectónico. Estudios Previos”. Ed. UPV. Valencia. 2002.
- GARCÍA SÁNCHEZ, J. “Aragón y sus Topónimos”, Centro virtual de Cervantes, [www.geocities.com](http://www.geocities.com).
- GARCÍA VALLDECABRES, J.; (et al) “El cementerio medieval de San Juan del Hospital” Ed. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia. 2003.
- GARCÍA VALLDECABRES, J. LOPÉZ GONZALÉZ, C. "La fundación de San Juan del Hospital en la ciudad de Valencia". Ed. Generales de la construcción. Valencia. 2005.
- GIL, R.; PALACIOS C. “El ornato urbano. La escultura pública en valencia”. Ed. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 2001.
- GINER BOINA, V. “El Tribunal de la Aguas de Valencia ”, vol. 1.2ª edición, Valencia. Ed. Javier Boronat. 1995.
- GÓMEZ SERRANO, N.P. “D’Arqueologia. Excavaciones de València per Nicolau Primitiu”. Anales del Centro de Cultura Valenciana, IV:57-72
- GÓZALO DE ANDRÉS, C., “Las riadas de Valencia” Artículo, Facultad Geografía e Historia, Santander. 2003.
- GRACIA, C. “La ciudad olvidada: Jardines enterrados bajo el trazado de la Valencia actual” en AAVV., “Historia de la ciudad. IV Memoria Urbana”. OCARO CTVA. Valencia. 2005.
- HARNANDZ UBEDA, L.; (et al) “Conocer Valencia a través de la Arquitectura”, vol. 1, 1º ed., Valencia, Ayuntamiento de Valencia. 1996.

- HIDALGO SIGNES C.: GARRIDO DE LA TORRE, M.E. "Manual de prácticas de laboratorio. Geotécnica y cimientos I" vol. 1. Valencia. Ed. U.P.V. 2006.
- <http://blogs.lasprovincias.es/punto-de-vista/2008/6/24/monumento-san-jose-el.puente-sobre-rioturialleva>
- [http://www.valencia.es/ayuntamiento/Infocidad\\_accesible.nsf](http://www.valencia.es/ayuntamiento/Infocidad_accesible.nsf)
- <http://www.turismo-magazine.com/Menu/Nacional/puentes.htm>
- HUICI MIRANDA, A. "Historia Musulmana de Valencia y su región" 3 tomos, Valencia. 1969.
- IGUAL UBEDA, A. "El Turia de Plata" nº 227. Valencia Atracción. Año XXXIII. Segunda época. Febrero 1958. p. 14-15-16.
- IZQUIERDO SILVESTRE F. A. "Cuestiones de Geotécnica y Cimientos" Dep. de Ingeniería del Terreno. E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos de la UPV. Vol.1, Valencia, Ed. de la UPV. Tema 6.- Empujes del terreno.
- IZQUIERDO SILVESTRE, F. A. "Tema II: Empujes del terreno", Apuntes - Geotécnica y Cimientos I. Bloque II: Geotecnología. E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos de la UPV. 2006.
- JORDAN GALGUF, J.M. "El Camp de Turia" vol.1. Valencia. Ed. Institució Alfons el Magnànim. 1981.
- KURZ MUÑOZ, J. A. Las Provincias 1981.
- LLOP, J., "De la Institució, Govern Politich y Ivridich, Costums y observancies de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu" 1676, vol.1, Valencia, Ed. Ayuntamiento de Valencia, 2001.
- LLOPIS VERDÚ, J., TORRES BARCHINO, A. "Utopía y ciudad: la imagen de Valencia de Anthonie Van Den Wijngaerde". Revista EGA Nº 13. VALENCIA. 2008. p. 114-119.
- LLOREÇ, A.; (et al) "La corona d´Aragó. El Regne de València en l´expansió mediterrànea (1238 - 1492" Valencia. Ed. Corts Valencianes. 1991.
- LLORENTE, T., "Valencia. Sus monumentos y artes. Su naturaleza e historia. 1887-89, ed. Facsímil. Tomo I. 1980.
- LÓPEZ POLO, A. "Privilegios del capítulo, pleitos con diferentes Corporaciones y noticias antiguas". Archivo general eclesiástico de Teruel.
- LÓPEZ SILGO, L. "El Palacio de la Exposición. Valencia 1909-2003". Ayuntamiento de Valencia. Valencia 2003.
- LÓPEZ SILGO, L. "Restauración básica" vol.1. Valencia. Ed. ICARO. 2004.
- LOUIS CERECEDA, M. "La conservación de las fachadas de piedra" Técnicas de Conservación.- Master COPA. Apuntes 17-12-04.
- Manual del Consejo, 1427. fol. 222.
- MARCO BAIDAL, J. "El Turia y el hombre ribereño." Ed. Industria de las Artes Gráficas. Mari Montañana. Valencia 1960.

- MARTÍNEZ BOQUERA, A.; (et al) “Análisis del comportamiento estructural de los puentes de Serranos y Trinidad en Valencia” *16th International Meeting on Heritage Conservation. Valencia. Vol 3. Editorial UPV. 2006. p 1849-1865.*
- MARTÍNEZ CHAO C. J. “La piedra caliza de Godella: Caracterización y aplicaciones” PFC. Universidad Politécnica de Valencia. Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica. 1995.
- MARTÍNEZ ZIMMERMAN M.L., OJEDA BRUNO. L, SOLANA SUÁREZ, E. “Arquitecturas dibujadas: La calle Mayor de Triana, en La representación de la ciudad. La ciudad soñada. Imágenes de la Utopía Urbana”. T6 Ediciones, S.L. Pamplona, Mayo. 1996
- MELIÓ URIBE, V. “La Junta de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVII”. Vol. 1, 2ª edición. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. 1997
- MELIÓ URIBE, V., “La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen” Tesis. Universidad de Valencia. Valencia. 1990.
- MONJO CARRIÓN, J.; (et al) “Patologías en las fachadas Urbanas” vol.1, Valladolid, Departamento de Construcción de la E.T.S. de Arquitectura. Universidad, Secretariado de Publicaciones – Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Salamanca. 1987.
- MONTES SERRANO, C. F. “Dibujo y creatividad; a propósito de algunos dibujos de F. Iñiguez Almech” Revista de edificación nº 3. Pamplona 1998. p 58- 64.
- MONTES SERRANO C. F. “Dibujo y arquitectura; investigación aplicada”. Ed. Ediciones Grapheus. Valladolid. 1992.
- MONTES SERRANO C. F. “Teoría, crítica e historiografía de la arquitectura” Ed. EUNSA. Pamplona. 1985.
- MORENO RIBELLES, E. (et al) “Lectura urbana de los puentes Históricos del Rio Turia de la ciudad de Valencia”. *16th International Meeting on Heritage Conservation. Valencia. Vol 3. Editorial UPV. 2006.*
- MORENO RIBELLES, E. (et al) “Los casilicios como elementos ornamentales y devocionales de los puentes de la Trinidad y de Serranos de Valencia”. *16th International Meeting on Heritage Conservation. Valencia. Vol 3. Editorial UPV. 2006.*
- NARBONA VIZCAÍNO, R. “Valencia, municipio medieval. Poder político y luchas ciudadanas, 1239-1418. Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 1995.
- NAVARRO BOCH, A.; (et al). “Consolidación estructural de los puentes de Serranos y Trinidad de Valencia. Proceso y ensayo de puesta en obra” *Arche nº 13. Valencia: Ed. Universidad Politécnica de Valencia. 3930.*
- NAVARRO BOSCH, A.; (et al) “Lectura constructivo-técnológica de los puentes de Trinidad y Serranos de la Ciudad de Valencia: Materiales Pétreos, daños y causas”. *16th International Meeting on Heritage Conservation. Valencia. Vol 3. Editorial UPV. 2006. p 1867-1883.*
- NAVARRO BOSCH, A.; (et al). “Origen, influencias y realidad en la construcción del puente de Trinidad de Valencia”. *Actas del sexto congreso Nacional de Historia de la Construcción. Instituto Juan Herrera. 21 - 24 octubre 2009.*



- NAVARRO ESTEVE, P.; (et al) "Lectura gráfica del Patrimonio Arquitectónico. La técnica del Scanner-Laser 3D y su aplicación práctica" *16th International Meeting on Heritage Conservation*. Valencia. Vol 3. Editorial UPV. 2006.
- NTE. "Normas Tecnológicas de la Edificación. Acondicionamiento del terreno. Cimentaciones" 13ª reimpresión. Madrid. Ministerio de Fomento. 2002.
- OLMEDO DE CERDÁ, M.F. "Callejeando por Valencia". Ed. Carena Editors. Valencia. 2003.
- ORELLANA, M.A. "Valencia Antigua y Moderna". Acción Bibliográfica Valenciana, Tomo II, Ed. Facsímil. 1924,
- PALAIA PÉREZ, L. "Técnicas.- Metodología de estudio que se propone. El Deterioro de los Materiales" *Técnicas de Conservación.- Master COPA*. Apuntes 12-11-04.
- PANIAGUA, J.R. "Vocabulario Básico de Arquitectura" vol.1. 11ª edición. Madrid. Ediciones Cátedra. 2003.
- PEÑIN, .A. Revista CIMAL nº 15. 1982
- PÉREZ CUEVAS A.J. "El plan Sur" . *La ciudad de Valencia. Geografía y Arte*. 2009. Ed. Facultad de Geografía e Historia. Publicaciones Universidad de Valencia. Valencia. p. 55- 59.
- PINGARRÓN, F. "Arquitectura religiosa del siglo XVII en la ciudad de Valencia" Ayuntamiento de Valencia. Valencia. 1998.
- Portal oficial de la Generalitat Valenciana. Puente Ángel Custodio. Ayuntamiento de Valencia.
- Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales "El río turia. Problema del viejo Cauce" Vol. 1. Valencia. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Valencia. 1975. Nº 47, 1 septiembre 1999. Universidad de Barcelona.
- Revista Técnico- Informativa. Propiedad y Construcción, nº 21-22 extraordinarios "Las inundaciones de Valencia en 1957". Cáp. Observaciones al Margen del Río Turia. Francisco Almela y Vives. Vol. 1. Ed. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Valencia. 1959.
- RICARDO GARRIDO, J. Revista "Oro de Ley" nº 248.
- RODRÍGUEZ, CASAS, SOLANA, DORESTE, CARBALLO. "Rememoración, dibujo y Arquitectura" Ed. Alinea Editrice. Firenze. Italia, 1995
- RODRIGO MOLINA, Á. "Los pretilos del Antiguo cauce del Río Turia". TEM. Master de Conservación en el Patrimonio Arquitectónico. U.P.V. Valencia 2006.
- ROSELLÓ I VERGER V. M.; (et al). "Les vistes valencianes d'Anthonie Van Den Wijngaerde" Valencia. Ed. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia de la Generalitat Valenciana. 1990.
- ROSELLÓ V. M.; CHAPAPRÍA J.E. "La Façana septentrional de la ciudad de València" Valencia. Ed. Fundació Bancaixa. 1999.
- SANCHÉZ VERDÚ, Mª M. "El maestro de obras o la práctica de la arquitectura en la Valencia gótica de 1350 a 1480, Una aproximación a su estudio". Tesis de licenciatura. Universidad de Valencia. 1996.
- SANCHIS DEUSAS, C. "Els ponts Valencians Antics" 1993. Valencia: Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte.

- SANCHIS GUARNER, M. “La ciudad de Valencia. Síntesis de historia y de geografía urbana” 1976. vol. 1. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura. Ayuntamiento de Valencia. 1999.
- SERRA DELFILS, A. “Caminos acequias y puentes. Las actividades de los maestros de obras en la ciudad y el territorio de Valencia (siglos XIV y XV). Pub. Colegio de Arquitectos. Ed. F. Taberner, Valencia. 2002.
- SOLER CATALUÑA, A. “El río Turia. Un río de vida”, vol. 1, Valencia, Ed. Oficina de publicaciones del Ayuntamiento de Valencia, 2003.
- TABALES RODRÍGUEZ, M.A. “Sistemas de análisis arqueológico de edificios históricos” Sevilla. Universidad de Sevilla. 2002.
- TEIXIDOR, F. J. “Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas” Escribiólas en 1767. Valencia. Ed. Facsímil. 2001..
- TEIXIDOR, M. J. “Paisaje Urbano y Fundaciones. Historia y Ruptura” *La ciudad de Valencia. Geografía y Arte. 2009.* Ed. Facultad de Geografía e Historia. Publicaciones Universidad de Valencia. Valencia.
- TORREÑO CALATAYUD, M. “Modernitat. Arquitectura i Urbanismo a València”, vol. 1, 1ª edición, Valencia, ed. L' Éixam Edicions. 2000.
- TORREÑO CALATAYUD, M. “Monuments Historicistes Valencians”, vol. 1, 1ª edición, Valencia, ed. L' Éixam Edicions. 1999.
- TORREÑO CALATAYUD, M. “Valencia Medieval”, vol. 1, 1ª edición, Valencia, ed. L' Éixam Edicions. 1999.
- VALIENTE LÓPEZ, M. “La infografía en el levantamiento de planos de las obras arquitectónicas: Aplicación de la obra de Tadeo Ando”. Actas: VI Congreso de expresión gráfica aplicada a la edificación. Granada 2001
- VALIENTE LÓPEZ, M. “La infografía en el levantamiento de planos de las obras arquitectónicas”. Actas: IV Congreso de expresión gráfica arquitectónicas. La Coruña. 2002.
- VALIENTE LÓPEZ, M. “La precisión del dibujo arquitectónico” Actas III Congreso APEGA. La Coruña. 1995.
- VALLS DAVID, R. “Pallantia: vulgo (Valencia la vieja): su historia, su río Turia y el Palancia sus acueductos o canales de riego y abastecimiento de las aguas de algunas poblaciones entre ellas nuestra ciudad de Valencia” 1902
- VALLDECABRES GÓMEZ, R. “Estructura geométrica en las superficies arquitectónicas” Universidad Politécnica de Valencia. Valencia. 1988.
- VALVERDE BAS, J.M. “Puente de las Flores” Proyecto de ejecución. Ayuntamiento de Valencia - Generalitat Valenciana. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Valencia. Marzo 2001
- VENTURA VIDAL “El de la Trinidad” Valencia Atraccion. N° 131. Año XX. 2º época. Diciembre 1945.

- VENTURA VIDAL “El de madera” Valencia Atraccion. Nº 130. Año XX. 2º época. Noviembre 1945.
- VENTURA VIDAL “El de San José” Valencia Atraccion. Nº 128. Año XX. 2º época. Septiembre 1945.
- VENTURA VIDAL “El de Serranos” Valencia Atraccion. Nº 129. Año XX. 2º época. Octubre 1945.
- VENTURA VIDAL “El del Mar” Valencia Atraccion. Nº 137. Año XX. 2º época. Junio 1946.
- VENTURA VIDAL “El del Real” Valencia Atraccion. Nº 133. Año XX. 2º época. Febrero 1945.
- VENTURA VIDAL “La pasarela de la Exposición” Valencia Atraccion. Nº 135. Año XX. 2º época. Abril 1945.
- VENTURA VIDAL, V. “Puentes y pasadizos sobre el Turia” Valencia Atracción, nº 130, diciembre 1945.
- VIDAL CORDELLA V. “Valencia Antigua y Pintoresca”, vol 1. Valencia. Publicaciones del Círculo de Bellas Artes. 1971.
- ZARAGOZÁ, A. “Arquitectura gótica Valenciana”. Tomo I. Consellería de Cultura, Educación y Deporte. Valencia. 2004.
- “750 anys Civilització Trencada: L’Islam Valencià ” vol.1. Valencia. Ed. Generalitat Valenciana. 1989.
- “El Hombre y la Tierra”. Valencia Atracción. nº 130. Año X. Segunda época. Nº 130. Noviembre 1945.
- “Estampas con palabras” Valencia Atraccion. nº 19. Año XXIII. Segunda época. Abril 1948.
- “Guía de Valencia. Turística, comercial e urbana ”. Ed. Gaisa. 1956
- “Las inundaciones de Valencia en 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad” Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia. Propiedad y Construcción. Revista técnico Informativa. XXI y XXII Extraordinario. Valencia. 1959.
- “Patrimonio Monumental: Intervenciones recientes ” 1ª edición. Valencia. Ed. ICARO – Generalitat Valenciana. 2004.
- “Valencia interactiva” Monumentos. 2005. Ayuntamiento de Valencia.
- “El 14 de octubre de 1957”. Valencia Atracción. nº 373/4. Año XXXII. 2º época. p. 2.

#### FUENTES DOCUMENTALES:

- A.H.M.V.: “Manuals de Consell”. Año 1335.
- A.H.M.V.: “Manuals de Consell”. Año 1345.
- A.H.M.V.: “Manuals de Consell”. Año 1355.
- A.H.M.V.: “Manuals de Consell”. Año 1359.
- A.H.M.V.: “Manuals de Consell”. Año 1393.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1390.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1391.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1401.

- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1402.
- A.H.M.V.:”Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1403.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1406.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1407.
- A.H.M.V.:“Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1408.
- A.H.M.V.:“Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1412.
- A.H.M.V.:“Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1413.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1414.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1415.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1419.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1422.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1423.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1424.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1425.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1426.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1429.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1434.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1435.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1436.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1437.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1440.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1442.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1459.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1462.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1481.
- A.H.M.V.: “Libro Sotsobreria de Murs i Valls”. Año 1598.
- A.H.M.V.: “Libro de la Obra Nueva del Río”, 1591/92.
- A.H.M.V.: “Obras en el río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Años 1891-1898.
- A.H.M.V.: “Obras en el río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Años 1884.
- A.H.M.V.: “Obras en el río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Año 1885.
- A.H.M.V.: “Obras en el río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Año 1889.
- A.H.M.V.: “Obras en el río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Año 1891.
- A.H.M.V.: “Obras en el río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Año 1943.
- A.H.M.V.: “Obras en el río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Año 1958.
- A.H.M.V.: “Obras en el Río”. Sección III. Subsección B. Clase I. Subclase A. Años 1853- 900.
- A.H.M.V.: “Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río”. sig. oo, 17 lío 4.
- A.H.M.V.: Monumentos. Parte Moderna. Fomento Obras Públicas. Puentes 1903. Puente de San José. Caja 15.



- A.H.M.V.: Monumentos. Parte Moderna. Fomento Obras Públicas. Puentes 1949. Puente de San José. Caja 15.
- A.H.M.V.: Puentes. Fomento Obras Públicas. Puente de la Trinidad. 1901. Caja 15.
- A.H.M.V.: Puentes. Fomento Obras Públicas. Año 1953. Pasarela de la Exposición. Caja 15.
- A.H.M.V.: Puentes. Fomento Obras Públicas. Año 1943. Puente de Glorias Valencianas. Caja 15.
- A.H.M.V.: Puentes. Fomento Obras Públicas. Año 1932. Puente de Aragón. Caja 15.
- A.H.M.V.: Puentes. Fomento Obras Públicas. Año 1890.
- A.H.M.V.: Puentes. Fomento Obras Públicas. Año 1891.
- A.H.M.V.: Puentes. Fomento Obras Públicas. Años 1940-1943. Caja 45.
- A.H.M.V.: Parte Moderna Expediente Monumentos. Año 1939. Exp. 26.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Expediente Monumentos. Año 1904. Exp. 7.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Monumentos. Año 1987. Caja II Exp. 47-56. Caja 184.
- A.H.M.V.: Año. 1898. Sección tercera. Sub.B. Clase I. Sub A. Num. 4.
- A.H.M.V.: Cajas Modernas. Año 1940-1943. Caja 45.
- A.H.M.V.: Fomento Obras Públicas. Puentes. Año 1932. Caja 15.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Años 1950-1051. Caja 57
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Expedientes Monumentos. Año 1939. Exp. 26.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Monumentos y Museos. Año 1968.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Monumentos. Año 1925. Caja 25.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Monumentos. Año 1925. Caja 25.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Monumentos. Año 1939. Exp. 26.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Monumentos. Años 1926. Puente de Serranos. Caja 26.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Puentes. Fomento Obras Públicas. Año 1902. Caja 15.
- A.H.M.V.: Parte Moderna. Puentes. Fomento Obras Públicas. Año 1946. Caja 15.
- A.V.M.V.: Parte Moderna. Monumentos. Año 1928. Caja 28.
  
- Boletín de Información Municipal nº 35. 1962. Año X. 3º trimestre 1966 (nº 31 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 44. 1964. Año XII. p. 80-81
- Boletín de Información Municipal nº 49. 1966. Año XIV. 1º trimestre 1966 (nº 30 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 50. 1966. Año XIV. 2º trimestre 1966 (nº 31 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 51. 1966. Año XIV. 3º trimestre 1966 (nº 32 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 52. 1966. Año XIV. 4º trimestre 1966 (nº 33 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 54. 1967. Año XV. 2º trimestre 1967 (nº 35 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 55. 1967. Año XV. 3º trimestre 1967 (nº 36 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 56. 1967. Año XV. 4º trimestre 1967 (nº 37 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 575. 1968. Año XVI. 1º trimestre 1967 (nº 38 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 60. 1968. Año XVI. 4º trimestre 1967.

- Boletín de Información Municipal nº 61. 1969. Año XVII. 1º trimestre 1969 (nº 42 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 61. 1969. Año XVII. 2º trimestre 1969 (nº 43 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 63. 1969. Año XVII. 3º trimestre 1969 (nº 44 segunda etapa)
- Boletín de Información Municipal nº 64. 1969. Año XVII. 4º trimestre 1969 (nº 45 segunda etapa)
- “Decreto declarando Conjunto Monumental el formado por el cauce, puentes de piedra, pretilos, jardines laterales y aceras de ambas márgenes del río Turia, en su paso por Valencia”. Madrid 14 de diciembre de 1962. Sección de Tesoro Artístico. Ministerio de Educación Nacional General de Bellas Artes. No publicado. Servicio de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental de la Generalitat Valenciana.
- Memoria Oficial de la delegación permanente de Gobierno. “Las Inundaciones de Valencia 1957”. Archivo Municipal de Valencia.
- Instituto Geológico y Minero de España. “Mapa geotécnico general. Valencia”. Madrid. Ministerio de Industria. Dirección General de Minas. Ed. Servicio de publicaciones de Ministerio de Industria. 1973.
- “Plan especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del río Turia”. Valencia. Exco. Ayuntamiento de Valencia. 1984.
- “Comienzan las obras del ampliación de los puentes del Real y del Ángel Custodio” Las Provincias. 27 de octubre de 1966. p. 17.
- “Ayer entró en servicio el puente del Real” El Levante. 29 de febrero de 1968. p. 12.
- “Número extraordinario”. Las provincias. Valencia, noviembre de 1957.
- “14 de Octubre de 1957: la fecha más nefasta de la historia de Valencia”. El Levante, Extraordinario de las Inundaciones. Valencia, 1957.
- “El plan Bofill por el colegio de Arquitectos. Profundiza la división urbana” El Levante. 29 de septiembre de 1982.
- “El Ayuntamiento sigue buscando compromisos para financiar el jardín del Turia”. El Levante. 14 de enero de 1983.
- “El proyecto del cauce podría comenzar por tres tramos distintos” El Levante. 22 de noviembre de 1983. p. 5
- “En 1986 estarán terminados dos tramos del viejo cauce” El Levante. 29 de enero de 1984. p. 3
- “El Jardín del Turia se encargará a valencianos” El Levante. 15 de febrero de 1984. p. 7
- “Estudio del cauce tranquilizó a Bofill”. El Levante. 27 de noviembre de 1984. p. 7
- “Bofill y Vetges tu se quedan con el Turia” El Levante. 13 de febrero 1984.
- “La Federación de Vecinos intentará sacar el proyecto del cauce de los “círculos técnicos” El Levante. Martes 27 de abril de 1982.
- ALCANIZ. J.M. “Ricardo Bofill: “También sé hacer zonas verdes”. Viernes Las Provincias. 20 de noviembre de 1981. p 24-25.

- BLAY J.A. “La sexta parte del Jardín del Turia se inicia en noviembre” El Levante. 17 de julio de 1895.
- FERNÁNDEZ, C. “Cultura propone que se cierre al tráfico los puentes de Serranos y Trinidad tras su restauración” Las Provincias. 15 de enero de 2006. p. 23
- FERRER ALPERA. “Defensa del concepto de Bosque Urbano que no aparece en su proyecto”. El Levante. 14 de marzo de 1982.
- FERRER ALPERA. “El debate público sobre el cauce no clarificó los puntos principales del Plan Bofill”. El Levante. 20 de mayo de 1982.
- FERRER OLMOS, V. “El puente de San Jose” El Levante. 30 de octubre de 1975. p. 16.
- FERRER OLMOS, V. “El puente de Serranos” El Levante. 7 de octubre de 1975. p. 14.
- FERRER OLMOS, V. “El puente del Mar” El Levante. 3 de diciembre de 1975. p. 14.
- FERRER OLMOS, V. “El puente del Real” El Levante. 25 de noviembre de 1975. p. 14
- GOZALVEZ P. “Se está procediendo a un tipo de utilización que puede llegar a ser irreversible”. El Levante. 5 de julio de 1981.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “Barandales y esculturas del paseo de la Pechina”. Las Provincias. 21 de noviembre de 1981. p. 24.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “De las Torres de Serranos al puente de la Trinidad”. Las Provincias. 2 de diciembre de 1981. p. 23.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “Del puente de la Trinidad al del Real”. Las Provincias. 5 de diciembre de 1981. p. 20.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “Del puente de San José al de Serranos”. Las Provincias. 25 noviembre 1981. p. 26.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “El antiguo convento de Santo Domingo”. Las Provincias. 9 de diciembre de 1981. p. 23.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “El Encuentro con el primer puente de piedra”. Las Provincias. 22 de noviembre de 1981. p. 30.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “Final del recorrido”. Las Provincias. 20 de diciembre de 1981. p. 28.
- KURZ MUÑOZ, J.A. “Las torres de Serranos”. Las Provincias. 9 de noviembre de 1981. p. 21
- KURZ MUÑOZ, J.A. “Los pretilos defensivos”. Las Provincias. 20 de noviembre de 1981. p. 25.
- MUELAS, P. “A final de años comienzan las obras del Jardín del Turia”. El Levante. 21 de septiembre de 1985.
- MUELAS, P. “Colocar el Palau en el Turia costará más de 2000 millones”. El Levante. 19 de diciembre de 1985.
- MUELAS, P. “El alcalde dio la señal de salida a las obras del Turia”. El Levante. 28 de febrero de 1986.
- RUBIO, A. “La desaparición de la escalinata del puente del Real cuando fue ampliado es todavía un misterio” Las Provincias. 29 de octubre de 1998. p. 31.

- V.F. "Transformación del cauce del Turia en zona verde, deportivo-cultural y recreativa". El Levante. 7 de noviembre de 1980. p. 11.
- VETGES TÚ. "Con el Plan Sur, el cauce se tenía que haber convertido en una autopista" El Levante. 13 de junio de 1982.
- VETGES TÚ. "El parque del Turia, un espacio a planificar". El Levante. 6 de enero de 1980. p. 42.
- VETGES TÚ. "El río como zona verde". El Levante. 15 de junio de 1982
- VIÑALS, J.B. "Las mil caras del Pont Nou" El Levante. 14 de marzo de 2010. p. 36.



**AGRADECIMIENTOS**

---



El presente trabajo no hubiese podido ser realizado sin la ayuda de innumerables personas e instituciones que me han prestado su apoyo, ya sea de una forma directa -participando en aspectos concretos de apartados determinados- o indirecta -dándome ánimos, alimentándome, “soportando” mis variables humores durante el proceso...-.

Por ello, quiero que quede constancia de mi agradecimiento a:

- **Concepción López González**, Catedrática de Escuela Universitaria, mi directora en la investigación, que no solo ha estado acompañándome en el transcurso de la investigación sino que siempre me ha dado ánimos para seguir adelante.
- **Juan Gómis Gómez – Ygual**, profesor: gracias a sus estimulantes clases, a su enfoque y pasión por la conservación del patrimonio, a los paseos que dimos por el cauce del Turia... promovió en mí el interés, la ilusión y las ganas de adquirir más conocimiento sobre este tema.
- El **Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica** por la colaboración recibida y la disponibilidad de sus miembros, especialmente del Director del mismo, Jorge Llopis.

Es inestimable la colaboración que he recibido de las siguientes personas:

- **Pablo Barrufet**, que ha recorrido y fotografiado conmigo los puentes, me ha “avituellado” y acompañado en los momentos de escepticismo.
- Amigos que me han ayudado en las mediciones del viejo cauce, sin importarles el tiempo ni los esfuerzos: **Rafa Martí García**—topógrafo-, **Ramiro Puerta**, **M<sup>a</sup> José Verdecho** y **Mireia**.
- **Lorena** siempre está dispuesta a echarme una mano cuando se trata de la maquetación. Y a **Agust**, por sus magníficas fotografías.
- **Santiago Lillo**, compañero y por supuesto amigo, gracias por toda las horas pasadas conmigo dispuesto a solucionar cualquier tipo de adversidad. Y en general mis compañeros de unidad docente (**Marta**, **Marcos**, **Jorge...**) por su apoyo y comprensión.

Mi familia, aparte de arroparme, darme ánimo y sufrir mis ausencias y arrebatos, también ha participado de de diferentes maneras en la elaboración del texto:

- Mi madre y mi tía (**Asunción** y **Ángels**) leyéndolo y dándome sugerencias de corrección.

- Mi padre (**Dionisio**), que puso todos sus medios técnicos a mi disposición, me ayudó en la impresión y no dudó en hacer de recadero cuando me era más que necesario.
- Mi primo **Ximo**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, que especialmente ayudó y colaboró el proceso seguido en el cap. 4 punto 6.
- Mis tíos, **Paqui** y **Joaquín**, que se interesan, me preguntan y se alegran de saber.

Por último quiero dejar constancia del servicio que me han prestado las siguientes instituciones. Mi más sentido agradecimiento a todo el personal que en ellas trabaja - arquitectos, ingenieros, personal administrativo...- por su amabilidad y buen hacer:

- ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE VALENCIA
- ARCHIVO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO DE LA E.T.S.A.V (Luis Perdigón)
- CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TURIA (Jesús Martínez)
- BIBLIOTECA VALENCIANA DE SAN MIGUEL DE LOS REYES (Carmen y Rosa)
- BIBLIOTECA DE E.T.S. DE INGENIEROS DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS DE LA U.P.V
- BIBLIOTECA GENERAL DE LA U.P.V
- REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES SAN CARLOS
- SERVICIO DE COORDINACIÓN DE OBRAS EN VÍAS PÚBLICAS Y MANTENIMIENTO – INFRAESTRUCTURAS - INVENTARIO DE PASOS DE VEHÍCULOS Y FERROCARRIL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA (Enrique Encarnación y Ángel González )
- SERVICIO DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA - OFICINA TÉCNICA DE INFRAESTRUCTURAS DEL SERVICIO TRANSPORTE (Beatriz Romero)
- SERVICIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO DEL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. (Vicente Fos Claver)
- SERVICIO DE PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO, ETNOLÓGICO E HISTÓRICO DE LA GENERALITAT VALENCIANA (Consuelo Matamoros de Villa)
- SERVICIO DE PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y MEDIOAMBIENTAL DE LA GENERALITAT VALENCIANA (Carmina Pérez Olague)
- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
- LA CÁTEDRA DEMETRIO RIBES UVEG-FGV.
- INSTITUTO CARTOGRÁFICO VALENCIANO







**ESTUDIO DE LOS ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS QUE CONFORMAN EL  
CAUCE DEL RÍO TURIA ENTRE EL PUENTE DE SAN JOSÉ Y EL PUENTE DEL  
MAR DE VALENCIA. SIGLO XVI-XXI.  
HISTORIOGRAFÍA, ANÁLISIS GRÁFICO Y CATALOGACIÓN.**

**TOMO II**

**TESIS DOCTORAL**

**Autora: ÁNGELES RODRIGO MOLINA**

**Directora: CONCEPCIÓN LÓPEZ GONZÁLEZ**



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**

**Valencia - Septiembre 2011**

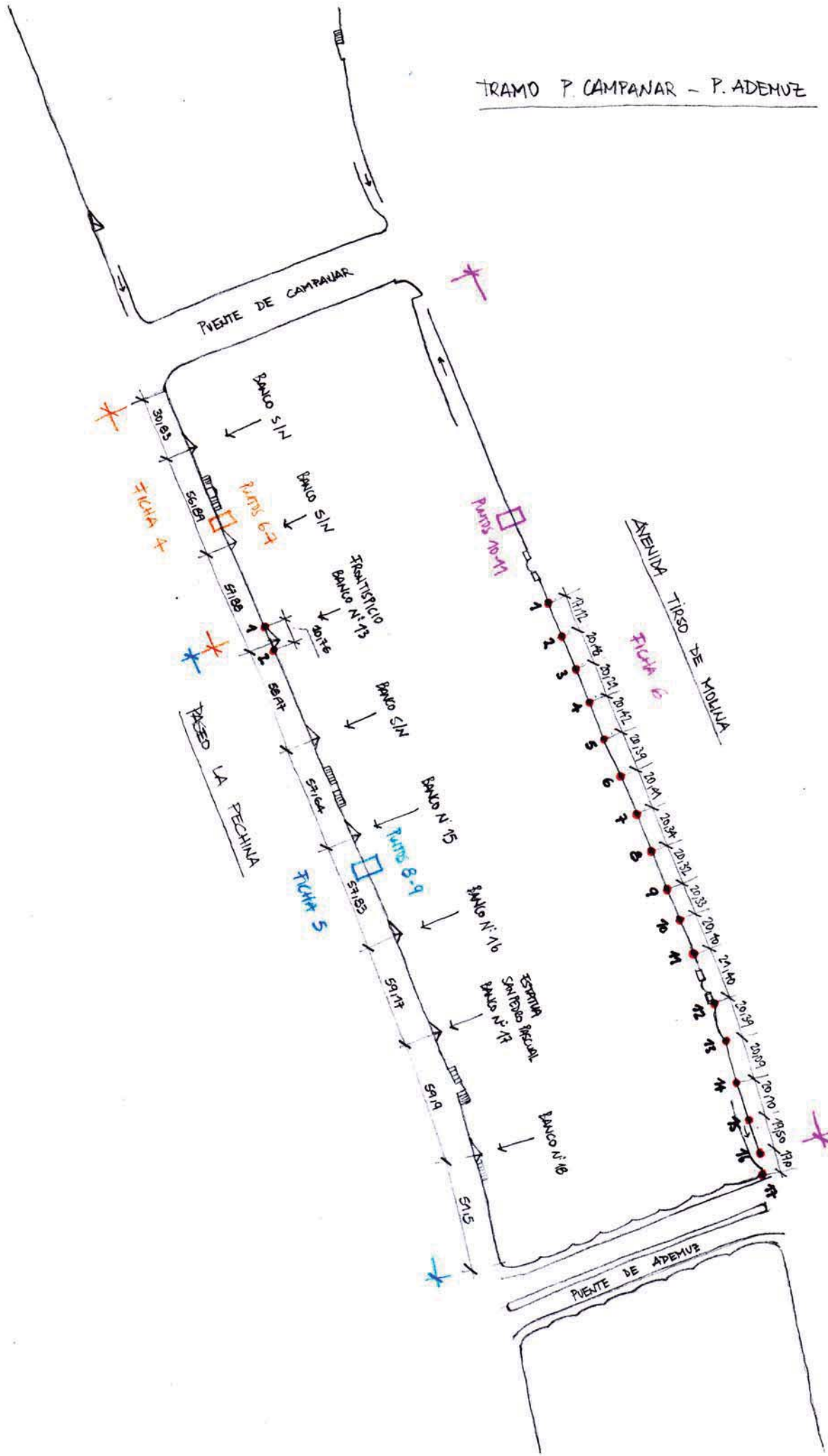
**ESQUEMAS DE LOS TRAMOS DE PAREDONES. ESTUDIO Y LOCALIZACIÓN DE LOS  
ADORNOS ESFÉRICOS**

---

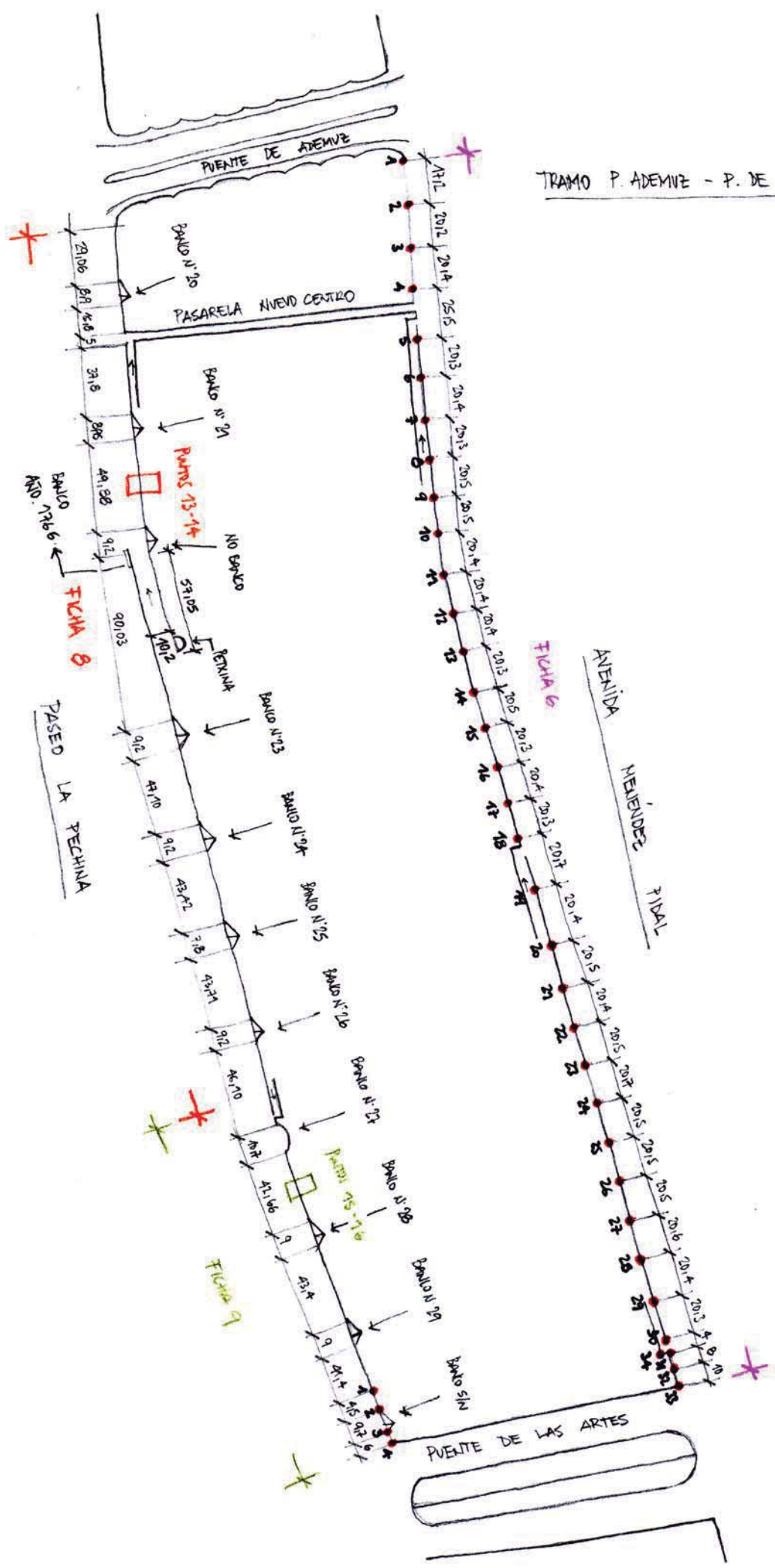




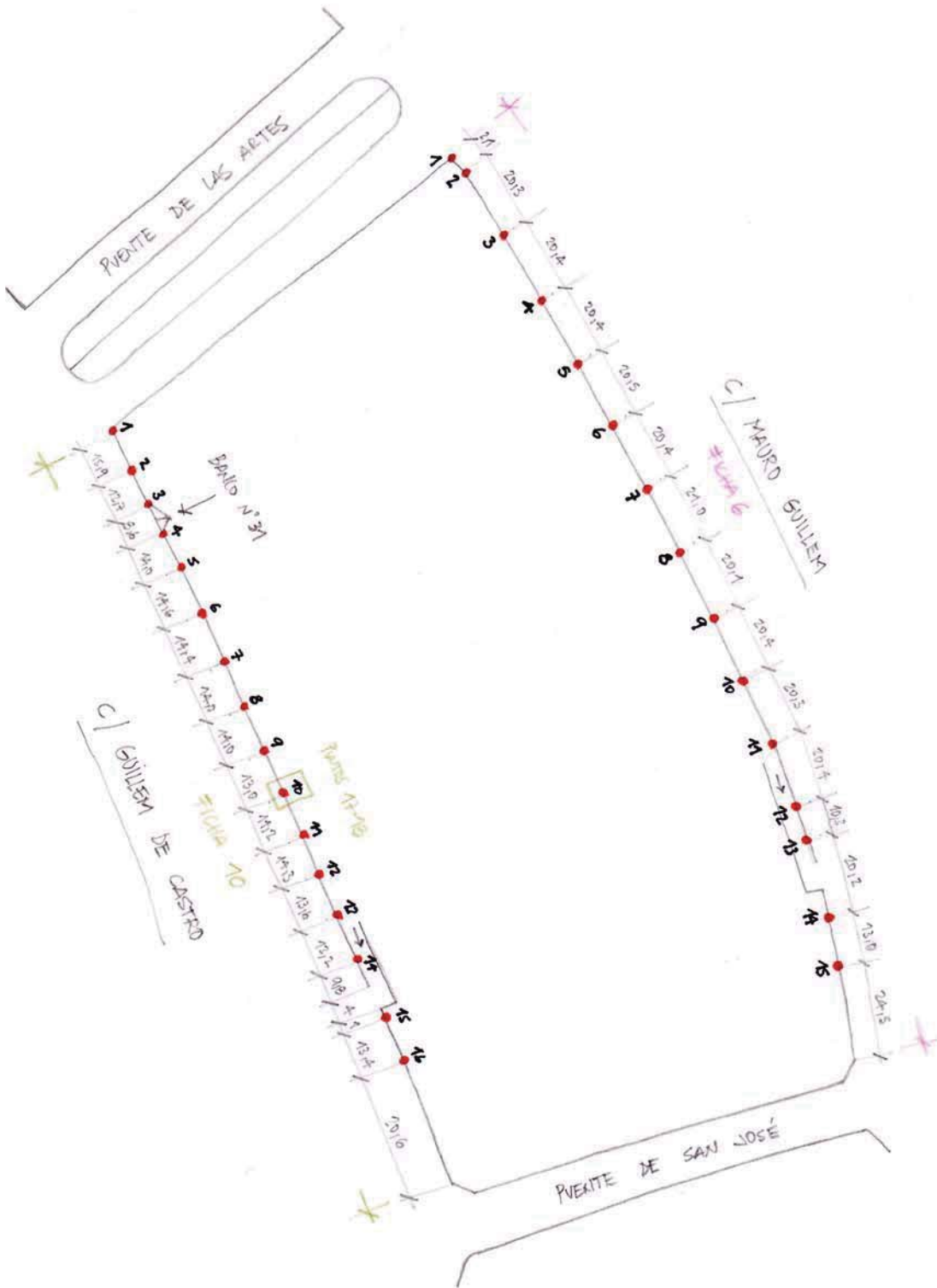
TRAMO P. CAMPANAR - P. ADEMUZ



TRAMO P. ADEMVE - P. DE LAS ARTES

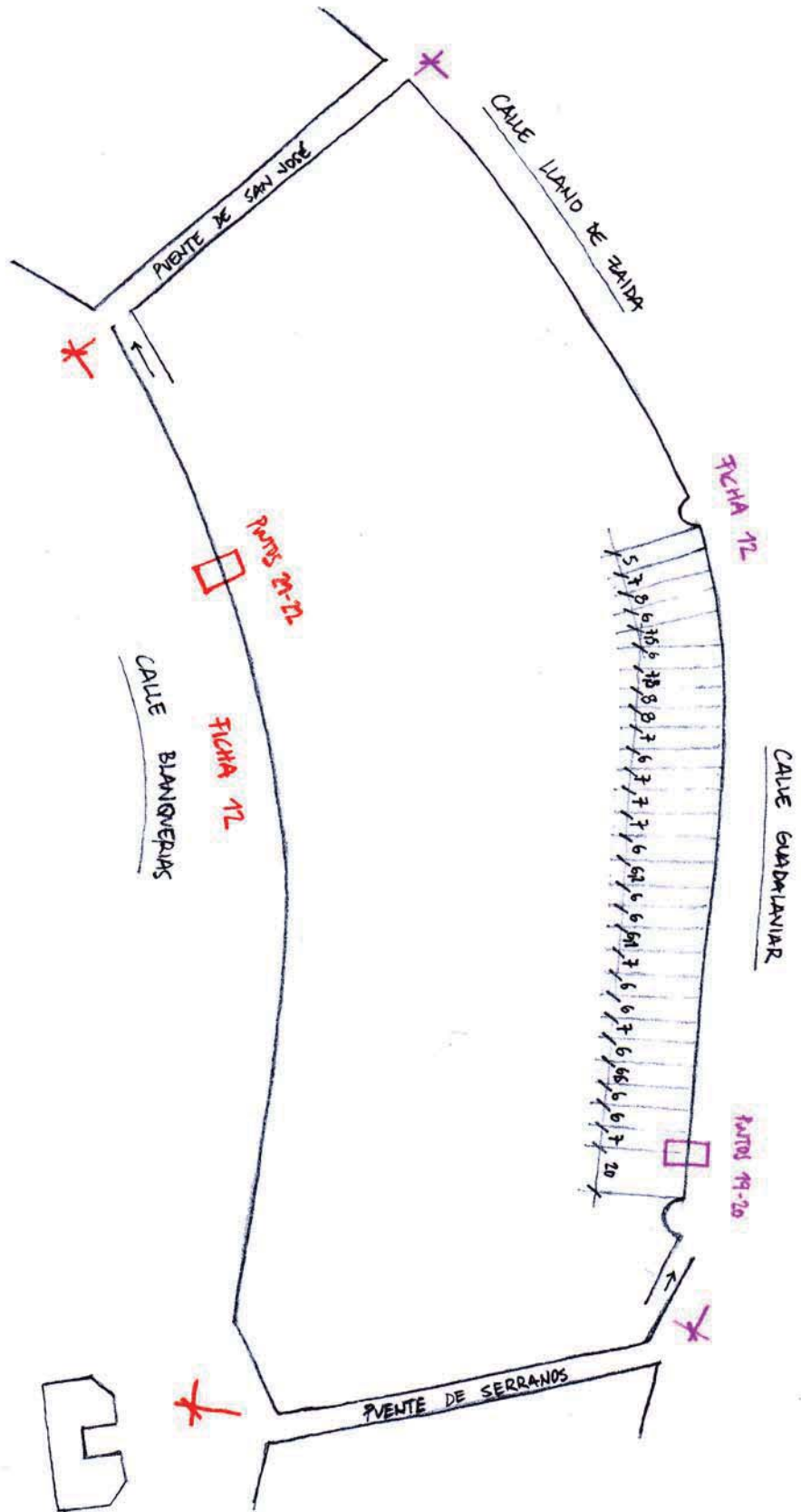


TRAMO P. DE LAS ARTES - P. DE SAN JOSÉ

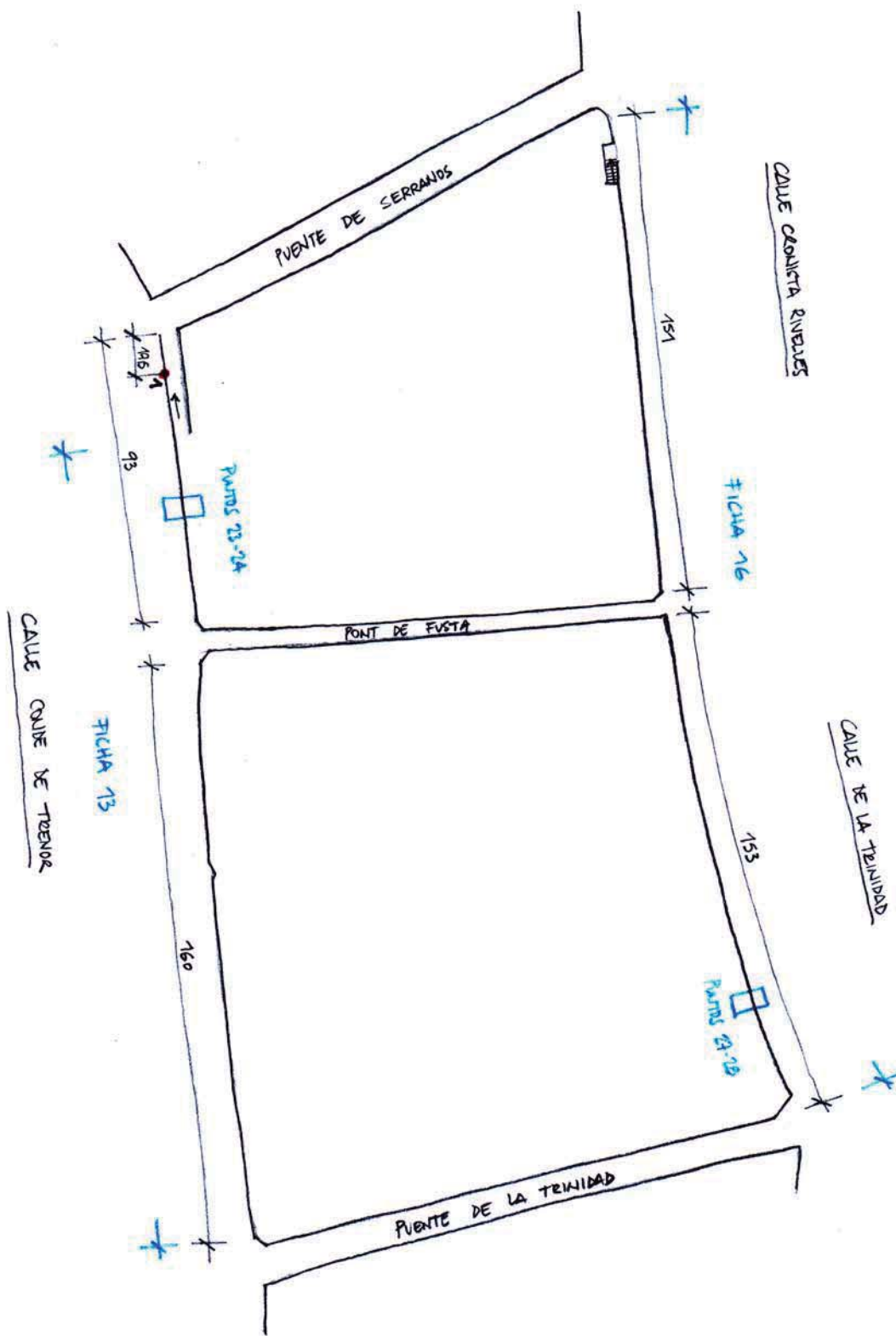




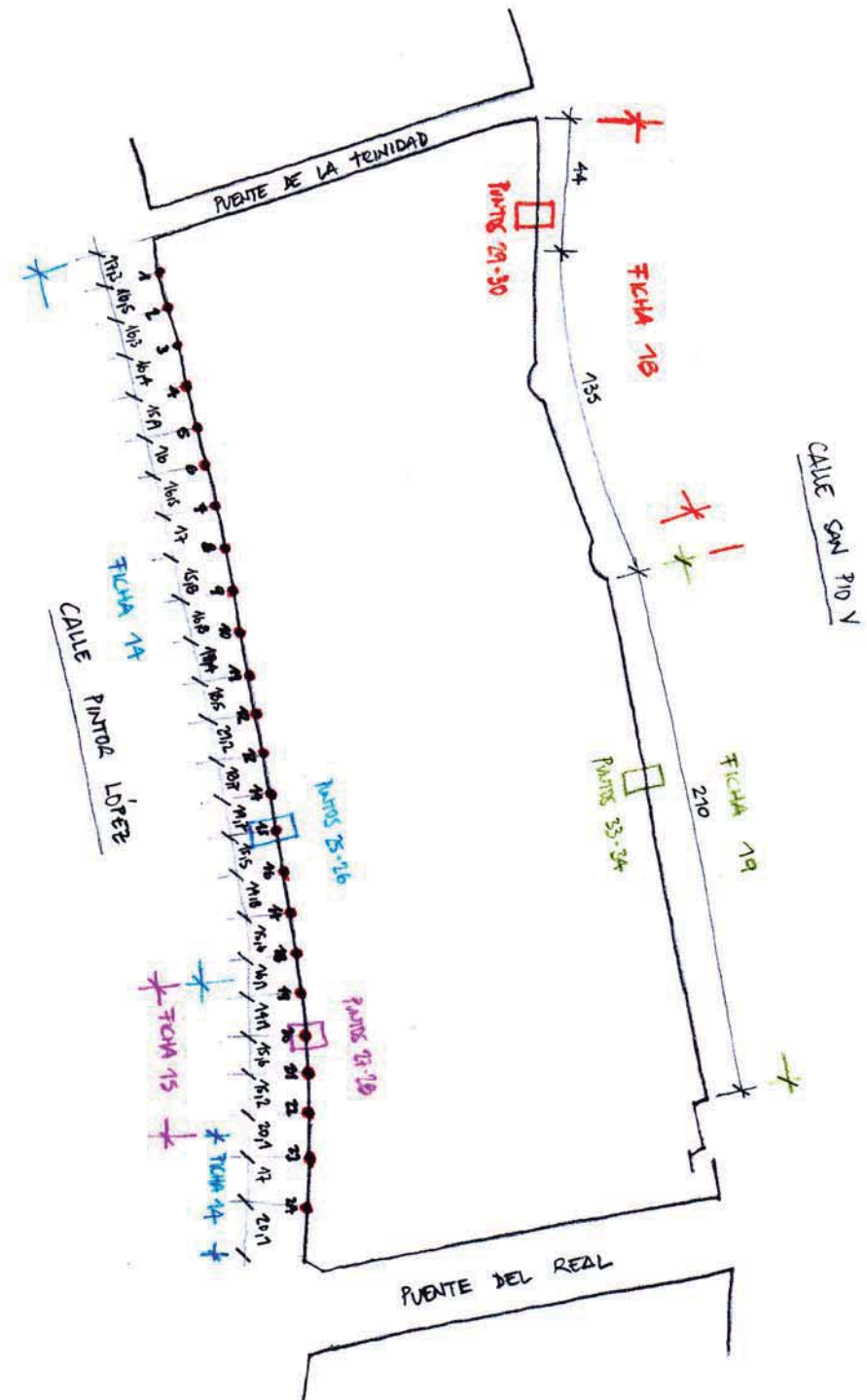
TRAMO P. SAN JOSÉ - P. DE SERRANOS



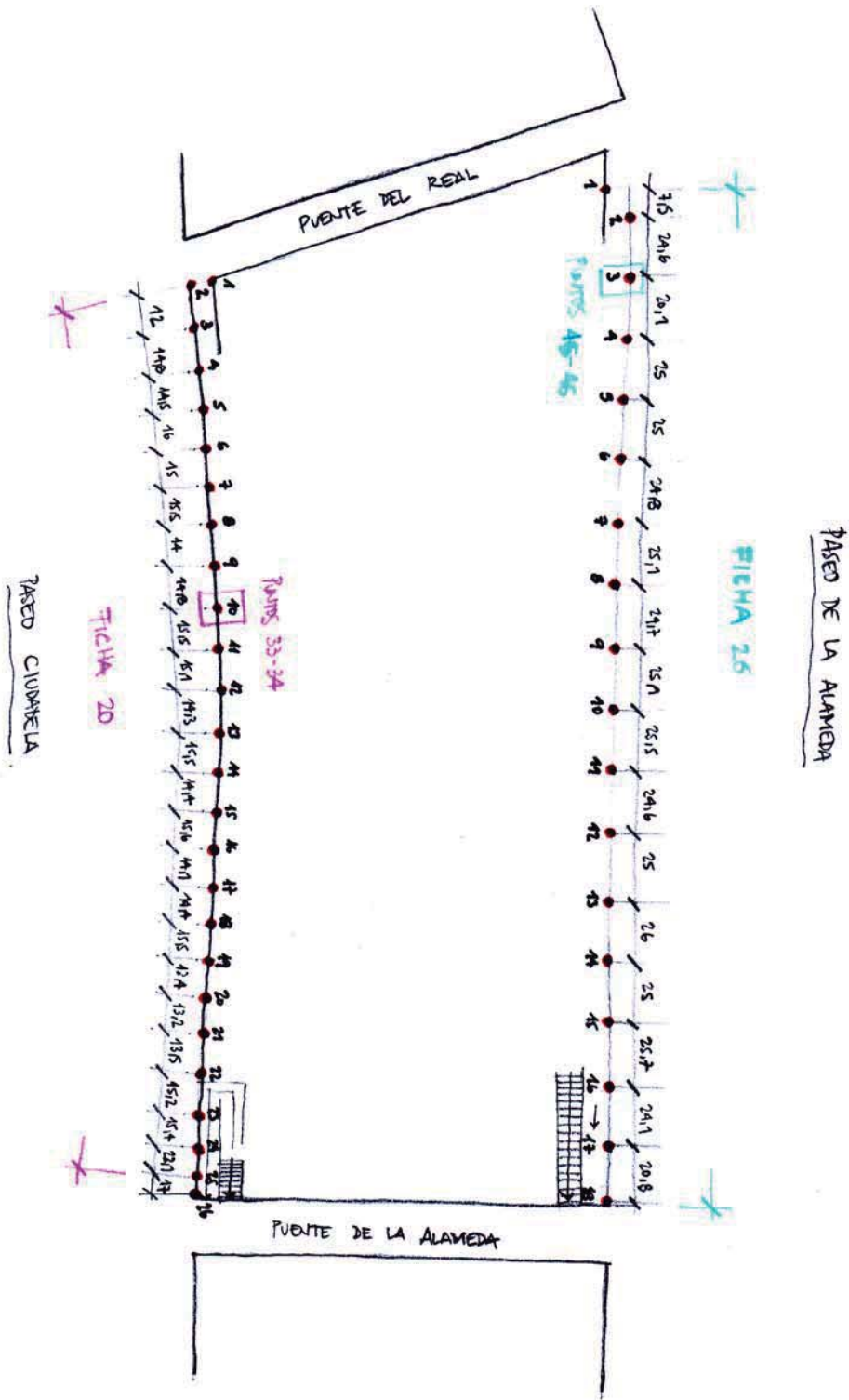
TRAMO P. DE SERRANOS - P. DE LA TRINIDAD



TRAMO P. DE LA TRINIDAD - P. DEL REAL



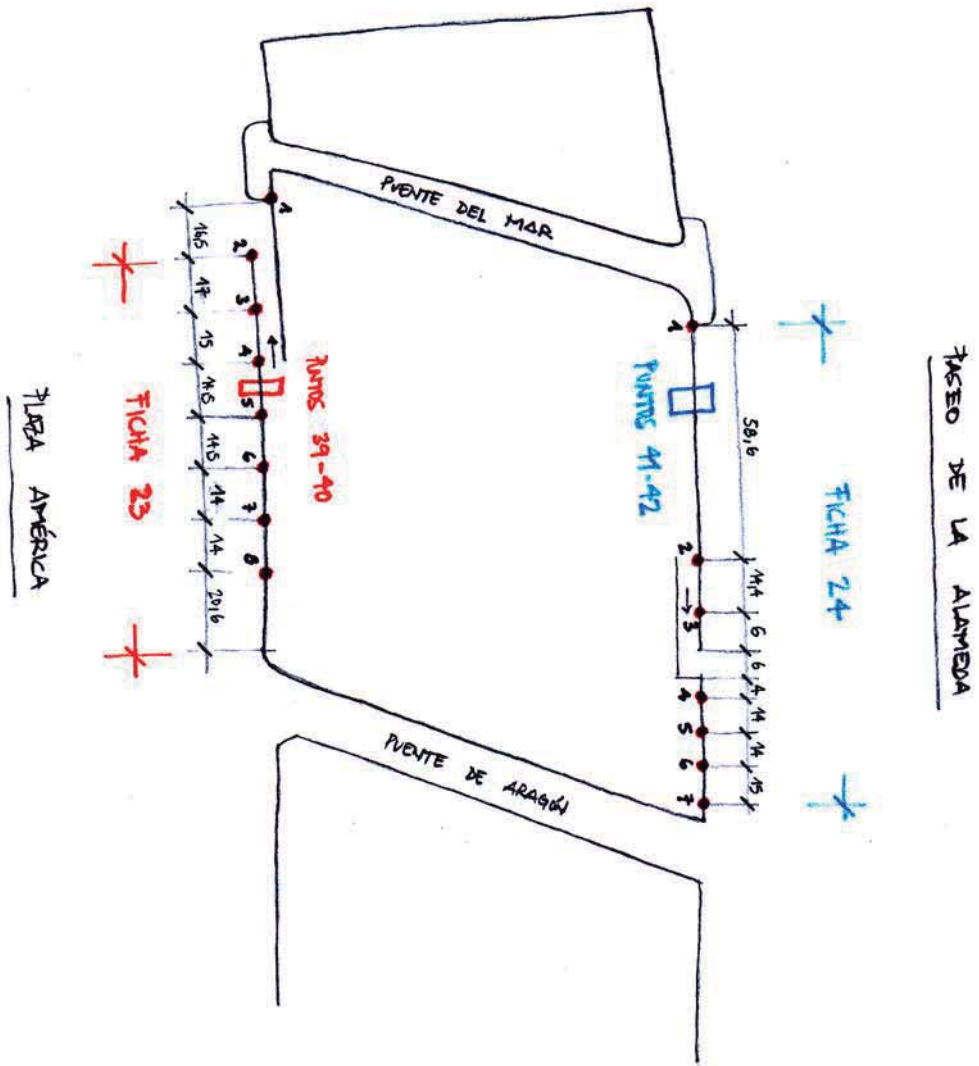
TRAMO P. DEL REAL - P. DE LA ALAMEDA



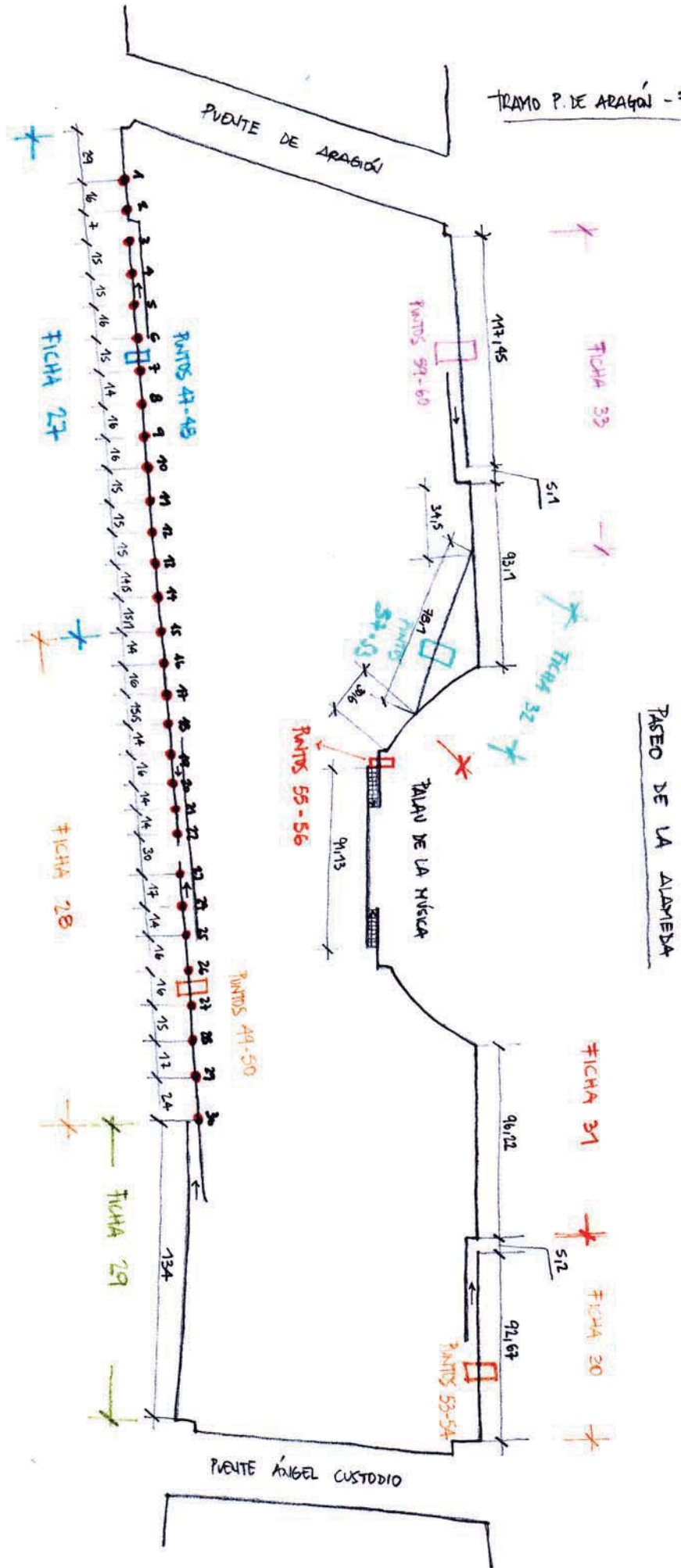




TRAMO P. DEL MAR - P DE ARAGÓN

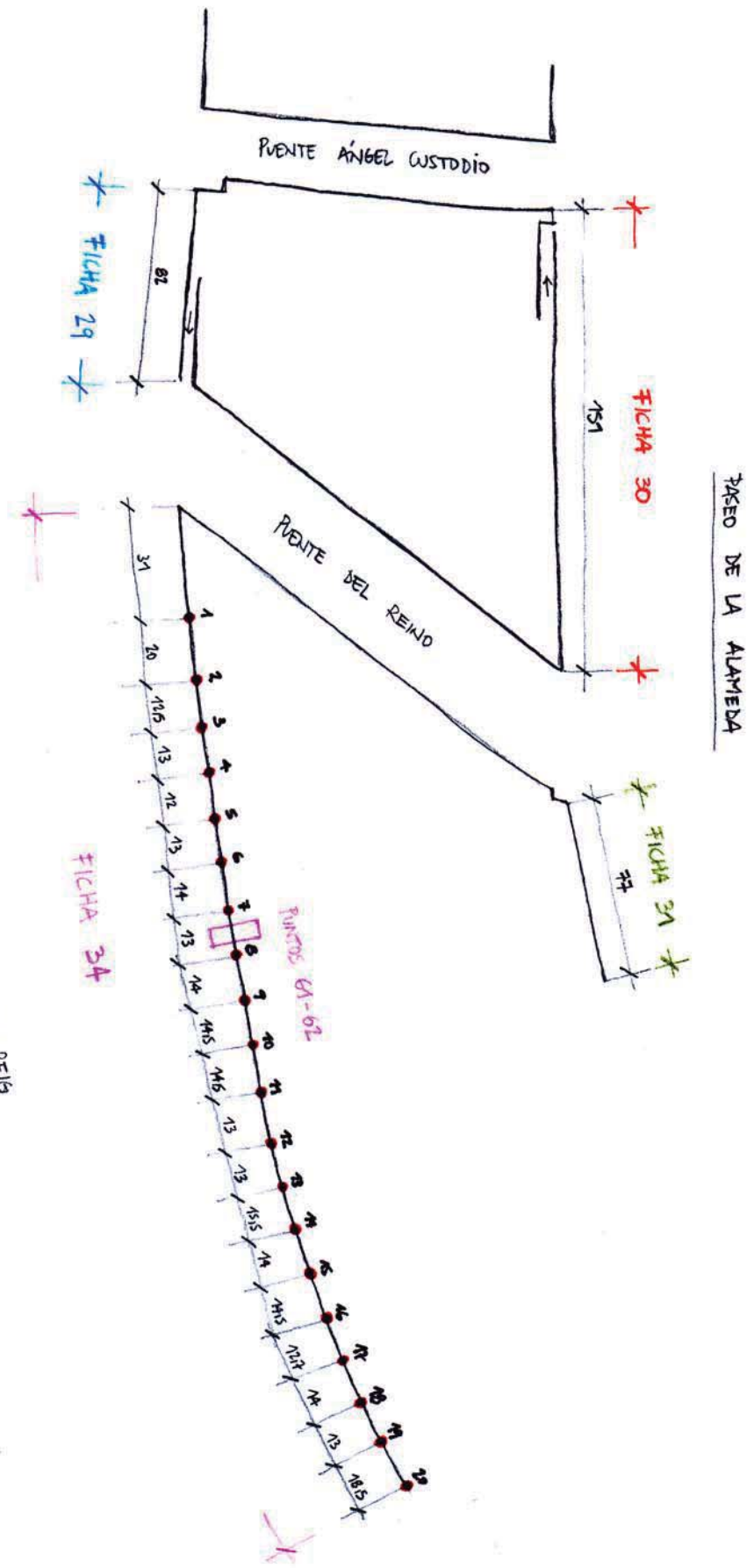


TRAMO P. DE ARAGÓN - P. ÁNGEL CUSTODIO



AVENIDA JACINTO BENAVENTE

TRAMO P. ANGELO CUSTODIO - P. DEL REINO





## **ANEXO I: FICHAS DE CARACTERIZACIÓN DE LOS PAREDONES Y PRETILES**

---

## ÍNDICE DE FICHAS

---

- Ficha 1.** Tramo desde el puente Nou d'Octubre al puente de Campanar. Subtramo 0 – 1. Ribera derecha.
- Ficha 2.** Tramo desde el puente Nou d'Octubre al puente de Campanar. Subtramo 2 - 3. Ribera derecha.
- Ficha 3.** Tramo desde el puente Nou d'Octubre al puente de Campanar. Subtramo 4 - 5. Ribera derecha.
- Ficha 4.** Tramo desde el puente de Campanar al puente de Ademuz. Subtramo 6 – 7. Ribera derecha.
- Ficha 5.** Tramo desde el puente de Campanar al puente de Ademuz. Subtramo 8 – 9. Ribera derecha.
- Ficha 6.** Tramo puente de Campanar – puente de Ademuz – puente de las Artes – puente de San José. Subtramo 10 – 11. Ribera izquierda
- Ficha 7.** Tramo desde el puente Nou d'Octubre al puente de Campanar. Subtramo 12-13. Ribera izquierda.
- Ficha 8.** Tramo desde el puente de Ademuz al puente de las Artes. Subtramo 13 – 14. Ribera derecha.
- Ficha 9.** Tramo desde puente de Ademuz al puente de las Artes. Subtramo 15 – 16. Ribera derecha.
- Ficha 10.** Tramo desde el puente de las Artes al puente de San José. Subtramo 17 – 18. Ribera derecha.
- Ficha 11.** Tramo desde el puente de San José al puente de Serramos. Subtramo 19 – 20. Ribera izquierda.
- Ficha 12.** Tramo desde el puente de San José al puente de Serramos. Subtramo 21 – 22. Ribera derecha.
- Ficha 13.** Tramo desde el puente de Serranos al puente de la Trinidad. Subtramo 23 – 24. Ribera derecha.
- Ficha 14.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 25 – 26. Ribera derecha.
- Ficha 15.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 27 – 28. Ribera derecha.
- Ficha 16.** Tramo desde el puente de Serranos al puente de la Trinidad. Subtramo 27'– 28'. Ribera izquierda.
- Ficha 17.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 29 – 30. Ribera izquierda.
- Ficha 18.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 31 – 32. Ribera izquierda.
- Ficha 19.** Tramo desde el puente de Trinidad al puente del Real. Subtramo 33 – 34. Ribera izquierda.

- Ficha 20.** Tramo desde el puente del Real al puente de la Alameda. Subtramo 33' – 34'. Ribera derecha.
- Ficha 21.** Tramo desde puente de la Alameda al puente de las Flores. Subtramo 35 – 36. Ribera derecha.
- Ficha 22.** Tramo desde puente de las Flores al puente del Mar. Subtramo 37 – 38. Ribera derecha.
- Ficha 23.** Tramo desde el puente del Mar al puente de Aragón. Subtramo 39 – 40. Ribera derecha.
- Ficha 24.** Tramo desde el puente del Mar al puente de Aragón. Subtramo 41 – 42. Ribera izquierda.
- Ficha 25.** Tramo desde puente de las Flores al puente del Mar. Subtramo 43 – 44. Ribera izquierda.
- Ficha 26.** Tramo del puente del Real – puente de la Alameda – Puente de las Flores. Subtramo 45 – 46. Ribera izquierda.
- Ficha 27.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 47 – 48. Ribera derecha.
- Ficha 28.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 49 – 50. Ribera derecha.
- Ficha 29.** Tramo del puente de Aragón - puente del Ángel Custodio – puente del Reino. Subtramo 51 - 52. Ribera derecha.
- Ficha 30.** Tramo del puente de Aragón - puente del Ángel Custodio – puente del Reino. Subtramo 53 - 54. Ribera izquierda.
- Ficha 31.** Tramo desde el puente de Aragón al puente del Ángel Custodio y tramo desde el puente del Reino hasta el final del paredón. Subtramo 55 – 56. Ribera izquierda.
- Ficha 32.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 57 – 58. Ribera izquierda.
- Ficha 33.** Tramo del puente de Aragón al puente del Ángel Custodio. Subtramo 59 – 60. Ribera izquierda.
- Ficha 34.** Tramo desde el puente del Reino hasta el final del paredón. Subtramo 61 – 62. Ribera izquierda.

## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente Nou d'Octubre al puente de Campanar. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

283 metros.

### ALTURA MEDIA:

3 metros.

### TALUD:

6,5%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1606

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón original realizado con mampostería ordinaria por hiladas, con grandes mampuestos, de piedra caliza, sensiblemente labrados, más o menos nivelados y como conglomerante mortero de cal. El pretil, de construcción reciente, realizado con dos hiladas de sillares.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 0-1.



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, estando mas acentuada en la zona del bajas del muro debido su ambiente húmedo.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo agravada por el continuo regadío de la jardinería adosada al muro hace que por capilaridad ascienda una importante cantidad de agua.

**Emplazamiento:** de forma continua a lo largo de todo el paredón en su parte baja.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

Erosión de los mampuestos con aparición de oquedades por su cara exterior.

**Causas probables:** Los agentes climatológicos, el viento como acción mecánica y la lluvia con efecto mecánico y disolvente, el paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En el paredón propiamente dicho, en toda su longitud.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo.

**Emplazamiento:** Ver plano (a una altura de 1,5-2 metros)

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

La jardinería adosada al muro en su parte baja crea un ambiente húmedo y sucio, Actuaciones indebidas en el muro con gran cantidad de parcheados con mortero de cemento. Roza longitudinal que recorre el muro ocultando antiguo cableado eléctrico. Presencia de vegetación en juntas que provocan la separación de piedras y disgregación del material de agarre.

**Causas probables:** Falta de criterio a la hora de diseñar la jardinería del cauce, la no exigencia de las autoridades competentes en la eliminación de los mismos. Falta de rigor en cuanto a las reparaciones realizadas. La falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Parcheados con mortero de cemento.



Roza longitudinal en todo el paredón.  
Vegetación adherida muro.



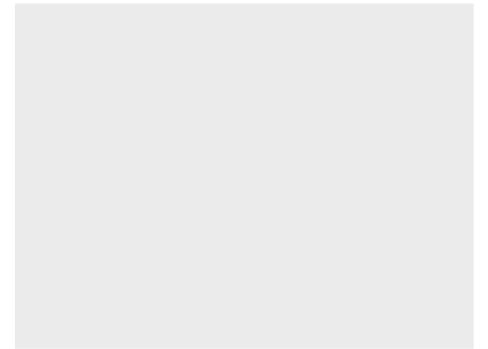
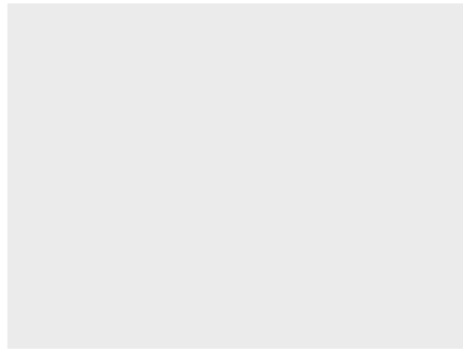
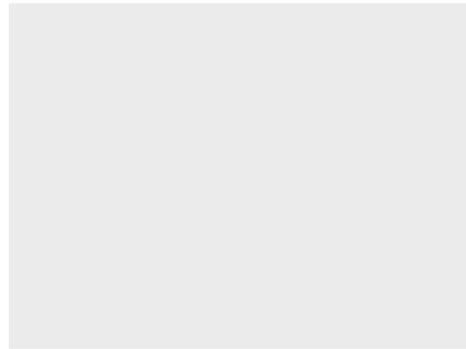
Vegetación en juntas.



Rejuntados con mortero de cemento.



Parcheados y rejuntados con mortero de cemento.  
Graffiti, suciedad generalizada.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente Nou d'Octubre al puente de Campanar. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

554 metros.

### ALTURA MEDIA:

4 metros.

### TALUD:

0 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1606 - Tras la riada 1731 construcción de estribos y refuerzo en cimientos y zona baja del muro.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria revestida con mortero de cal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería ordinaria, las dos primeras hiladas con mampuestos de mayor tamaño y ligeramente labrados, el resto del paredón con piedra bruta. Se aprecia que el paredón estaba revestido aunque en la actualidad se ha perdido casi en su totalidad. El pretil realizado con 2 hiladas de sillería. Todo el tramo reforzado con estribos en forma de punta de diamante cada aproximadamente 50 m.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

2

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 2 - 3



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del tramo, con aparición de grandes zonas con costras negras.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

Perdida de la sección útil de la parte inferior del muro, sin afectar a la estabilidad del mismo. Disgregación del material de revestimiento.

**Causas probables:** La exposición continua a la intemperie, el paso del tiempo unido a aparición de gran cantidad de humedad han hecho que los materiales pierdan sus características iniciales de resistencia.

**Emplazamiento:** erosión parte baja del muro, disgregación del revestimiento en generalizada.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua, la suciedad unida a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima al muro, provoca la aparición de musgo, líquenes, con gran cantidad de vegetación superior en juntas.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ROTURAS

De la punta de casi todos los estribos

**Causas probables:** Seguramente fueron rotas intencionadamente para la construcción de las casas que antiguamente se ubicaron en todo este tramo.

**Emplazamiento:** Rotura de los sillares de las puntas de los estribos.

#### GRIETAS

**Causa probable:** Grieta vertical estable provocada por la falta de adherencia entre los mampuestos y el mortero que los une, unido a las continuas vibraciones provocadas por el tráfico rodado.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** Descomposición del material de agarre, pérdida de adherencia de los morteros, por antigüedad de los mismos, exposición continua a la intemperie y acción de los agentes atmosféricos.

**Emplazamiento:** prácticamente en todo el paredón.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de vigas, tejas, morteros y pinturas de antiguas casetas, restos de cableados eléctricos y de antiguos recolectores de aguas pluviales. Rejuntados con mortero de cemento. Jardinería lindante con el paredón.

**Causas probables:** Necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el no uso. Falta de rigor en las reparaciones realizadas y falta de mantenimiento, Criterio erróneo a la hora de diseñar la jardinería.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Roturas de estribos.



Humedades zona inferior. con aparición de musgos, líquenes....



Vegetación superior en juntas.



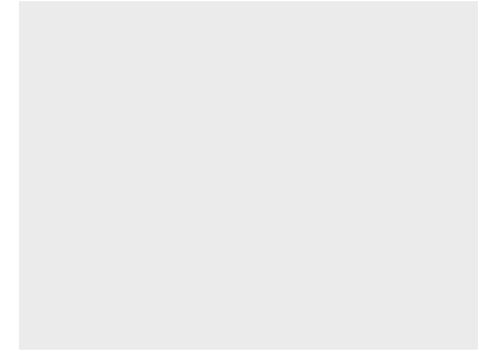
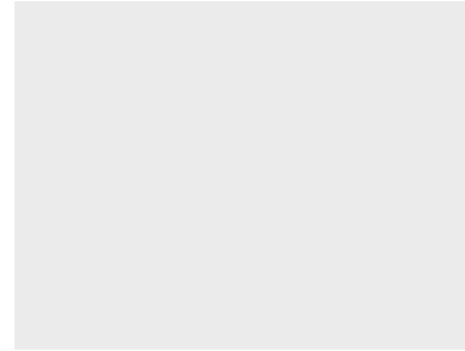
Suciedad generalizada, costras negras, restos de pintura en pretil.



Costra negra, musgo en pretil .



Disgregación del revestimiento.







## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente Nou d'Octubre al Puente de Campanar. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

45,5 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,25 metros.

### TALUD:

1,38 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1606 - Tras la riada 1731 construcción de estribos y refuerzo en cimientos y zona baja del muro.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería ordinaria con mampuestos de piedra caliza de diferentes tamaños, revestido con mortero de cal, doblado hasta una altura de 1,75 metros con mampuestos de iguales características. El pretil realizado con 2 hiladas de sillería. Todo el tramo reforzado con estribos realizados con sillería, en forma de punta de diamante, cada aproximadamente 50 metros.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

2

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 4 - 5



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de grandes zonas con costras negras principalmente en la última hilada de sillería del pretil.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Humedad por capilaridad, la humedad del propio suelo agravada por el continuo regadío de la vegetación adherida al muro y filtraciones entre los materiales del agua de lluvia

**Emplazamiento:** En la parte baja del paredón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad existente unida a la gran capa vegetal y las superficies porosas del pétreo crean el ambiente propicio para la aparición de musgo, líquenes y hongos.

**Emplazamiento:** En la parte baja del paredón.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, (la lluvia, el sol y el viento) unido a la gran cantidad de humedad provocan la descomposición de los morteros.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos, el viento, la lluvia, el sol, unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil y en las bolas.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo.

**Emplazamiento:** En pretil y partes altas.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de cableados eléctricos, antiguos recolectores de aguas pluviales.

Gran cantidad de vegetación en juntas.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el no uso. Por falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Zona baja y sobre el muro de refuerzo.



Antiguos desagües, parcheados con mortero de cemento.



Humedades en zona baja, vegetación .  
Suciedad generalizada, restos de pinturas .



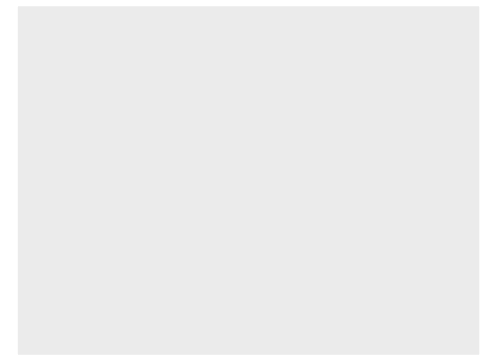
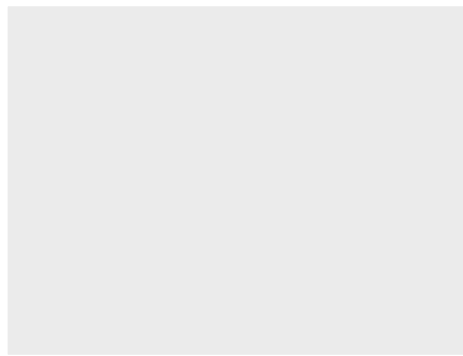
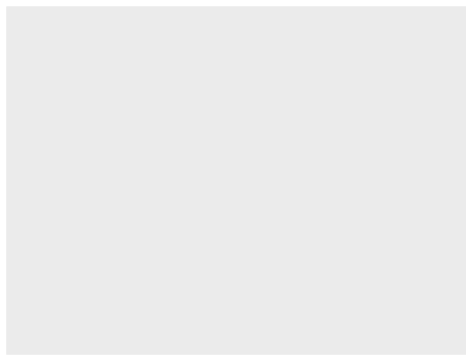
Roturas en estribos.



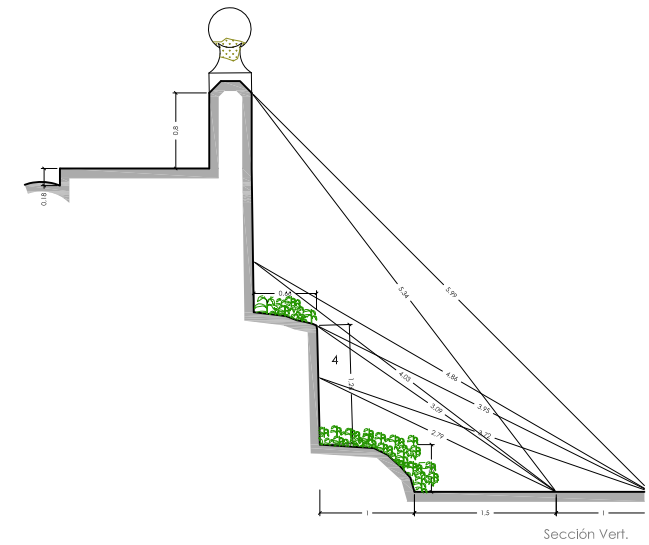
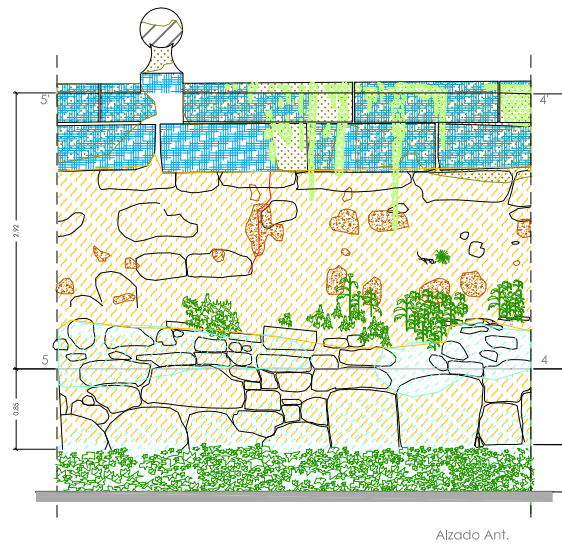
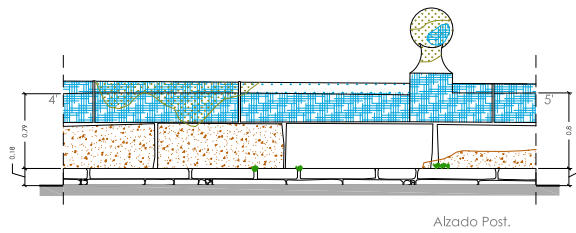
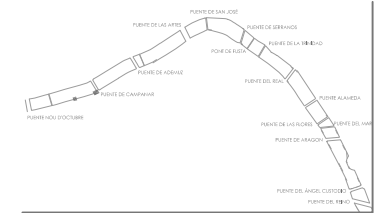
Trapa eléctrica inutilizada y rejuntada mortero de cemento.



Suciedad con aparición de costra negra en pretil.

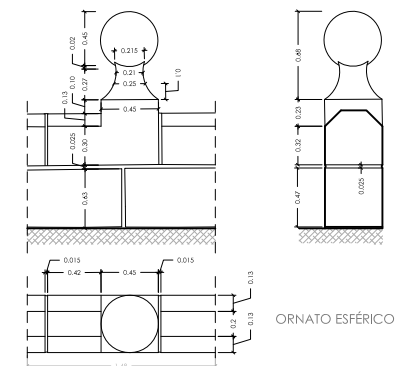
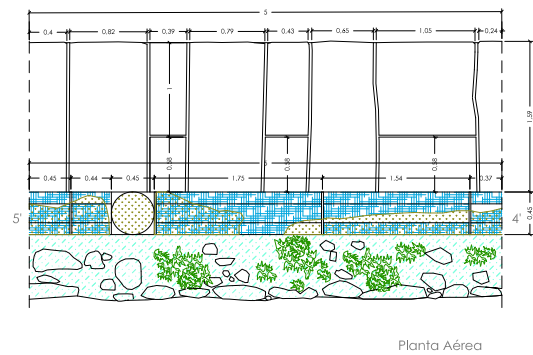


Tramo del puente Nou d'Octubre al Puente de Campanar.  
Ribera derecha.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Campanar al puente de Ademuz. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

140 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,50 metros.

### TALUD:

16,5 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1606 - Tras la riada 1731 construcción de estribos.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería ordinaria con mampuestos de gran tamaño (de 1 a 1,5 m de largo por 0,5 -0,75 metros de alto) y ligeramente labrados hasta una altura de 2 - 2,5 metros, el resto con mampuestos de diferentes tamaños. Revestido con mortero bastardo. El pretil realizado con 2 hiladas de sillería. Todo el tramo reforzado con estribos realizados con sillería, en forma de punta de diamante, cada aproximadamente 50 metros.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 6 – 7



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de grandes zonas con costras en todo el paredón principalmente su la parte baja y en el pretil.

#### HUMEDADES y AGENTES BIOLÓGICOS.

**Causas probables:** Humedad por capilaridad, la humedad del propio suelo agravada por el continuo regadío de la vegetación adherida al muro.

**Emplazamiento:** En la parte baja del paredón en las zonas donde la gran capa vegetal existente da sombra, durante todo el día, evitando que el muro seque y creando un ambiente húmedo propicio para la aparición de musgo y líquenes.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, (la lluvia, el sol y el viento).

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos, le viento, la lluvia, el sol, unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil y en las bolas

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** Disgregación del material de agarre por la antigüedad, la exposición continua a la intemperie y la vegetación existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento hacen que los morteros pierdan su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de las antiguas casetas, como huecos dejados por las vigas, restos de cemento e incluso de aplicados. Vegetación en juntas.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el no uso. Falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Zona baja y sobre el muro de refuerzo.



Roza longitudinal oculta con mortero de cemento.



Humedad, costras negras, suciedad generalizada, falta de conglomerante en juntas,



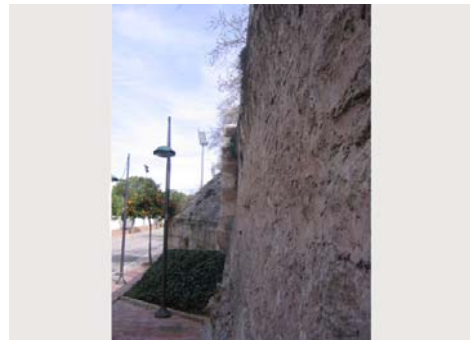
Vegetación en juntas.  
Zona ajardinada lindante con el paredón.



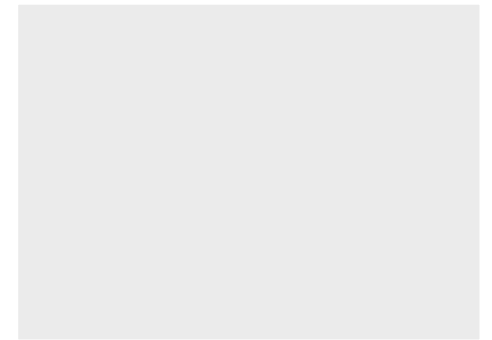
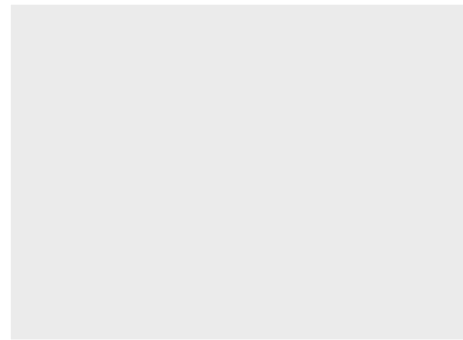
Restos de antiguas casetas adosadas al muro, suciedad, costras negras.



Pretil: Suciedad, vegetación superior en juntas  
Rejuntado con mortero de cemento, erosión.



Disgregación de revestimiento.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Campanar al puente de Ademuz. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

370 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,60 metros.

### TALUD:

0 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1606 - Tras la riada 1731 construcción de estribos.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería ordinaria, las tres primeras hiladas con mampuestos ligeramente labrados de gran tamaño, de hasta 2,15 m de largo y 60 cm de alto, el resto realizado con piedra bruta. Las dos últimas hiladas que conforman el pretil realizadas grandes sillares. Todo el tramo reforzado con estribos de sillería, en forma de punta de diamante, cada aproximadamente 50 metros. La parte alta del paredón revestida con mortero bastardo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 8 - 9



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición con costras negras en todo el paredón principalmente en el pretil, más expuesto a la intemperie y en zonas bajas donde la presencia de humedad es mas persistente.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Debido a la filtración del agua entre los materiales como a la humedad del propio suelo, por capilaridad asciende una importante cantidad de agua.

**Emplazamiento:** En la parte baja del paredón.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** Mala ejecución, el paso del tiempo, los agentes climatológicos, la lluvia, el sol y el viento.

**Emplazamiento:** En la parte alta del paredón, franja de aprox. 1,6 metros revestida con mortero bastardo de una intervención bastante actual.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** La humedad, los agentes climatológicos unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** Ver plano, en zona alta mas expuestas al viento y en zonas bajas donde la humedad es mas permanente.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** Disgregación del material de agarre por antigüedad, exposición continua a la intemperie y la vegetación existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento, hacen que los morteros pierden su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo, incultura.

**Emplazamiento:** Cerca de los accesos al río, a una altura de entre 1,5 y 2 metros.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de las antiguas casetas, como huecos dejados por las vigas, restos de cemento e incluso de aplacados. Zona ajardinada colindante con el paredón. Aberturas en el muro y utilizadas como casetas para de mantenimiento, eléctricas...

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el no uso. Por falta de mantenimiento. Por falta de rigor a la hora de diseñar la jardinería del cauce.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Disgregación del revestimiento.



Humedad, aparición de musgo en parte baja, parte baja erosionada.



Graffiti.



Huecos abiertos en el paredón.



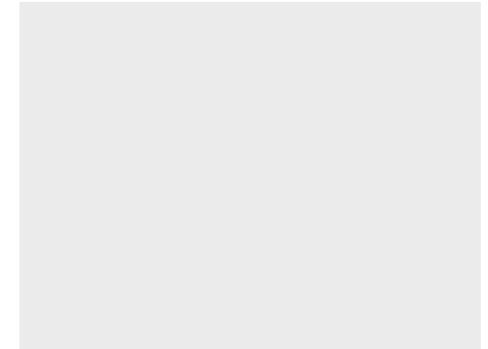
Vegetación superior en juntas.



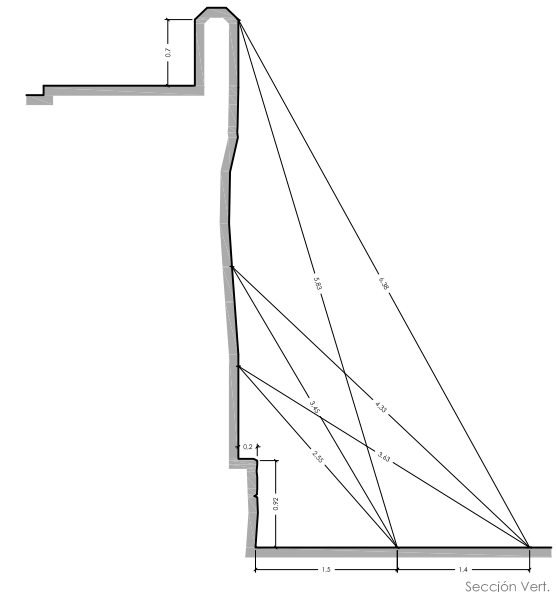
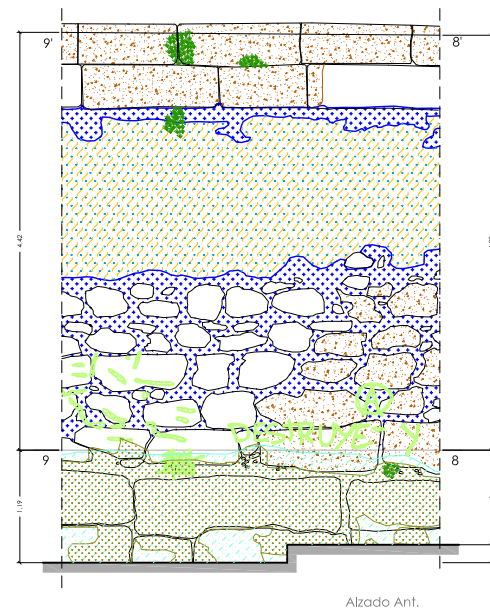
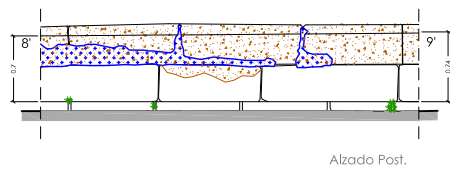
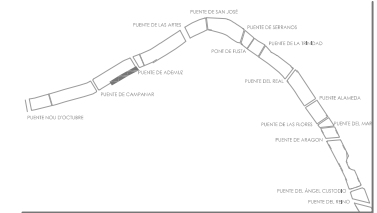
Disgregación, Costras negras.



Suciedad generalizada formación de costras negras en pretil.

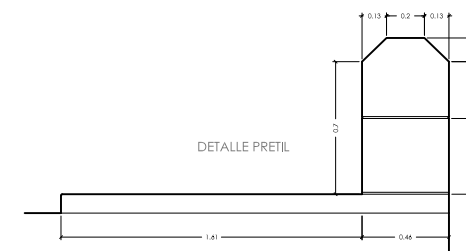
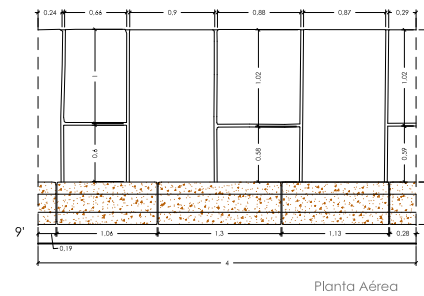


Tramo del puente de Campanar al puente de Ademuz  
 Ribera derecha.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Campanar – puente Ademuz – puente de las Artes – puente de San José.  
Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

Tramo 1= 510 m., tramo 2= 661 m., tramo 3= 274 m.

### ALTURA MEDIA:

4 a 6 metros.

### TALUD:

5,2 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Siglo XX

### TIPOLOGÍA:

Muro de hormigón revestido de piedra imitando la mampostería concertada.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Muros de hormigón de aproximadamente 25 - 30 cm de espesor con aplacado de piedra imitando la mampostería concertada, el remate del pretil realizado con sillería de 0,45 ancho por 0,32 de alto y entre 0,60 y 0,8 de largo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

Tramo 1:= 20; Tramo 2= 38; Tramo 3= 15

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 10 - 11



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo. La gran cantidad de vegetación trepante en todo el paredón favorece el ambiente húmedo y sucio propicio para la formación de costras negras.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el paredón.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Humedad por filtración entre los materiales del agua de lluvia y del agua procedente del regadío la vegetación trepante existente en todo el tramo, y la humedad del propio suelo que por capilaridad asciende al muro.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad unida a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima al muro crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes...

La acción inapropiada del hombre, uso de las esquinas como urinarios.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos, el viento, la lluvia y el sol unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil y en las bolas.

#### ROTURAS

**Causas probables:** ---

**Emplazamiento:** Última hilada de sillares.

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia o procedente del regadío de la jardinería disuelve las sales del muro tendiendo a arrastrarlas hacia el exterior.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Actos vandálicos, al tener el paredón una superficie más plana que el resto favorece este tipo de acciones.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Gran cantidad de vegetación trepante.

**Causas probables:** Error a la hora de diseñar la jardinería del cauce.

**Emplazamiento:** En gran parte del tramo.





Graffiti.



Humedades zona inferior.



Rotura de sillar y parcheados con mortero de cemento.



Suciedad generalizada con formación de costras negras en pretil.



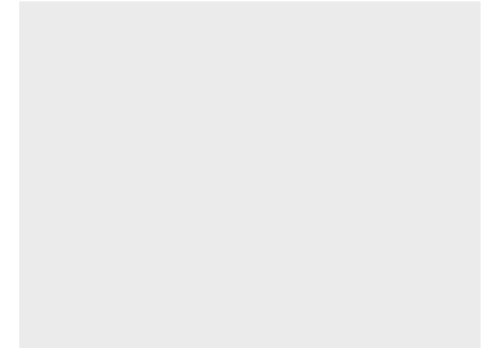
Trapas eléctricas insertadas en el paredón.



Restos de pintura.

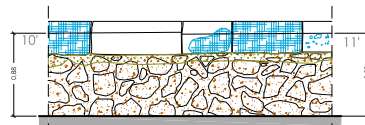
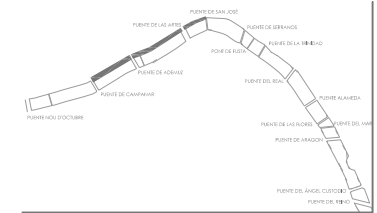


La jardinería cubriendo longitudinalmente todo el paredón.

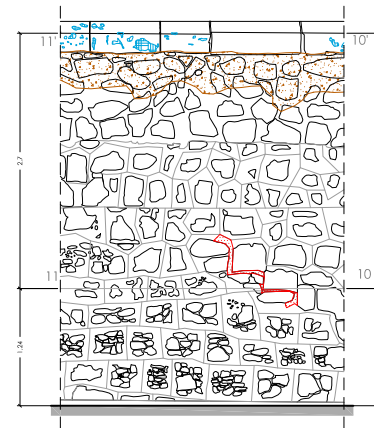




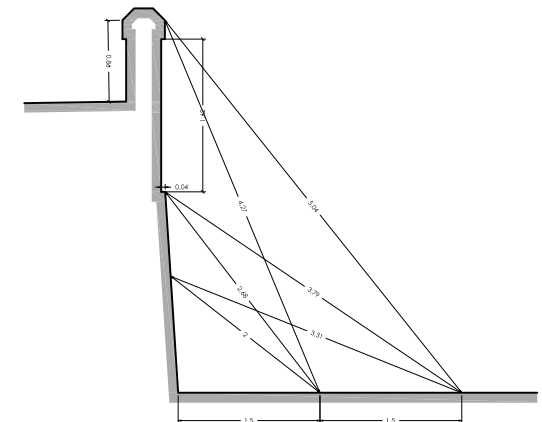
Tramos del puente de Campanar al puente de San José.  
Ribera izquierda.



Alzado Post.



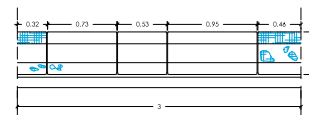
Alzado Ant.



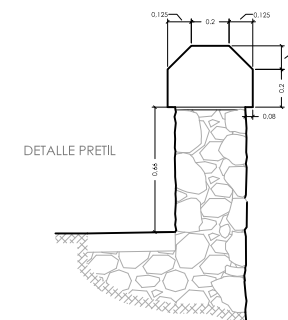
Sección Vert.

LEYENDA

-  Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
-  Humedad
-  Disgregación - Erosión
-  Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
-  Suciedad
-  Manchas de pintura - Graffiti
-  Eflorescencias
-  Costra Negra
-  Grietas - Fisuras - Roturas
-  Elementos Impropios



Planta Aérea



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente Nou d'Octubre al Puente de Campanar. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

763 metros.

### ALTURA MEDIA:

6 - 7 metros.

### TALUD:

8%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

S. XX

### TIPOLOGÍA:

Muro de hormigón con aplacado de piedra imitando a la mampostería concertada de aparejo poligonal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Muros de hormigón de aproximadamente 25 - 30 cm de espesor con aplacado de piedra imitando la mampostería concertada, el remate del pretil realizado con sillería de 0,45 ancho por 0,32 de alto y entre 0,60 y 1 metro de largo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

22

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 12 – 13



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

Tramo en buen estado de conservación, los daños en el paramento que se pueden encontrar no afectan a la estabilidad de muro.

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, especialmente en partes altas del paredón, con la aparición de costras negras.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Humedad por capilaridad, humedad del propio suelo.

**Emplazamiento:** De forma continua a lo largo de todo el paredón.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE ENTRE PIEDRAS

**Causas probables:** Pérdida de adherencia de los morteros, por antigüedad de los mismos, exposición continua a la intemperie y acción de los agentes atmosféricos.

**Emplazamiento:** Última hilada de sillería del pretil

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, el viento como acción mecánica y la lluvia en efecto mecánico y disolvente.

**Emplazamiento:** Zona alta del muro, última hilada de sillería del pretil, y en bolas.

#### GRIETAS

**Causas probables:** Grieta entre el elemento unitario y el mortero, por asiento puntual con aparición de tracciones en la base.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Existencia vegetación trepante y arbustos a lo largo del muro. Canalizaciones de agua adheridas al paredón incluso atravesándolo. Restos de elementos metálicos oxidados.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el uso. Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce colocando vegetación trepante que dañan el muro. No exigencia de las autoridades competentes en la eliminación de los mismos.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Vegetación adherida a lo largo de todo el paredón.



Humedades por capilaridad.



Suciedad generalizada, aparición de costras negras en la parte alta del muro.



Grieta vertical.



Humedad en las esquinas.



Bajante adherida al muro.



Falta de material conglomerante, vegetación en juntas.



Restos de postes eléctricos.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Ademuz al puente de las Artes. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

519 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,85 metros.

### TALUD:

9,8%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1606 - Tras la riada 1731 construcción de estribos.

### TIPOLOGÍA:

Paredón de mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado a base de mampostería ordinaria de piedra caliza y como material de agarre mortero de cal, tramo reforzado con estribos cada 50-55 metros, realizados de sillería, para evitar que el agua rompiese directamente sobre él. El pretil realizado con grandes sillares de hasta 2 metros de longitud.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 13 – 14



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado, falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, especialmente en partes altas del paredón, con la aparición de costras negras.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo y el continuo regadío del jardín adyacente que por capilaridad asciende una gran cantidad de agua.

**Emplazamiento:** De forma continua a lo largo de todo el paredón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad unida a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima al muro crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes...

**Emplazamiento:** ver plano.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE ENTRE PIEDRAS

**Causas probables:** La gran cantidad de agua que asciende por capilaridad va descomponiendo todo el material conglomerante de los mampuestos que conforman el muro. Los elementos vegetales existentes en las juntas, el crecimiento de sus raíces pueden provocar la separación de las piedras y la disgregación de los morteros.

**Emplazamiento:** Toda la parte baja del paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Pérdida de sección útil de la parte inferior del paredón demostrando así una importante actividad de descomposición y erosión de los materiales causados por gran cantidad de humedad existente, contaminación, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** En la parte baja del paredón (ver plano).

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Roza longitudinal que recorre todo el tramo cegada con mortero de cemento ocultando antiguo cableado eléctrico, restos de techumbres de antiguas casetas adosadas al muro, gran cantidad de plantas en juntas.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el uso. Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce, que con su continuo regadío deterioran cada vez más el muro, la no exigencia de las autoridades competentes en la eliminación de los mismos.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Falta de material conglomerante en juntas.



Rotura de sillares de la parte alta del estribo.



Suciedad, costras negras, parchados con mortero de cemento en pretil.



Restos de antigua caseta adosada al pretil.



Roza longitudinal recorriendo todo el paredón con añadidos de mortero de cemento.



Humedades parte baja del paredón.



Alteraciones biológicas: musgo.



"LA PETXINA": suciedad, erosión, roturas.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Ademuz al puente de las Artes. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

176 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,90 metros.

### TALUD:

20,60%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1606 - Tras la riada 1731 construcción de estribos.

### TIPOLOGÍA:

Paredón de mampostería ordinaria revestido con mortero de cal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado a base de mampostería ordinaria de piedra caliza y como material de agarre mortero de cal, revestido en su totalidad. El pretil de 45 cm de ancho y 0,92 de alto está realizado con grandes sillares hasta 1,7 metros de largo. Tramo reforzado con estribos cada 50-55 metros, realizados de sillería.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

3

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 15 – 16



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado, falta de mantenimiento, ambiente húmedo y sucio propicio para la formación de costras negras.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo y el continuo regadío del jardín adyacente que por capilaridad asciende una gran cantidad de agua.

**Emplazamiento:** De forma continua a lo largo de todo el paredón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes...

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE ENTRE PIEDRAS

**Causas probables:** La gran cantidad de agua que asciende por capilaridad descompone todo el material conglomerante de los mampuestos que conforman el muro. Los elementos vegetales existentes en las juntas, el crecimiento de sus raíces pueden provocar la separación de las piedras y la disgregación de los morteros.

**Emplazamiento:** Toda la parte baja del paredón.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, unido a la gran cantidad de humedad, ha hecho que los revestimientos pierdan sus características iniciales de durabilidad, dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos, el viento, la lluvia, el sol, unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil y en las bolas.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Parheados con mortero de cemento.

**Causas probables:** Criterio erróneo a la hora de realizar las reparaciones en el muro.

**Emplazamiento:** Longitudinalmente en parte alta del paredón.





Vegetación en juntas, en parte baja del paredón.



Suciedad generalizada.



Formación de costras negras en pretil



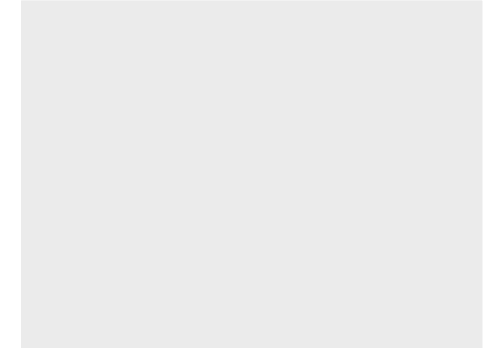
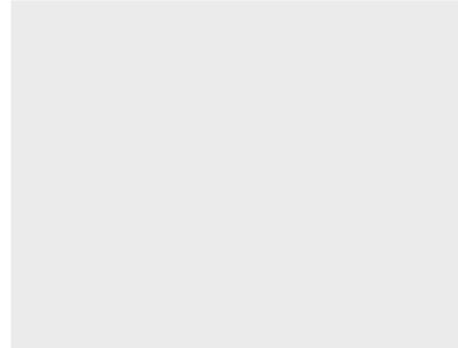
Disgregación del material de agarre.



Parcheado longitudinal con mortero de cemento longitudinal.



Restos de pinturas de antiguas casetas.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de las Artes al puente de San José. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

225 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,35 metros.

### TALUD:

5,43%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592-1606

### TIPOLOGÍA:

Paredón de mampostería ordinaria revestido con mortero de cal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado a base de mampostería ordinaria de piedra caliza, con grandes mampuestos en la base y como material de agarre mortero de cal. Se encuentra revestido con mortero bastardo. El pretil de 45 cm de ancho y 0,86 de alto está realizado con grandes sillares hasta 2 metros de largo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

17 (separadas entre 15 y 17 m)

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 17 - 18



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

Generalizada llegando a formar grandes manchas de costras negras.

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado, polución falta de mantenimiento, ambiente húmedo y sucio propicio para la formación de costras negras.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo y el continuo regadío del jardín adyacente que por capilaridad asciende una gran cantidad de agua.

**Emplazamiento:** Ver plano, en zona baja hacia la mitad del tramo.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro crea el ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes...

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, (la lluvia, el sol y el viento) unido a la gran cantidad de humedad, ha provocado que los revestimientos pierdan sus características iniciales de durabilidad, dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos, unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil y en las bolas

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua, filtrada de la lluvia y la procedente del regadío de la jardinería, disuelve las sales del muro tendiendo a arrastrarlas hacia el exterior.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Parcheados con mortero de cemento. Restos de antiguas casetas.

**Causas probables:** Criterio erróneo a la hora de reparar el muro. Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el uso. Por falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Longitudinalmente en parte alta del paredón. Ver plano





Vegetación en juntas, parte baja del paredón.



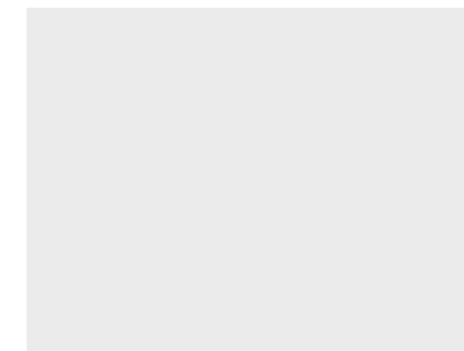
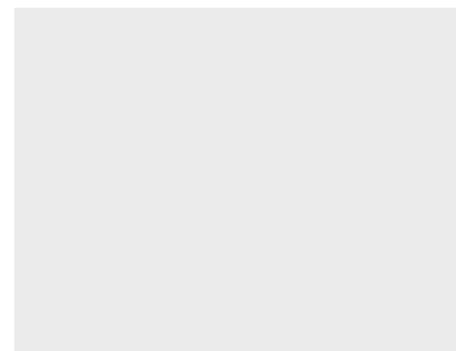
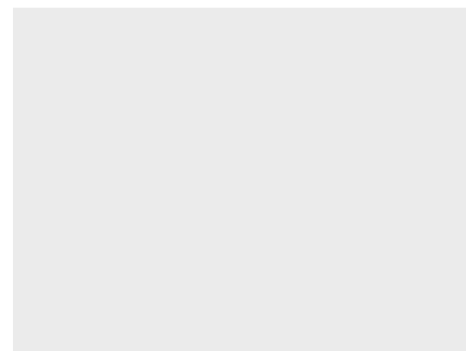
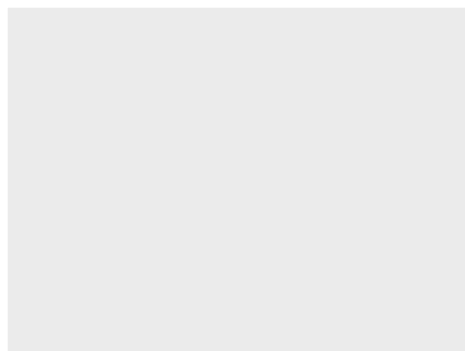
Suciedad generalizada con formación de costra negra.



Parcheado de cemento que recorre longitudinalmente todo el tramo en su parte alta.

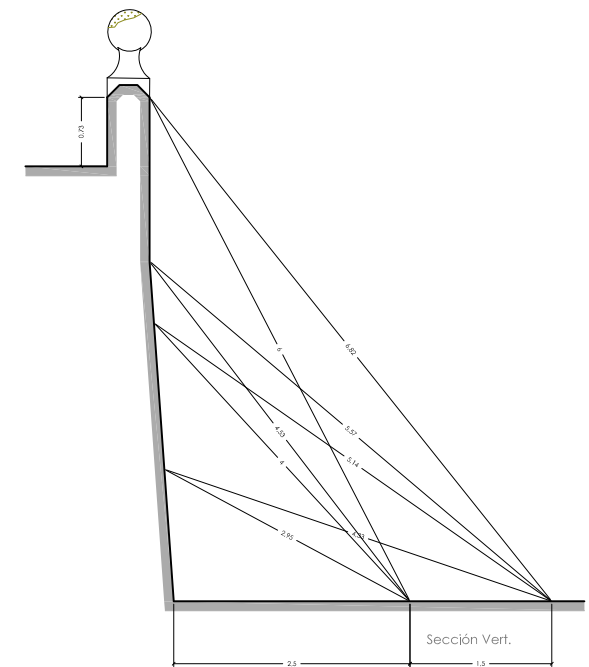
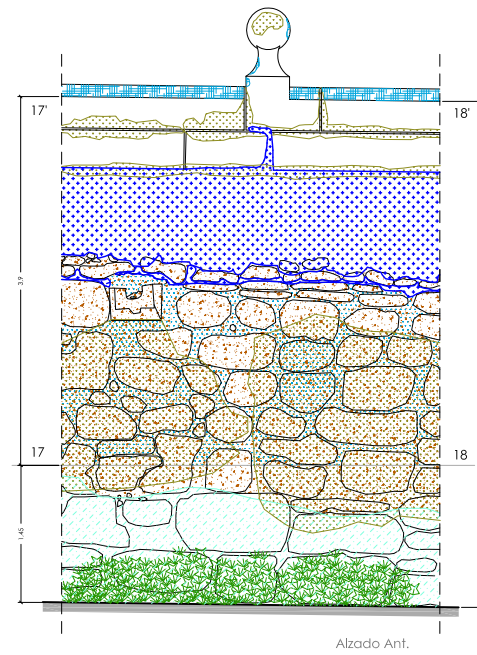
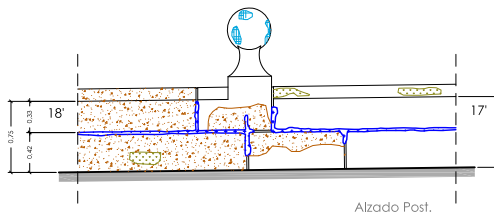
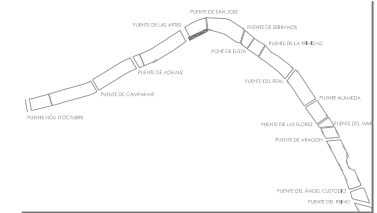


Suciedad en el pretil, formación de costras negras, musgo.



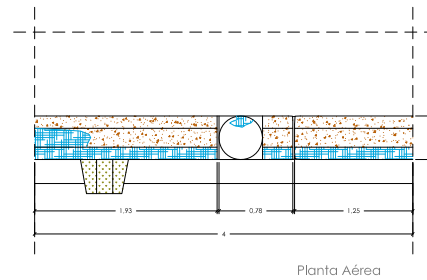


Tramo del puente de las Artes al puente de San José.  
 Ribera derecha.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde puente de San José al puente de Serranos. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

500 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,35 metros.

### TALUD:

9,22 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminado antes de 1608

### TIPOLOGÍA:

Muro mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón, la zona baja, hasta 2,50m conserva su estado original, mampostería ordinaria con piedra bruta de diferentes tamaños con hiladas mas o menos regulares.-La piedra utilizada es caliza de la cantera de Godella y el material de agarre mortero de cal. el resto-. El resto del paredón, incluso el pretil, de mampostería concertada, realizado tras la riada del 57 donde gran parte de los tramos se recrecieron en altura. Última hilada del pretil con sillería. Se pueden observar en todo el tramo los antiguos desagües de las casas separados cada 6-7 metros en el tramo lindante a la calle Guadalaviar.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 19 - 20



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo, todo ello unido al ambiente húmedo favorece la aparición de costras negras.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el paredón.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Humedad por filtración entre los materiales del agua procedente de la lluvia y del regadío de la jardinería. Humedad por capilaridad del propio suelo. Además encontramos cerca del puente de San José una canalización de agua obstruida que vierte constantemente agua sobre el muro.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua, la suciedad unido a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima al muro crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes...

La acción del hombre, utilizando las esquinas como urinarios.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, el viento como acción mecánica y el agua en efecto mecánico y disolvente.

**Emplazamiento:** Zona baja del muro y en la última hilada de sillería del pretil.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE ENTRE PIEDRAS

**Causas probables:** La gran cantidad de agua que asciende por capilaridad descompone todo el material conglomerante de los mampuestos que conforman el muro. Los elementos vegetales existentes en las juntas, el crecimiento de sus raíces pueden provocar la separación de las piedras y la disgregación de los morteros. La antigüedad del paramento y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** En todo el paredón en su parte baja – media.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo, incultura.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Tuberías adosadas al muro que incluso lo atraviesan, actuaciones indebidas, utilización de los huecos existentes como basureros e incluso como viviendas...

**Causas probables:** Reparaciones o actuaciones sin criterio formal ni estético.

**Emplazamiento:** En gran parte del paredón.



Falta de material conglomerante en juntas.



Disgregación de la piedra.



Antiguos desagües utilizados como vertedero de basura.



Antiguos desagües utilizados como "viviendas".



Rotura de canalizaciones de agua.



Huecos de antiguos desagües cegados con piedra y cemento.

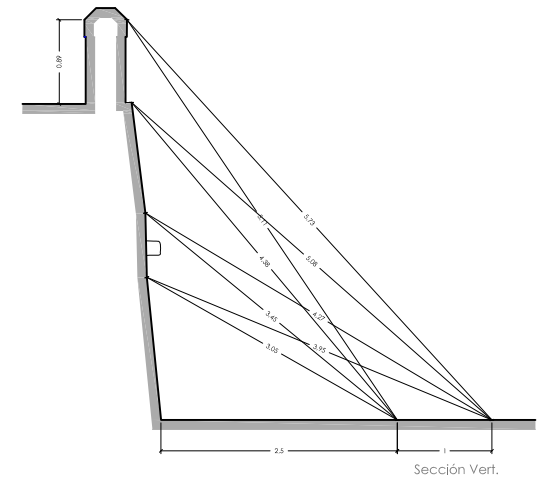
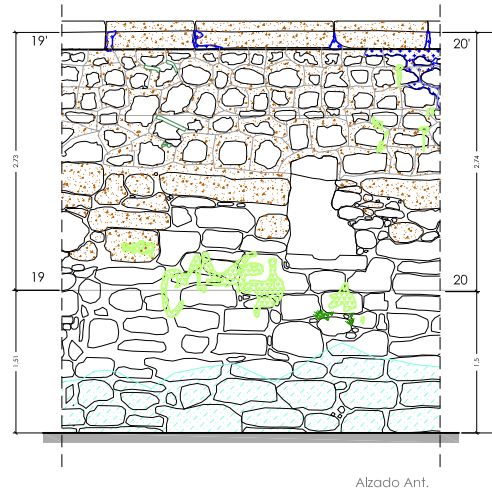
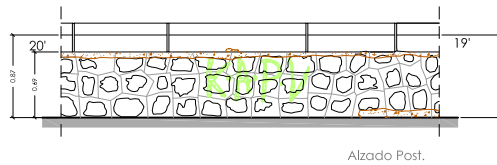
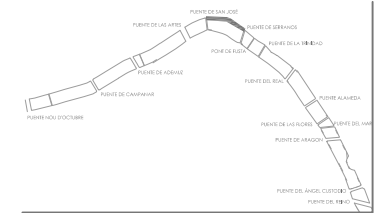


Canalizaciones de agua adheridas al muro.



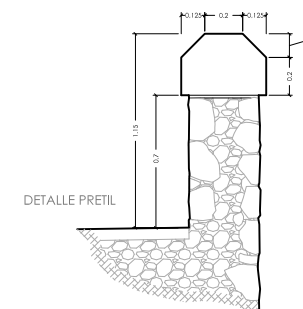
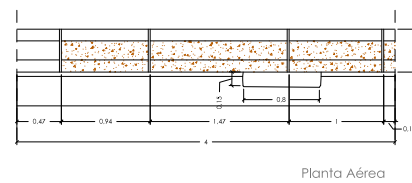
Vegetación superior en juntas.

Tramo del puente de San José al puente de Serranos.  
 Ribera izquierda.



LEYENDA

-  Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
-  Humedad
-  Disgregación - Erosión
-  Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
-  Suciedad
-  Manchas de pintura - Graffiti
-  Eflorescencias
-  Costra Negra
-  Grietas - Fisuras - Roturas
-  Elementos Impropios





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde puente de San José al puente de Serranos. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

461 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,79 metros.

### TALUD:

16,38 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminado antes de 1608

### TIPOLOGÍA:

Muro mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón, parte baja hasta 3 m conserva su estado original, realizado con mampostería ordinaria, con grandes mampuestos ligeramente labrados en su cara vista -La piedra utilizada es caliza de la cantera de Godella y el material de agarre mortero de cal.- El resto del paredón, incluso el pretil, se encuentra realizado con mampostería concertada, ejecutado tras la riada de 1957. Última hilada del pretil de sillería.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 21 - 22



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

Paredón muy afectado por la suciedad llegando a formarse gran cantidad de costra negra en toda su extensión.

**Causas probables:** Además de la exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, y la falta de mantenimiento, la arboleda frondosa existente lindante al muro crea un ambiente húmedo y sucio evitando que el muro pueda ventilarse.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el paredón.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Humedad por filtración entre los materiales del agua de lluvia y de regadío, la propia humedad del suelo que asciende por capilaridad. El hecho de que sea una zona arbolada que proporciona sombra constante al muro evitando que pueda ventilarse agrava el problema.

**Emplazamiento:** Zona baja longitudinal por casi todo el paredón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua y la suciedad existente unida a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima al muro crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes y vegetación superior en juntas.

**Emplazamiento:** Se extiende longitudinalmente por toda la parte baja del paredón.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de antiguas casetas, parcheados con mortero de cemento.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por no uso. Reparaciones o actuaciones sin criterio formal ni estético.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Suciedad generalizada con formación de costra negra.



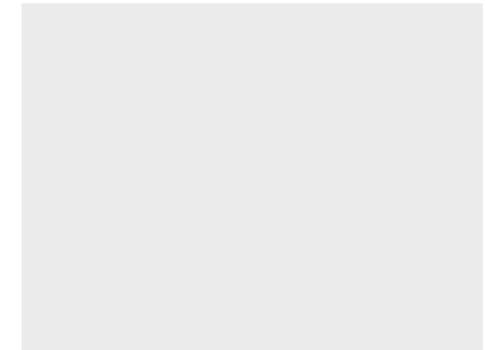
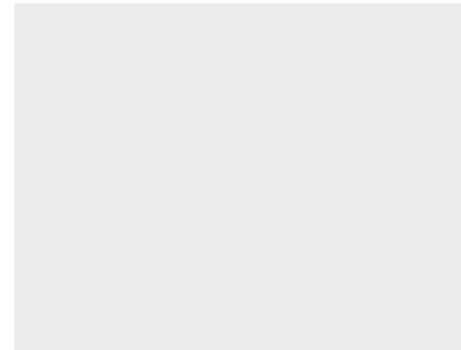
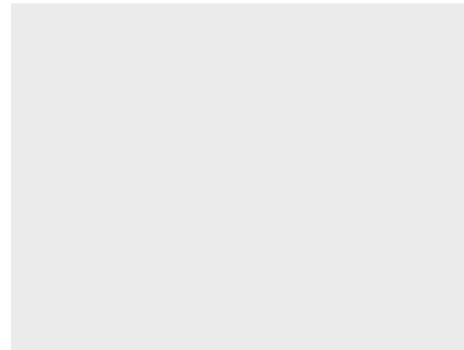
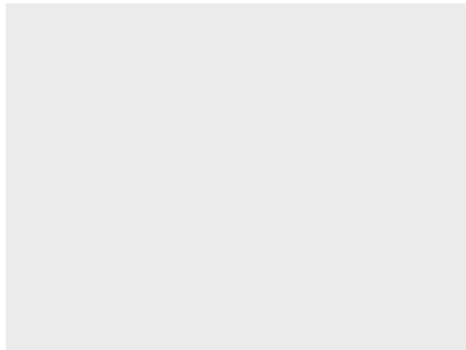
Restos de actuaciones anteriores.



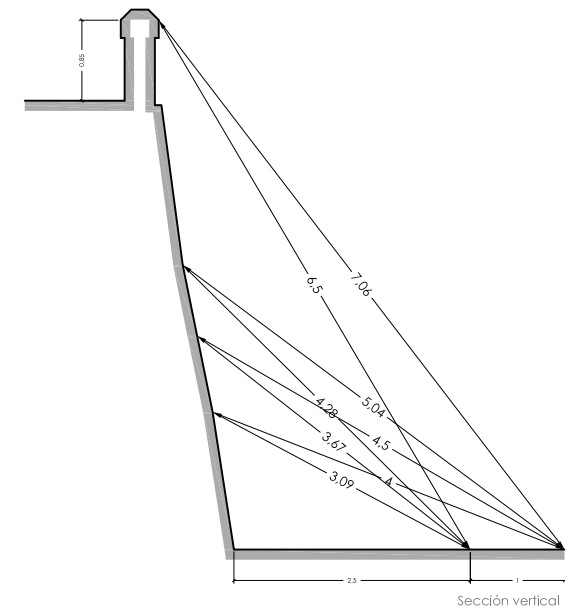
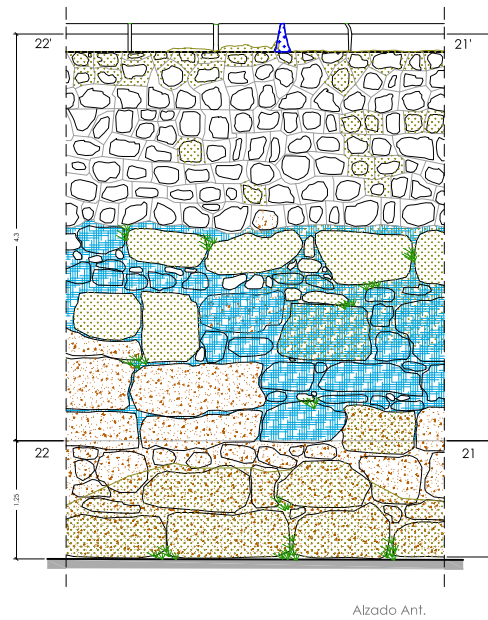
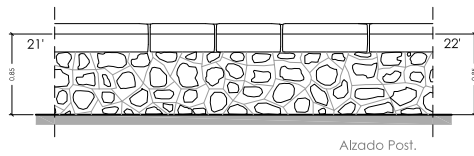
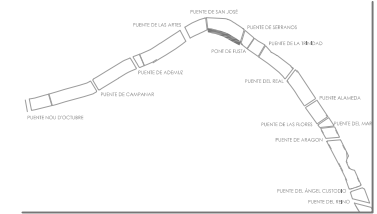
Vegetación superior en juntas.



Humedades con formación de musgo en parte baja.

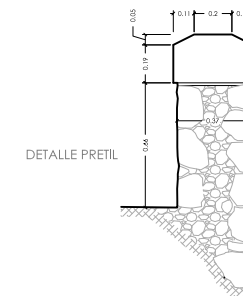
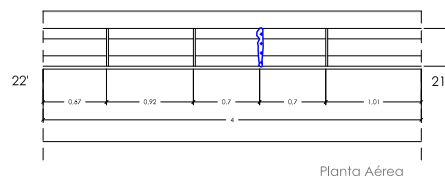


Tramo del puente de San José al puente de Serranos.  
 Ribera derecha.



LEYENDA

-  Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
-  Humedad
-  Disgregación - Erosión
-  Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
-  Suciedad
-  Manchas de pintura - Graffiti
-  Eflorescencias
-  Costra Negra
-  Grietas - Fisuras - Roturas
-  Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde puente Serrano al puente de la Trinidad. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

254 metros.

### ALTURA MEDIA:

6,30 metros.

### TALUD:

9,15 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminado antes de 1608

### TIPOLOGÍA:

Muro mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón, parte baja hasta 3,30 m., mampostería ordinaria ejecutada con piedra bruta de diferentes tamaños en hiladas más o menos regulares. La piedra utilizada es caliza, de la cantera de Godella y el material de agarre mortero de cal. El resto del paredón, incluso el pretil (de 0,93 m de alto), ejecutado con mampostería concertada, tras la riada de 1957 donde, como obra de emergencia, un gran número de tramos se recrecieron. El remate del pretil realizado con sillería.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

1

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 23 - 24



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el paredón.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE ENTRE PIEDRAS

**Causas probables:** La falta de mantenimiento, la antigüedad de los materiales, los agentes climatológicos, han provocado la descomposición de los morteros interiores dejando casi sueltos los mampuestos.

**Emplazamiento:** En todo el paredón en su parte baja.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo, incultura.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Mala ejecución de reparaciones que se han ido realizando. Presencia de argollas, a lo largo del paredón, seguramente utilizadas en las ferias de julio para el amarre del ganado.

**Causas probables:** Reparaciones o actuaciones sin criterio formal ni estético. Por necesidades efímeras un momento determinado y abandonadas por no uso.

**Emplazamiento:** En gran parte del paredón.





Graffiti .



Falta de material conglomerante en juntas.



Restos pintura de antiguas casetas.



Actuaciones indebidas, reparaciones con ladrillo cerámico.



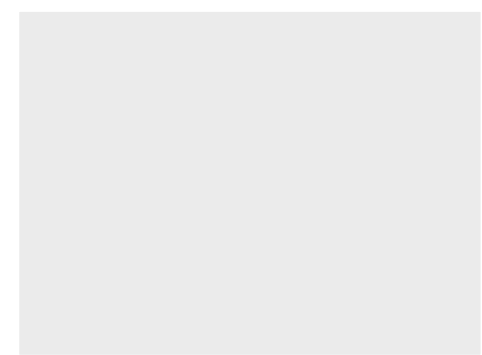
Vegetaciones superiores en juntas.



Restos de elementos metálicos oxidados



Suciedad generalizada.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de la Trinidad al puente del Real. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

348 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,79 metros.

### TALUD:

12,5 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1591 – 1592

### TIPOLOGÍA:

Mampostería aparejada revestido con mortero de cal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería aparejada, ejecutado con mampuestos de piedra caliza de la cantera de Godella, sensiblemente labrados y con tendeles más o menos nivelados. Paredón revestido con mortero de cal. El pretil de 0,88 metros de altura realizado con dos hiladas de sillaría de hasta 1,70 metros de longitud.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

20 (separadas entre 16 y 19 metros)

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 25 - 26



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de grandes zonas con costras negras principalmente en la última hilada de sillaría del pretil y en las bolas decorativas.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** La antigüedad, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, unido a la gran cantidad de humedad provocan la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos (el viento, la lluvia y el sol) unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil y en las bolas y en la parte baja del muro.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

Excrementos de aves, animales domésticos y presencia de desechos humanos.

**Causas probables:** Acción del hombre utilizando las esquinas como aseos públicos.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia disuelve las sales del muro tendiendo a arrastrarlas hacia el exterior.

**Emplazamiento:** Ver plano

#### GRIETAS

**Causas probables:** Grieta entre el elemento unitario y el mortero, por asiento puntual con aparición de tracciones en la base.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo en cuanto a los graffiti y restos de pintura posiblemente de alguna antigua caseta que hubiese adosada al muro.

**Emplazamiento:** Ver plano. Aproximadamente a 1,5 – 2 metros.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

**Causas probables:** Reparaciones indebidas realizadas en el paredón.

**Emplazamiento:** Zona baja y sobre el muro de refuerzo.





Erosión, suciedad contra negra en pretil y bolas decorativas.



Actuaciones indebidas con mortero de cemento en juntas.



Humedad, alteraciones biológicas: musgo, vegetación.



Suciedad, costra negra de forma generalizada.



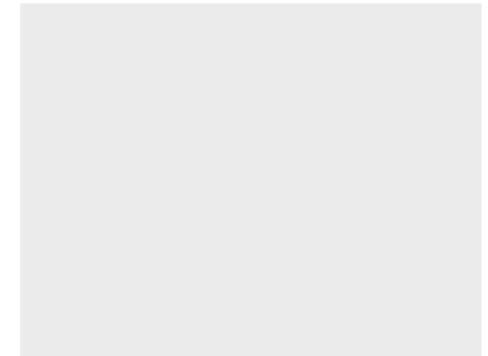
Desagües abandonados por el no uso



Graffiti.



Restos de elementos metálicos oxidados.  
Parchados con mortero de cemento.







## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de la Trinidad al puente del Real. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

70 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,85 metros.

### TALUD:

9,37 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1591 – 1592

### TIPOLOGÍA:

Mampostería aparejada revestido con mortero de cal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería aparejada, ejecutado con mampuestos de piedra caliza de la cantera de Godella y escuadrados de grandes tamaños con tendeles mas o menos nivelados. Paredón revestido con mortero de cal. El pretil de 0.88m de altura total, realizado con ladrillo cerámico los primeros 55 cm y rematado con sillería. Todo el paredón se encuentra revestido con mortero de cal.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

4 (separadas cada 14-16 metros)

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 27 - 28



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de grandes zonas con costras negras principalmente en la última hilada de sillería del pretil y en las bolas decorativas.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo y el continuo regadío de la jardinería lindante con el muro.

**Emplazamiento:** Ver plano

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes...

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, la lluvia (absorción-filtración), el sol y el viento, unido a la gran cantidad de humedad han provocado la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia disuelve las sales del muro tendiendo a arrastrarlas hacia el exterior.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de antigua bajada al cauce, huecos en el paredón, restos de revestimientos de cemento, vegetación en juntas.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el uso.

Por falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Perdida del material de revestimiento .



Restos de revestimientos de antiguas casetas decorativas.



Huecos en el paredón.



Humedad, alteraciones biológicas: musgo, vegetación.



Huellas de antigua bajada la cauce.



Vegetación superior en juntas.



Suciedad generalizada en pretil.



Jardinería, setos lindantes con el muro.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Serranos y el puente de la Trinidad. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

304 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,30 metros.

### TALUD:

17,95 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminado antes de 1608.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería aparejada o escuadrada.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón original de mampostería aparejada, con mampuestos de piedra caliza, de la cantera de Godella, escuadrados y gran tamaño, ejecutado en hiladas sensiblemente niveladas, hasta una altura de más menos 3,80 m, el resto del paredón incluido el pretil realizado con mampostería concertada (tras riada del 57), con la última hilada de sillería.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 27' – 28'



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de grandes zonas con costras negras principalmente en la última hilada de sillería del pretil.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo que asciende por capilaridad.

**Emplazamiento:** En las inmediaciones con el puente de la Trinidad, en la parte baja.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE ENTRE PIEDRAS

**Causas probables:** La falta de mantenimiento, la antigüedad de los materiales y los agentes climatológicos (la lluvia (absorción, filtración), el sol y el viento) han provocado la descomposición de los morteros interiores dejando casi sueltas las mampuestas.

**Emplazamiento:** Ver plano

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo, incultura.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Vegetación en las juntas, restos de antiguos postes eléctricos y otros elementos metálicos.

Rejuntados y parchados realizados con mortero de cemento.

**Causas probables:** Falta de mantenimiento. Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el uso. Por falta de criterio a la hora de acometer una reparación.

**Emplazamiento:** ver plano



Perdida de material conglomerante en juntas.



Canalizaciones de agua adheridas al muro.



Cableados eléctricos adheridos al muro.



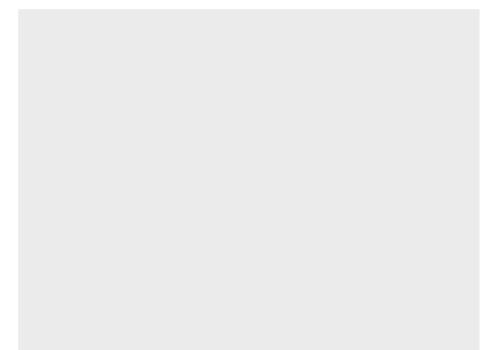
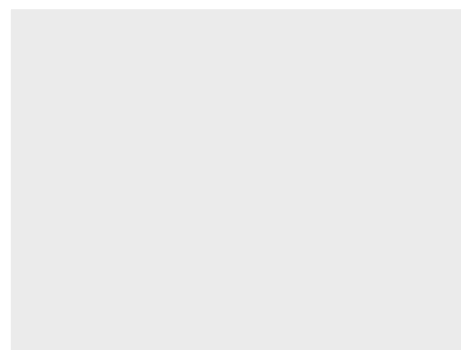
Manchas de pintura.



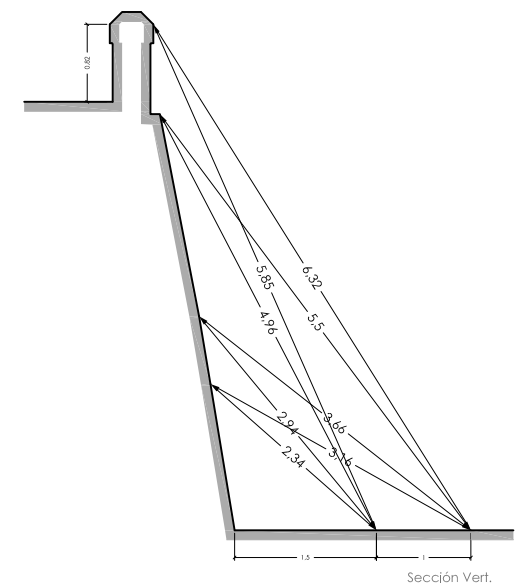
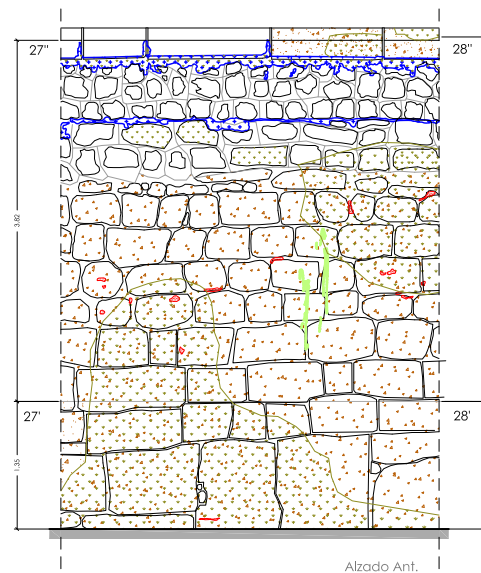
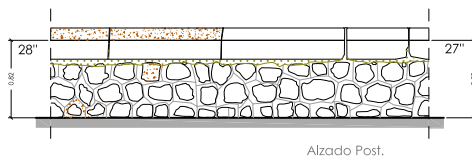
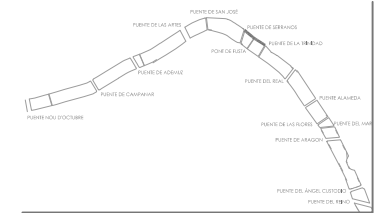
Suciedad generalizada, costras negras.  
Vegetación superior en juntas.



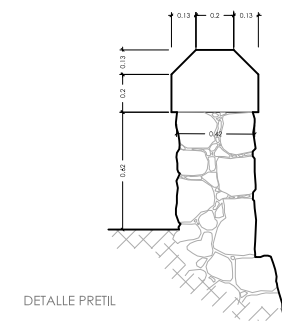
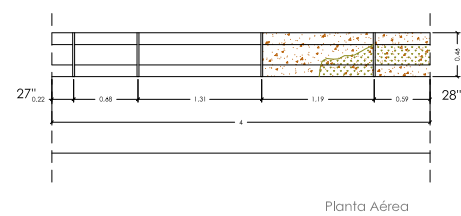
Suciedad generalizada en pretil.



Tramo del puente de Serranos al puente de la Trinidad.  
 Ribera izquierda.



- LEYENDA
- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
  - Humedad
  - Disgregación - Erosión
  - Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
  - Suciedad
  - Manchas de pintura - Graffiti
  - Eflorescencias
  - Costra Negra
  - Grietas - Fisuras - Roturas
  - Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de la Trinidad al puente del Real. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

44 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,20 metros.

### TALUD:

3,64 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminado antes de 1608.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería aparejada.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Mampostería aparejada realizada con piedras calizas de gran tamaño ligeramente labrados de forma rectangular, en todo el paredón, y rejuntado, de una actuación posterior con mortero de cemento. El pretil, de 0.86 m de alto, lo conforman dos hiladas de sillería con junta saliente.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 29 - 30



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de costra negra en zonas altas más expuestas a la intemperie.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo adyacente que por capilaridad asciende una gran cantidad de agua y filtraciones del continuo regadío de la zona ajardinada lindante.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el tramo.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua y la suciedad unido a la oscuridad que proporciona la vegetación frondosa próxima al muro crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes y de vegetación superior en juntas.

**Emplazamiento:** parte baja tramo.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** La humedad constante, la exposición continua a la intemperie, la suciedad, la antigüedad del muro y la falta de mantenimiento han provocado la pérdida de sección útil en la parte inferior del muro, demostrando así una importante actividad de descomposición y erosión de los materiales.

**Emplazamiento:** Parte baja del muro.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo, incultura.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de antigua escalera metálica de bajada al cauce.

Rejuntados con mortero de cemento (casi todo el tramo).

**Causas probables:** Falta de mantenimiento. Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el uso. Criterio erróneo a la hora de ejecutar las reparaciones.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Perdida de sección útil en la parte baja del muro.



Canalizaciones de agua adheridas al pretil



Restos de antiguas escaleras metálicas oxidadas



Oquedades en el paredón.



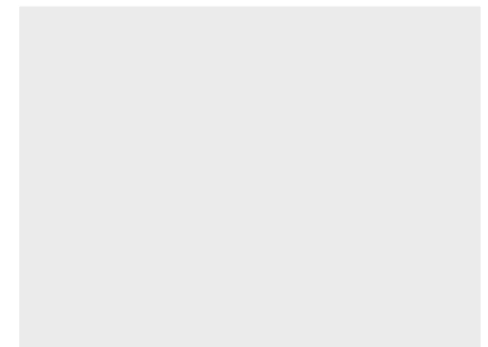
Graffiti.



Suciedad generalizada en pretil, costras negras.



Rejuntados con mortero de cemento.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de la Trinidad al puente del Real. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

135 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,15 metros.

### TALUD:

3,77 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminado antes de 1608, reconstruido 2ª mitad del siglo XX.

### TIPOLOGÍA:

En este subtramo no queda resto alguno de la construcción primitiva. Reconstruido durante la segunda mitad el S.XX, muro de hormigón armado revestido con piedra imitando la mampostería concertada de aparejo poligonal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Muros de hormigón armado revestidos con piedra caliza imitando la mampostería concertada de aparejo poligonal y rejuntado con mortero bastardo. El pretil realizado por dos hiladas de sillería mantiene los sillares originales.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 31 - 32



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con formación de costra negra en el pretil mas expuesto a la intemperie.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo que por capilaridad asciende una gran cantidad de agua.

La humedad causada por las filtraciones de agua provenientes del continuo regadío de la zona ajardinada lindante.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el tramo.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua y la suciedad, unido a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima al muro, crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes... incluso vegetación superior en juntas.

También encontramos presencia de excrementos de aves y animales domésticos incluso del hombre.

**Emplazamiento:** Donde existe mayor cantidad de humedad. En esquinas y zonas más oscuras.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, el viento como acción mecánica y la lluvia en efecto mecánico y disolvente.

**Emplazamiento:** Zona alta del muro, última hilada de sillería del pretil.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Restos de antiguos postes eléctricos y otros elementos metálicos oxidados.

**Causas probables:** Por necesidades efimeras de un momento determinado y abandonadas por el uso. Falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Ver plano



Antiguos desagües utilizados como vertedero de basura.



Humedad por capilarización generalizada.  
Vegetación superior.



Suciedad con formación de costra negra en pretil.



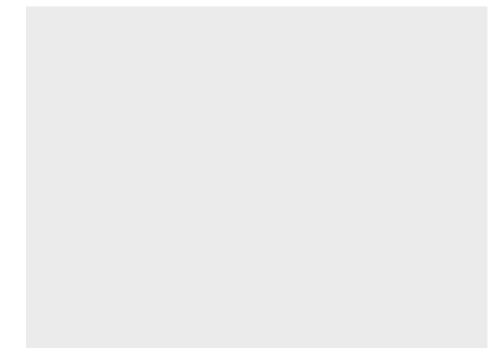
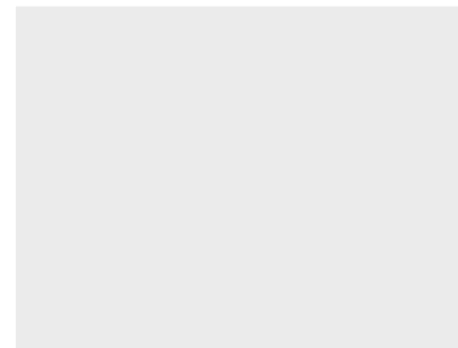
Utilización de las esquinas como aseos públicos.



Restos de antiguos postes eléctricos.

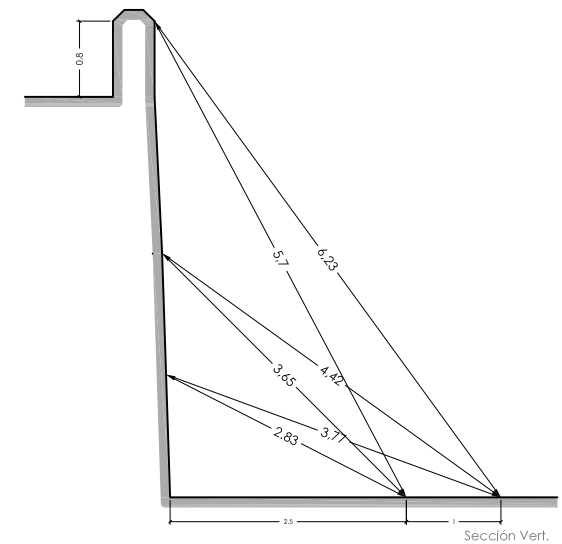
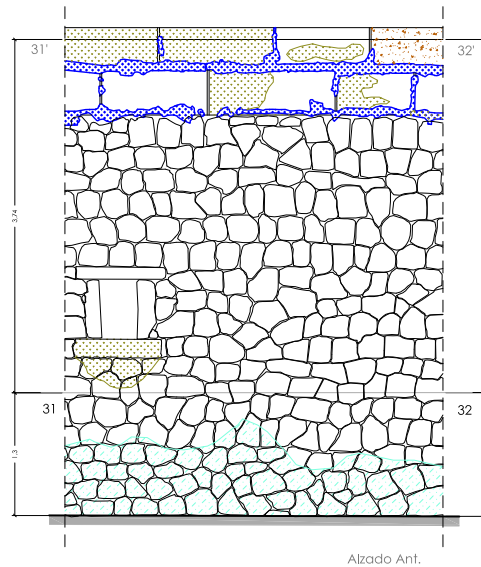
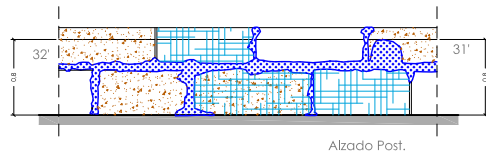
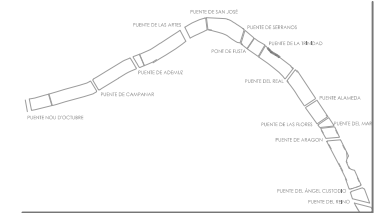


Elementos metálicos oxidados.



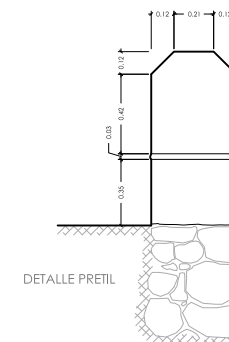
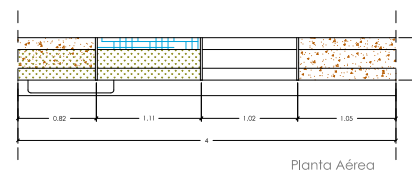


Tramo del puente de la Trinidad al puente del Real.  
 Ribera izquierda.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de la Trinidad y el puente del Real. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

210 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,20 metros.

### TALUD:

4,9 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminado antes de 1608

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería ordinaria realizado con mampuestos (piedra caliza), prácticamente como vinieron de cantera con unos mínimos retoques, aunque ordenados por hiladas con los tendeles enrasados a intervalos regulares, con mortero de cal como conglomerante aunque hoy en día prácticamente desaparecido en su parte exterior. El pretil, de 0,92 m de altura, realizado con dos hiladas de grandes sillares.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 33 - 34



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, el paso del tiempo.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición con costras negras en todo el paredón principalmente en el pretil, mas expuesto a la intemperie y en zonas bajas donde la presencia de humedad es mas persistente.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Debido a la filtración del agua entre los materiales proveniente del agua de lluvia y del regadío de la zona ajardinada lindante, como a la humedad del propio suelo.

**Emplazamiento:** en la parte baja del paredón, cercano al puente del Real.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, vegetación superior en juntas...

**Emplazamiento:** En la parte baja del paredón, cercano al puente del Real.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** La humedad, los agentes climatológicos, el paso del tiempo unido a la falta de mantenimiento han provocado la pérdida de sección útil en la parte inferior del muro, en las fotografías podemos observar el alto grado de deterioro en el que se encuentra este tramo.

**Emplazamiento:** Toda la parte baja incluso media del tramo.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** La antigüedad del muro, la exposición continua a la intemperie y la vegetación superior existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento, hacen que los morteros de agarre pierden su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** En todo el paredón

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Rejuntado y parcheados con morteros de cemento. Restos abandonados de antiguos postes eléctricos así como gran variedad de elementos metálicos. Jardinería adosada el muro, vegetación trepante.

**Causas probables:** Criterios erróneos a la hora de realizar las reparaciones. Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el no uso. Falta de mantenimiento. Falta de rigor a la hora de diseñar la jardinería.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Disgregación - erosión generalizada, mas acentuada en la parte baja .



Humedad generalizada  
Falta de material conglomerante en juntas.



Alteraciones biológicas: musgo, líquenes, vegetación superior



Huecos utilizados por los gatos como refugio.



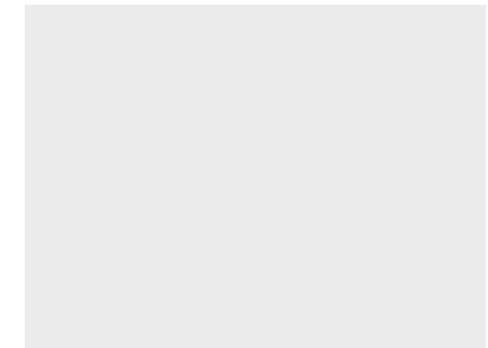
Vegetación trepante.



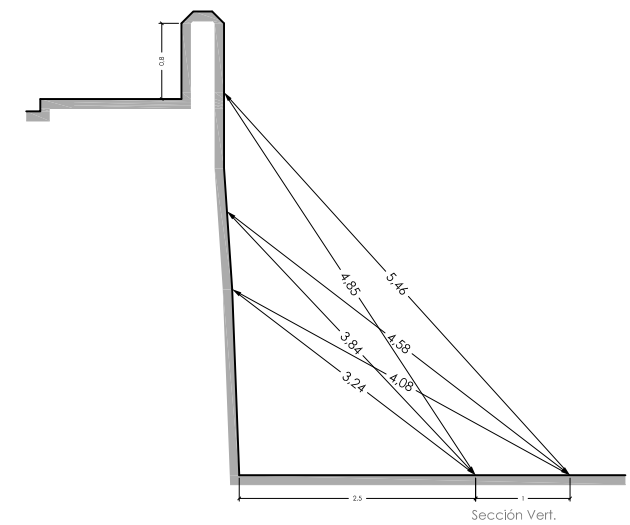
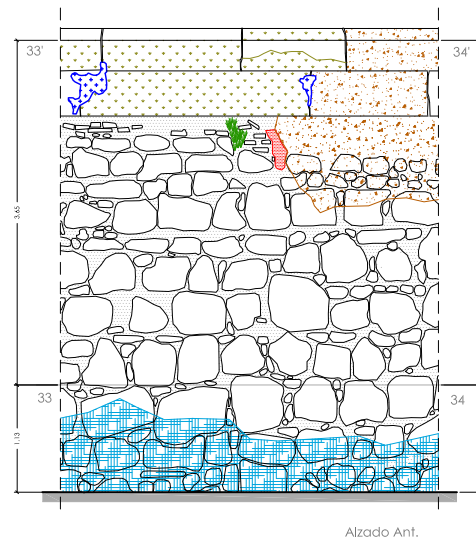
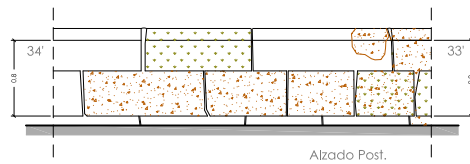
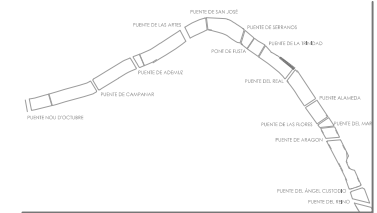
Restos de antiguos portes eléctricos.



Rejuntados con mortero de cemento, suciedad, formación de costra negra, erosión.

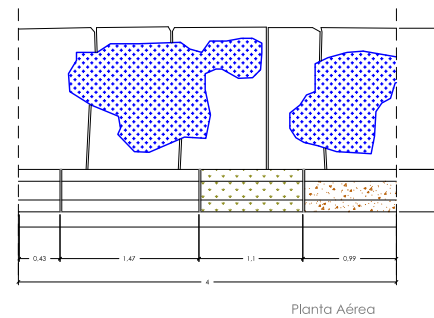


Tramo del puente de la Trinidad al puente del Real.  
 Ribera izquierda.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde puente del Real al Puente de la Alameda. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

380 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,30 metros.

### TALUD:

13,14 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1596

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón de mampostería ordinaria, realizados con mampuestos de piedra caliza, de diferentes tamaños y formas, con hiladas sensiblemente niveladas y como material de agarre mortero de cal. El pretil, altura medio 0,70 m, realizado con dos hiladas de sillería. Se puede apreciar que el paredón se encontraba revestido.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

25

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 33' – 34'



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** La exposición continúa a la intemperie, la presencia de tráfico rodado en las inmediaciones y la falta de mantenimiento. En las zonas altas se han llegado a formar grandes manchas de costra negra.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el paredón, mas afectado en un parte alta y en pretil.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Por filtración entre los materiales del agua de lluvia y de regadío. La propia humedad del suelo que asciende por capilaridad. El hecho de que sea una zona arbolada que proporciona sombra constante al muro evitando que pueda ventilarse agrava el problema.

**Emplazamiento:** Ver plano, zona baja longitudinal por casi todo el paredón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continúa, la suciedad unido a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima, crea un ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, incluso vegetación superior.

**Emplazamiento:** ver plano, zona baja longitudinal por casi todo el paredón.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** Por la antigüedad del muro, su exposición continua a la intemperie y la humedad unido a la falta de mantenimiento, hacen que los materiales se vayan disgregando.

**Emplazamiento:** En todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Mismas causas que en la patología anterior.

**Emplazamiento:** Toda la parte baja incluso media del tramo.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Parheados con mortero de cemento. Cableados eléctricos. Canalizaciones de agua. En todo el tramo existen casetas, tanto abandonadas, como en uso, adosadas al paredón.

**Causas probables:** Actuaciones o reparaciones sin criterio formal ni estético. Por necesidades efímeras un momento determinado y abandonadas por no uso.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Disgregación generalizada.



Falta de material conglomerante en juntas



Casetas adosadas al paredón.



Vegetación superior en juntas.



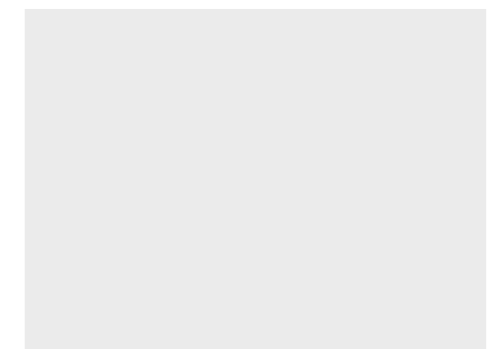
Canalizaciones abandonadas por el no uso.



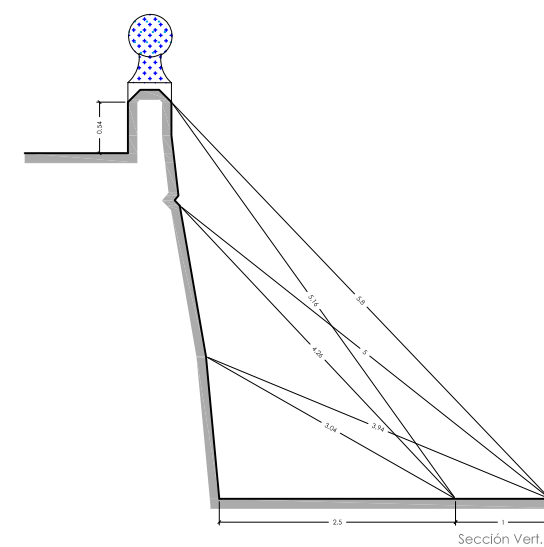
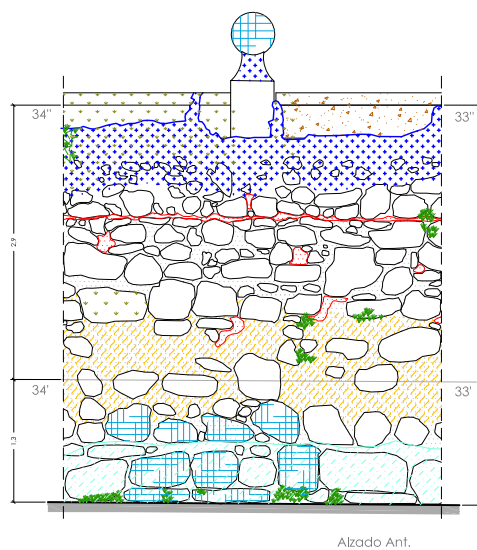
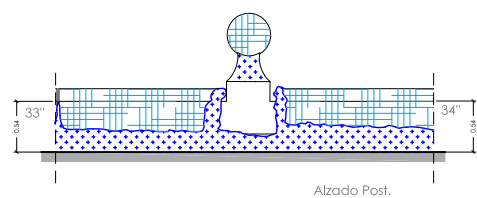
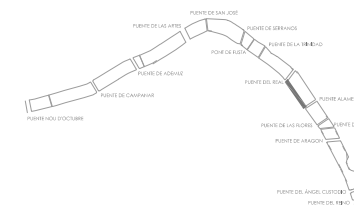
Suciedad, formación de costra negra.  
Parcheos con mortero de cemento.



Humedades por capilaridad con aparición de musgo.

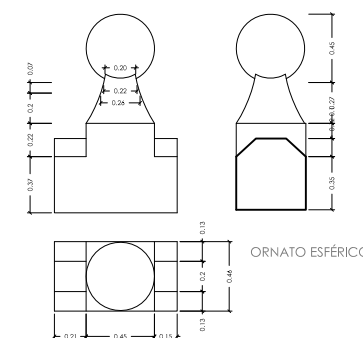
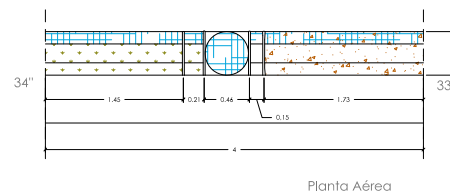


Tramo del puente del Real al puente de la Alameda.  
 Ribera derecha.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo del puente de la Alameda al puente de las Flores. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

240,5 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,35 metros.

### TALUD:

10,88 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1596.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería aparejada o escuadrada.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado con mampostería aparejada, con grandes mampuestos escuadrados y nivelados. La piedra utilizada es caliza de la cantera de Godella y el material de agarre mortero de cal. El pretil, de 0.70 m de altura, realizado de sillería. El paredón se encuentra revestido con mortero de cal.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

16

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 35 - 36



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** La exposición continúa a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, la falta de mantenimiento y la porosidad de los materiales.

La parte alta del paredón y el pretil se encuentran más afectados formándose grandes manchas de costra negra.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el paredón.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Por filtración entre los materiales del agua de lluvia y de regadío, la propia humedad del suelo que asciende por capilaridad. El hecho de que sea una zona arbolada que proporciona sombra constante al muro evitado que pueda ventilarse agrava el problema.

**Emplazamiento:** Parte baja longitudinal zona cercana al puente de las Flores

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua, la suciedad, unido a la oscuridad que proporciona la vegetación frondosa próxima al muro, crean un ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes... incluso vegetación superior en juntas.

**Emplazamiento:** Parte baja longitudinal zona cercana al puente de las Flores

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, unido a la gran cantidad de humedad provocan la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Mismas causas que la patología anterior.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el tramo.

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia disuelve las sales del muro tendiendo a arrastrarlas hacia el exterior.

**Emplazamiento:** Parte baja.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Gran cantidad de elementos impropios en todo el tramo, cableados eléctricos y canalizaciones de agua, parcheados con mortero de cemento...

**Causas probables:** Por necesidades efímeras un momento determinado y abandonadas por no uso. Reparaciones o actuaciones sin criterio formal ni estético.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Erosión y suciedad en las bolas decorativas.



Parcheados con mortero de cemento.



Canalizaciones de agua rompiendo el paredón.



Cableados eléctricos adosados al paredón.  
Roza longitudinal que recorre todo el tramo.



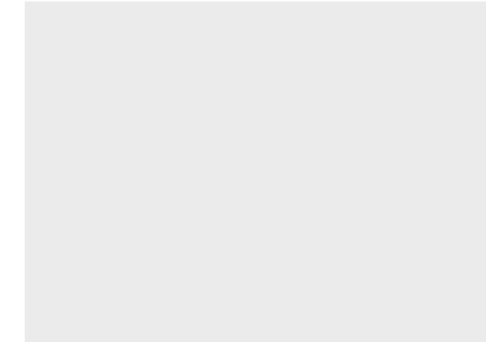
Disgregación de la parte baja del paredón.  
Cableado eléctrico recorriendo longitudinalmente el tramo.



Vegetación superior en juntas.  
Falta de material conglomerante.



Suciedad generalizada en todo el tramo.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo del puente de las Flores al puente del Mar. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

30 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,10 metros

### TALUD:

20,3 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

1592 – 1596

### TIPOLOGÍA:

Mampostería aparejada.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado con mampostería aparejada, con grandes mampuestos escuadrados e hiladas niveladas. La piedra utilizada caliza procedente de la cantera de Godella y el material de agarre mortero de cal. El pretil, de 0.60 m de altura media, realizado de sillería. El paredón se encuentra revestido con mortero de cal.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

3

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 37 - 38



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** La exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, la porosidad del material y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** A lo largo de todo el paredón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua, la suciedad, unido a la oscuridad que proporciona la vegetación próxima al muro crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes... incluso vegetación superior en juntas.

**Emplazamiento:** Parte baja longitudinal zona cercana al puente del Mar.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, (la lluvia -absorción-filtración-, el sol y el viento) unido a la gran cantidad de humedad provocan la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Mismas causas que la patología anterior.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el tramo.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo.

**Emplazamiento:** Ver plano (graffitis a una altura de 1,5-2 metros y manchas de pintura en pretil).

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Gran cantidad de elementos impropios en todo el tramo, cableados eléctricos y canalizaciones de agua, parchados con mortero de cemento, roza longitudinal que recorre todo el tramo...

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por no uso. Reparaciones o actuaciones sin criterio formal ni estético.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Falta de material conglomerante en juntas.



Graffiti.



Rejuntados con mortero de cemento.  
Costra negra, musgo.



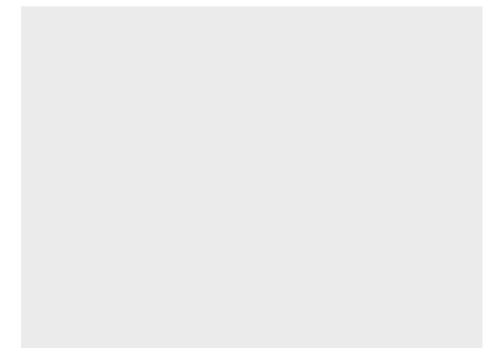
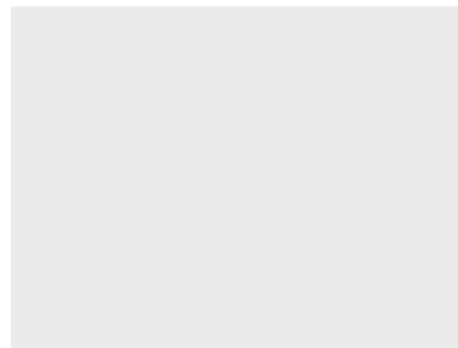
Roza longitudinal que recorre todo el tramo.



Manchas de pintura en pretil .



Vegetación superior en juntas.







## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente del Mar al puente de Aragón. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

134 metros.

### ALTURA MEDIA:

5,50 metros.

### TALUD:

6,5 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Inicio de las obras desde el puente del Mar hacia Monteolivete en 1729.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria revestida con mortero.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón de mampostería ordinaria, ejecutado con mampuestos de diferentes tamaños y formas. La piedra utilizada es caliza y el material de agarre mortero de cal. El pretil, de 0.88 m de altura, realizado de sillería. El paredón se encuentra revestido con mortero de cal.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

8

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 39 - 40



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, estando mas acentuada en la zona del bajas del muro debido su ambiente húmedo y en el pretil más expuesto a la intemperie.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** La humedad del propio suelo agravada por el continuo regadío de la jardinería adosada al muro hace que por capilaridad ascienda una importante cantidad de agua.

**Emplazamiento:** En la parte baja, zona cercana al puente de Aragón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua, la suciedad, unido a la oscuridad que proporciona la vegetación frondosa próxima al muro, crea ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes... incluso vegetación superior en juntas.

**Emplazamiento:** Parte baja longitudinal zona cercana al puente del Mar.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Perdida de sección útil de la parte baja del muro debido a Los agentes climatológicos, el viento como acción mecánica y la lluvia con efecto mecánico y disolvente, el paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En el paredón propiamente dicho, en toda su longitud.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, (la lluvia –absorción - filtración-, el sol y el viento) unido la humedad del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia disuelve las sales del muro.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo.

**Emplazamiento:** ver plano (a una altura de 1,5-2 metros)

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Vegetación trepante. Restos de antiguos recolectores de agua. Gran cantidad de parcheados de cemento.

**Causas probables:** Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce. Falta de rigor en cuanto a las reparaciones realizadas. La falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Erosión de la parte baja del paredón.



Graffiti.



Costra negra, rejuntados con mortero de cemento.



Parcheados con mortero de cemento.



Antiguo desagüe abandonado por el no uso.



Zona ajardinada con vegetación trepante.

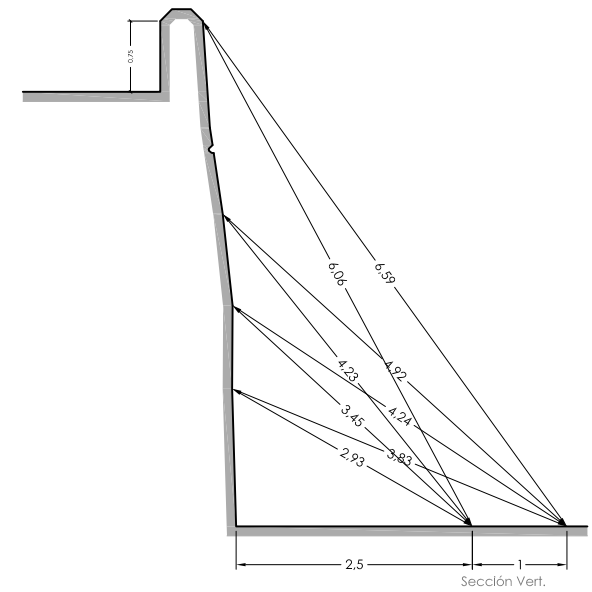
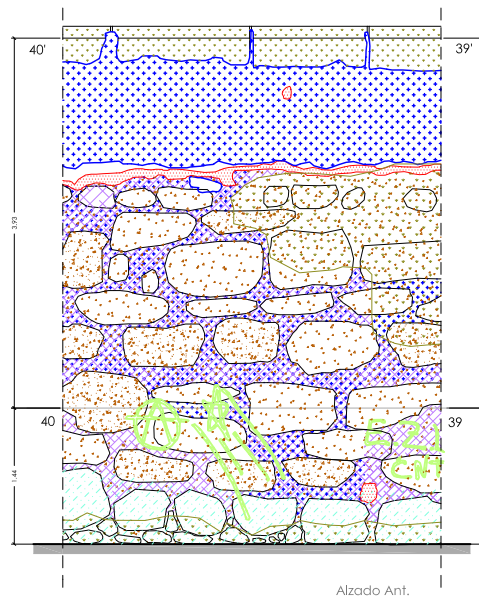
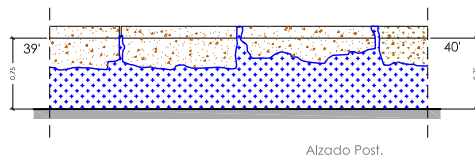
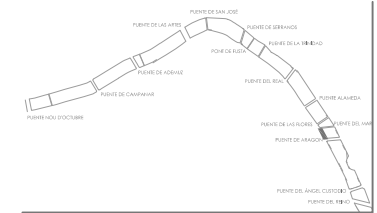


Manchas de pintura.



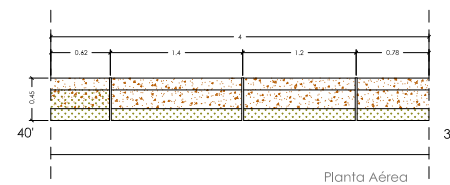
Vegetación superior en juntas.

Tramo del puente del Mar al puente de Aragón.  
 Ribera derecha.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente del Mar al puente de Aragón. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

131 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,90 metros.

### TALUD:

13,5 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminada en agosto de 1674.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria de piedra bruta.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Mampostería ordinaria, realizado con piedra caliza sin labrar, de fragmentos toscos, de diferentes tamaños y formas. El pretil también de mampostería ordinaria y con la última hilada de sillería. El pretil ha sufrido diferentes intervenciones desafortunadas sustituyendo la mampostería por ladrillo cerámico.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

7

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 41 – 42.



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** El paso del tiempo, exposición continua a la intemperie, gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, falta de mantenimiento y la porosidad de los materiales.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, estando mas acentuada en la zona baja del muro debido su ambiente húmedo, y en el pretil, más expuesto a la intemperie.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** La antigüedad, la exposición continua a la intemperie y la vegetación superior existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento hacen que los morteros pierden su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** En todo el paredón

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, unido a la gran cantidad de humedad provocado la disgregación de los materiales.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo.

**Emplazamiento:** Ver plano (a una altura de 1,5-2 metros)

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Vegetación trepante o en juntas. Gran cantidad de parcheados de cemento y actuaciones desafortunadas en el pretil realizadas con ladrillos cerámicos.

**Causas probables:** Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce. Falta de rigor en cuanto a las reparaciones realizadas. La falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Falta de material conglomerante en las juntas



Zona ajardinada con vegetación trepante



Actuaciones indebidas con ladrillo cerámico



Formación de costra negra en pretil



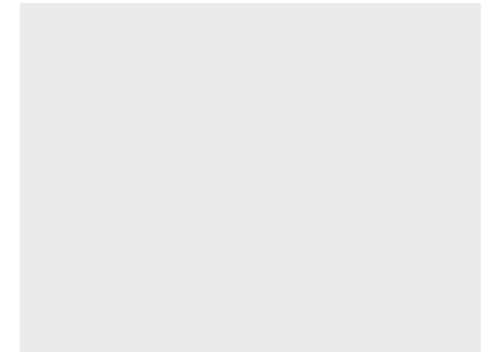
Suciedad generalizada



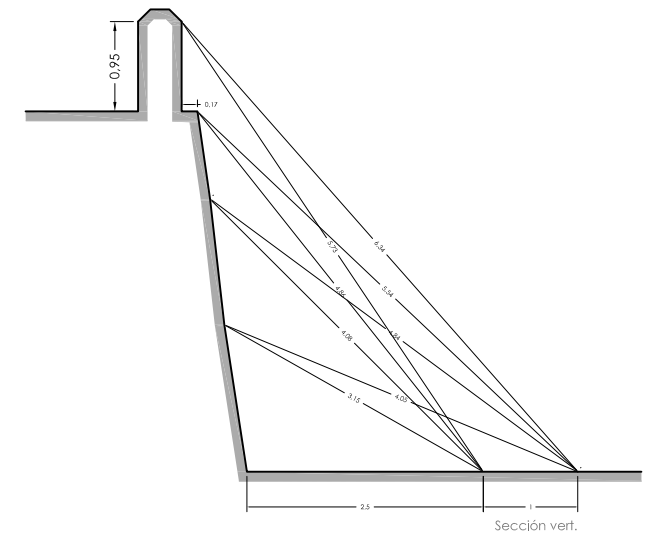
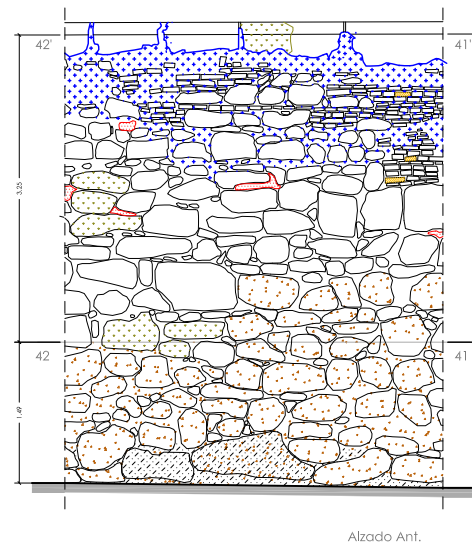
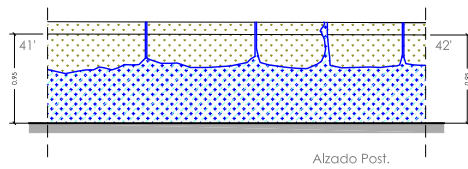
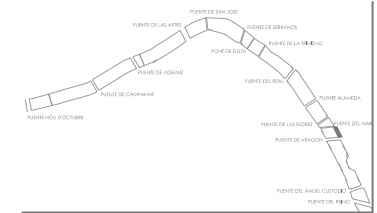
Parcheados con mortero de cemento  
Rejuntados con mortero de cemento



Aberturas en el muro y abandonadas por el no uso

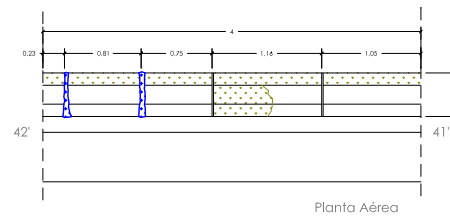


Tramo del puente del Mar al puente de Aragón.  
 Ribera izquierda.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de las Flores al puente del Mar. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

108 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,40 metros.

### TALUD:

17,80 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminada en agosto de 1674.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria de piedra bruta.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Mampostería ordinaria, paredón realizado con piedra caliza sin labrar de fragmentos toscos de diferentes tamaños y formas. El pretil reconstruido con mampostería concertada. Su alzado posterior aun conserva los bancos de piedra que se construyeron para el descanso de los viandantes.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

6

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 43 - 44



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** El paso del tiempo, exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado, falta de mantenimiento, la humedad y la porosidad del material. Llegándose a formar grandes manchas de costra negra.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Debido a la filtración del agua entre los materiales de lluvia y de regadío, de la zona ajardinada lindante, como a la humedad del propio suelo que asciende por capilaridad.

**Emplazamiento:** En la parte baja del paredón, cercano al puente de las Flores. (Zona con vegetación frondosa lindante).

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro crea un ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, vegetación superior en juntas...

**Emplazamiento:** en la parte baja del paredón, cercano al puente de las Flores.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** La antigüedad, la exposición continua a la intemperie y la vegetación existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento hacen que los morteros pierden su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** En todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, la lluvia, el sol y el viento, unido a la gran cantidad de humedad por capilaridad ha provocado la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Gran cantidad de reparaciones indebidas. Zona ajardinada lindante al paredón.

**Causas probables:** Falta de rigor en cuanto a las reparaciones realizadas. Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Bancos de descanso con suciedad generalizada  
Disgregación de las piedras, parcheados  
con mortero de cemento.



Vegetación superior en juntas.  
Suciedad generalizada, formación de costras negras.  
Falta de material conglomerante en juntas.



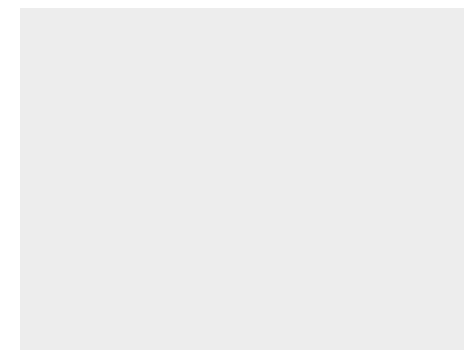
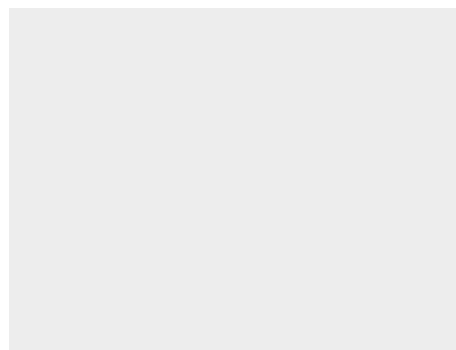
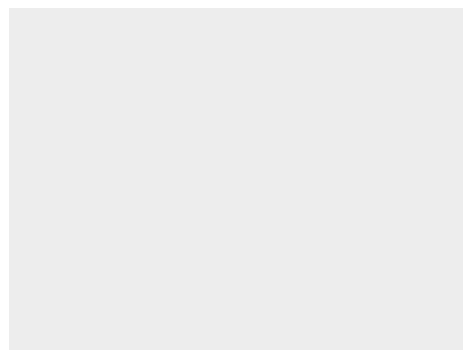
Actuaciones indebidas con ladrillo cerámico.



Restos de antiguas casetas.



Humedad con formación de musgo.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente del Real hasta el puente de la Alameda. Ribera izquierda.

Tramo desde el puente de la Alameda hasta el puente de las Flores. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

T1= 380 metros, T2= 234 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,07 metros.

### TALUD:

13,60 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminada en agosto de 1674.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Mampostería ordinaria, paredón con piedra caliza de diferentes tamaños y formas, ligeramente labrados, como conglomerante mortero de cal. El pretil reconstruido con mampostería concertada. Su alzado posterior conserva los bancos de piedra que se construyeron para el descanso de los viandantes.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

T1= 17, T2= 11

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 45 - 46



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

Estado de suciedad muy alto, con gran parte del paredón cubierto de costra negra.

**Causas probables:** El paso del tiempo, exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado, falta de mantenimiento, la humedad y la porosidad de los materiales.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Debido a la filtración del agua entre los materiales de lluvia y de regadío de la zona ajardinada lindante, y humedad del propio suelo que por capilaridad asciende por el muro.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro, ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, vegetación superior en juntas...

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** La antigüedad, la exposición continua a la intemperie y la vegetación superior existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento hacen que los morteros pierden su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** De forma constante en todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, la lluvia, el sol y el viento, unido a la gran cantidad de humedad provocado la descomposición de los materiales.

**Emplazamiento:** Zona baja, generalizada en todo el tramo.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Gran cantidad de reparaciones indebidas. Zona ajardinada lindante al paredón. Restos de actuaciones anteriores.

**Causas probables:** Falta de rigor en cuanto a las reparaciones realizadas. Falta de criterio a la hora de diseñar la jardinería del cauce.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Pérdida de materia.  
Disgregación de las piedras, parcheados.



Rejuntados con mortero de cemento.  
Suciedad generalizada, formación de costras negras.



Cableado recorriendo longitudinalmente el tramo.  
Zona ajardinada lindante con el paredón.



Restos de elemento metálicos oxidados.



Vegetación superior en juntas.  
Falta de material conglomerante.



Bancos decorativos, suciedad generalizada  
formación de costras negras, parcheados  
con mortero de cemento



Graffiti.



Parcheados con mortero de cemento.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Aragón al puente de Ángel Custodio. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

287 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,78 metros.

### TALUD:

12,5 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Inicio de las obras 1729

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria revestido con mortero de cal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón con mampostería ordinaria, mampuestos de piedra caliza, de la cantera de Godella, ligeramente labrados y con tendeles más o menos nivelados, el pretil que está rematado con una hilada de sillería también caliza. Todo el paredón revestido con mortero bastardo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

16

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 47 – 48



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, la porosidad de los materiales, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de grandes zonas con costra negra principalmente en la última hilada de sillería del pretil y en las bolas decorativas.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, unido a la humedad del ambiente ha provocado la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos -el viento, la lluvia, el sol- unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil, en las bolas y en la parte baja del muro.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

Excrementos de aves, animales domésticos y presencia de desechos humanos.

Gran cantidad de vegetación superior en el muro.

**Causas probables:** Acción del hombre utilizando las esquinas como aseos públicos. Falta de mantenimiento, el ambiente húmedo de la zona.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia disuelve las sales del muro tendiendo a arrastrarlas hacia el exterior.

**Emplazamiento:** Ver plano

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo en cuanto a los graffiti y restos de pintura posiblemente de alguna antigua caseta que hubiese adosada al muro.

**Emplazamiento:** Ver plano. Aproximadamente a 1,5 – 2 metros.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

**Causas probables:** Gran cantidad de reparaciones y actuaciones indebidas realizadas en el paredón. Zona ajardinada adherida al muro.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Jardinería lindante con el paredón con vegetación trepante.



Graffiti.



Disgregación del material de revestimiento.



Fuente adosada al paredón



Roza longitudinal que recorre todo el tramo.



Reparaciones indebidas con ladrillo cerámico.



Manchas de pintura.



Pretil erosionado, suciedad generalizada.  
Formación de costras negras, rejuntados  
con mortero de cemento.





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Aragón al puente de Ángel Custodio. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

368 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,80 metros.

### TALUD:

13,45 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Inicio de las obras 1729.

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria revestido con mortero.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Mampostería ordinaria realizada con mampuestos de piedra caliza, de la cantera de Godella, ligeramente labrados. El pretil realizado con mampostería concertada y rematado con una hilada de sillares calizos. El paredón y el pretil se encuentran separados por una moldura que recorre longitudinalmente todo el tramo. Todo el paredón se encuentra revestido con mortero bastardo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

15

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 49 - 50



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado en las inmediaciones, la porosidad de los materiales, el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro, con aparición de grandes zonas con costras negras en zona alta, pretil y bolas decorativas.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, unido a la humedad del ambiente ha provocado la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro, en muchas zonas, del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** Los agentes climatológicos, -el viento, la lluvia, el sol- unido al paso del tiempo.

**Emplazamiento:** En los sillares del pretil y en las bolas

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia disuelve las sales del muro tendiendo a arrastrarlas hacia el exterior.

**Emplazamiento:** Ver plano

#### ROTURAS

**Causas probable:** Por la erosión sufrida a lo largo del tiempo.

**Emplazamiento:** Ver plano. Mas acentuado en bolas y partes de la sillería del pretil

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo en cuanto a los graffiti y restos de pintura posiblemente de alguna antigua caseta que hubiese adosada al muro.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Gran número de reparaciones indebidas en todo el paredón con parcheados de cemento. Restos de antiguas casetas adosadas al muro, de antiguos desagües inutilizados.

Jardinería lindante con el paredón con vegetación trepante.

**Causas probables:** Falta de rigor en cuanto a las reparaciones realizadas. Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el uso. Falta de mantenimiento. Falta de criterio a la hora de diseñar la jardinería del cauce.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Bola decorativa rota.



Bola erosionada, reparaciones con mortero de cemento.



Disgregación del material de revestimiento.  
Parcheados con mortero de cemento.



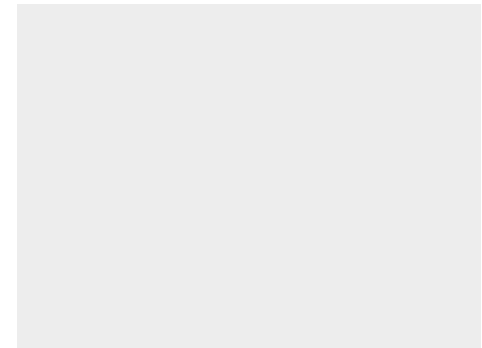
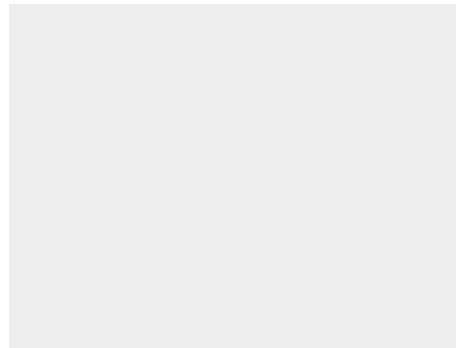
Reparaciones inadecuadas con ladrillo cerámica y cemento.



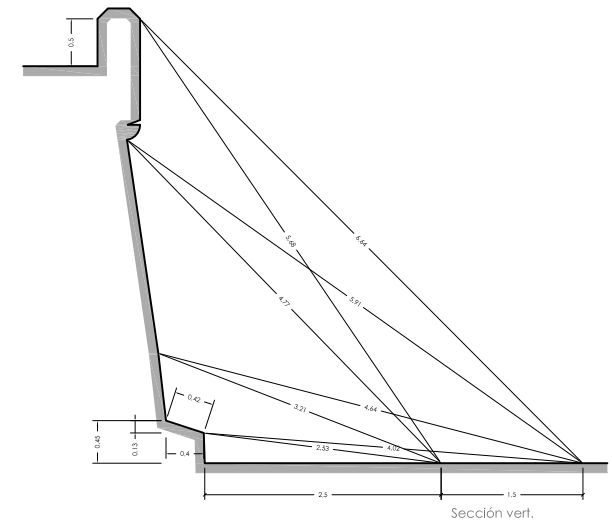
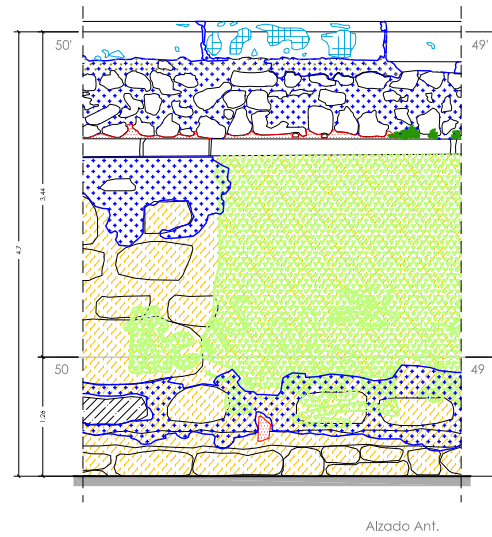
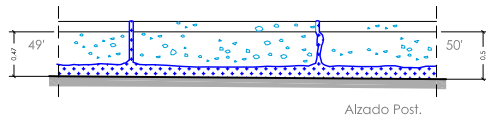
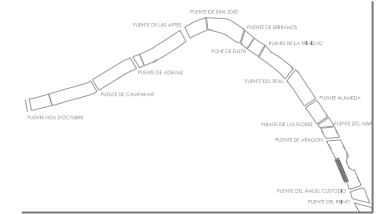
Antiguo desagües olvidados por el no uso.



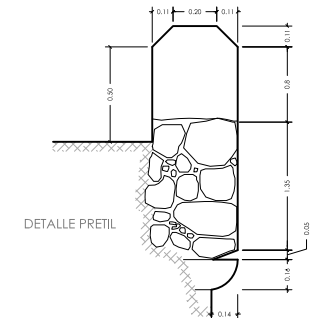
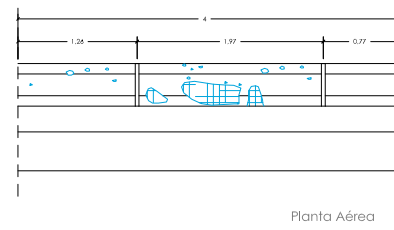
Restos de pintura de antiguas casetas adosadas a cauce



Tramo del puente de Aragón al puente de Ángel Custodio.  
 Ribera derecha.



- LEYENDA
- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
  - Humedad
  - Disgregación - Erosión
  - Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
  - Suciedad
  - Manchas de pintura - Graffiti
  - Eflorescencias
  - Costra Negra
  - Grietas - Fisuras - Roturas
  - Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Aragón al puente de Ángel Custodio. Ribera derecha.

Tramo desde el puente de Ángel Custodio al puente del Reino. Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

T1= 134 metros, T2= 81 metros.

### ALTURA MEDIA:

4,90 metros.

### TALUD:

5,17 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Inicio de las obras 1729

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado con piedra caliza, con mampuestos sensiblemente labrados y nivelados, hasta una altura de 2,30 metros, el resto hasta alcanzar la altura total realizado con mampostería concertada y como conglomerante mortero bastardo (2ª mitad del S. XX). El pretil se encuentra rematado con una hilada de sillería de piedra caliza. En zonas puede apreciar que el tramo ha estado revestido con mortero bastardo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

T1= 0, T2= 0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 51 - 52



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** El paso del tiempo, exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado, la porosidad de los materiales, falta de mantenimiento, la humedad.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Debido a la filtración del agua entre los materiales, de lluvia y de regadío de la zona ajardinada lindante, y la humedad del propio suelo que por capilaridad asciende por el muro.

En la rampa de bajada al cauce por el puente del Reino aparecen grandes manchas de humedad, a media altura, seguramente producidas por la rotura de alguna canalización de agua oculta.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro crea un ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, vegetación superior en juntas...

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, unido a la gran cantidad de humedad han provocado la disgregación de los materiales.

**Emplazamiento:** ver plano.

#### DESPRENDIMIENTOS / ABOLSAMIENTOS DE LOS REVESTIMIENTOS

Revestimiento casi en su totalidad desaparecido, en zonas lo encontramos totalmente disgregado.

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, -la lluvia (absorción-filtración), el sol y el viento- unido a la humedad del ambiente han provocado la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro, en muchas zonas, del ambiente.

**Emplazamiento:** ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Reparaciones indebidas, con grandes parcheados de mortero de cemento. Zona ajardinada lindante al paredón. Restos de actuaciones anteriores.

**Causas probables:** Falta de rigor en cuanto a las reparaciones realizadas. Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce.

**Emplazamiento:** casi toda la zona alta incluido el pretil lo podemos encontrar revestido con mortero de cemento. Las zonas ajardinadas situadas cercanas a los puentes. Ver plano.





Humedades a media altura del paredón.



Alambros insertadas en el muro.  
Tramo revestido en su parte superior con mortero de cemento.



Restos de pinturas de antiguas casetas.



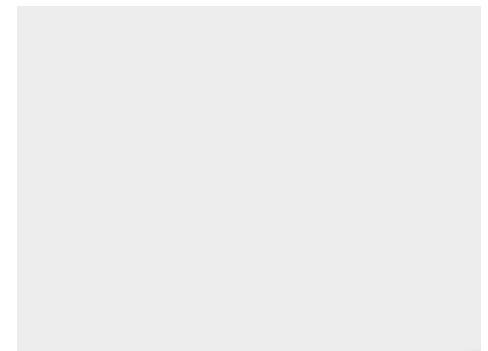
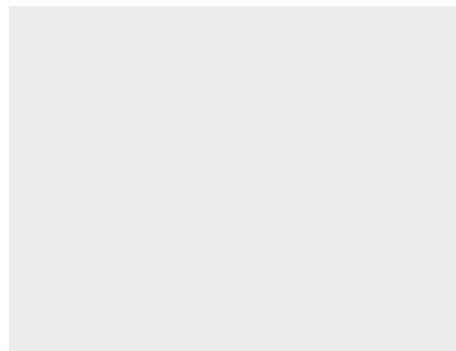
Vegetación trepante.



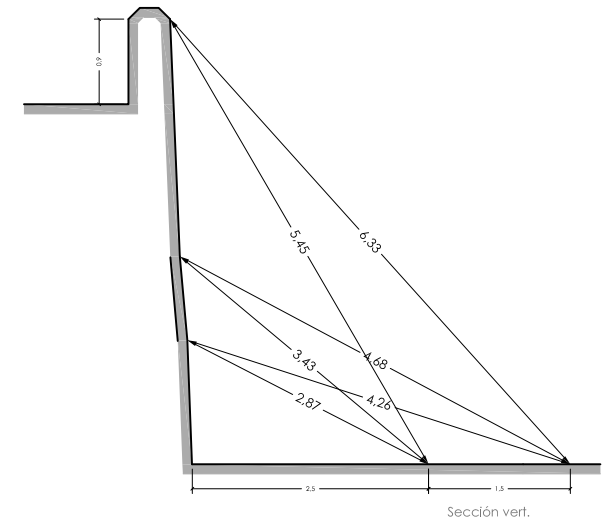
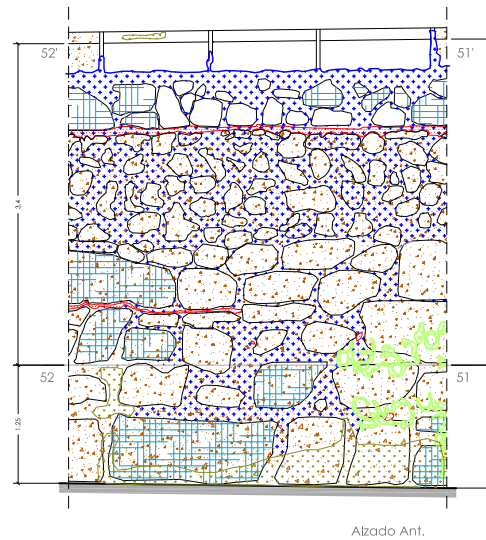
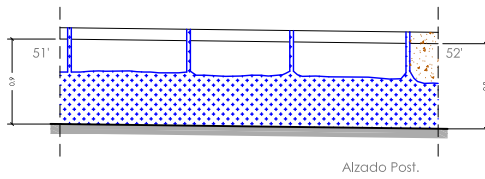
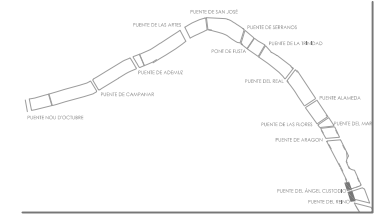
Restos de elementos metálicos.



Disgregación de los materiales.

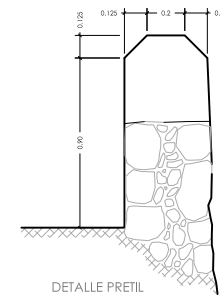
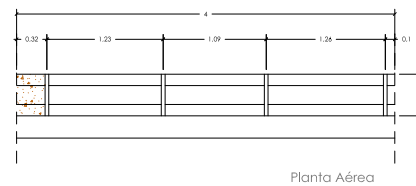


Tramos del puente de Aragón al puente del Reino.  
 Ribera derecha.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Aragón al puente de Ángel Custodio. Ribera izquierda. (T1).

Tramo desde el puente de Ángel Custodio al puente del Reino. Ribera izquierda. (T2).

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

T1= 142 metros, T2= 151 metros.

### ALTURA MEDIA:

6 - 7 metros.

### TALUD:

24%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Reconstrucción S. XX, último cuarto. (Paredón original 1891)

### TIPOLOGÍA:

Muro de hormigón con aplacado de piedra imitando a la mampostería concertada de aparejo poligonal.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Muros de hormigón de aproximadamente 25 - 30 cm de espesor con aplacado de piedra imitando la mampostería concertada, el remate del pretil realizado con sillería de 0,45 ancho por 0,32 de alto y entre 0,60 y 1 metro de largo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

T1= 0, T2= 0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 53 - 54



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Humedad por capilaridad del propio suelo y por filtraciones del regadío de las zonas ajardinadas que lindan con el paredón y del agua de lluvia.

**Emplazamiento:** De forma continua a lo largo de todo el paredón.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo en cuanto a los graffiti y restos de pintura posiblemente de alguna antigua caseta que hubiese adosada al muro.

**Emplazamiento:** Ver plano. Aproximadamente a 1,5 – 2 metros.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Existencia de vegetación trepante y arbustos a lo largo de todo el tramo. Canalizaciones de agua adheridas al paredón incluso atravesándolo. Restos de elementos metálicos abandonados y oxidados.

**Causas probables:** Falta de criterio a la hora de diseñar la jardinería del cauce, colocando plantas trepadoras que dañan el muro. No exigencia de las autoridades competentes en la eliminación de los mismos.

**Emplazamiento:** Ver plano.





Humedades por capilaridad.



Zona ajardinada lindante con el paredón.



Reparaciones indebidas con ladrillo cerámico.



Alarmas y cámaras de seguridad insertadas en el muro.



Suciedad generalizada .



Canalización de agua rota, aportación continua de agua al muro, vegetación superior en juntas.



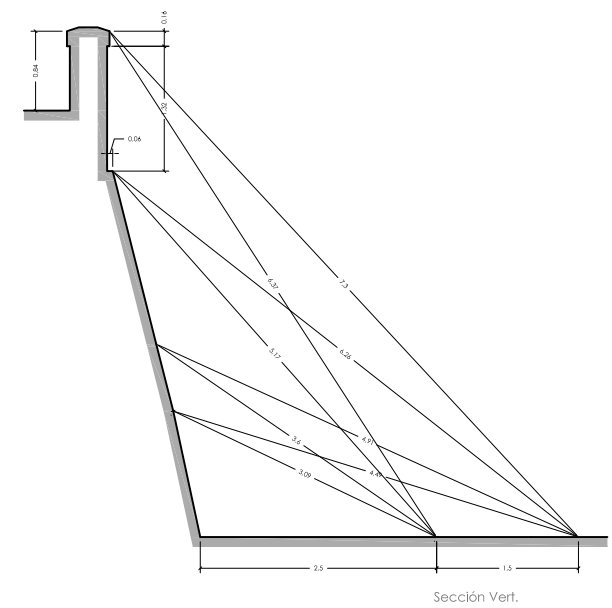
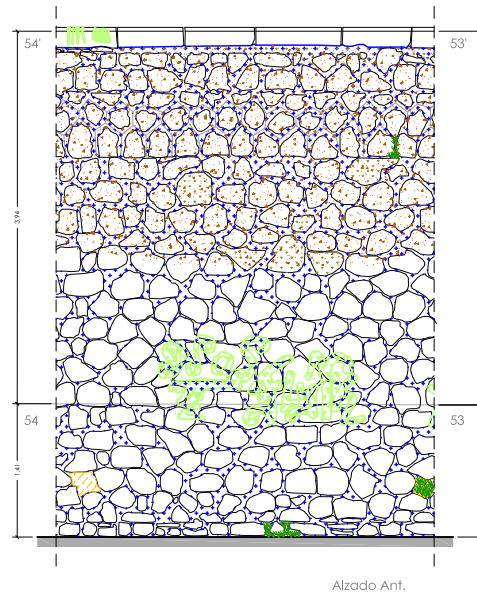
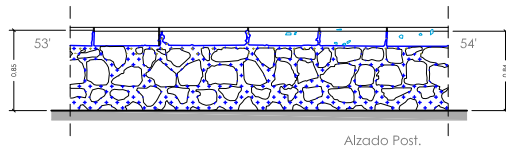
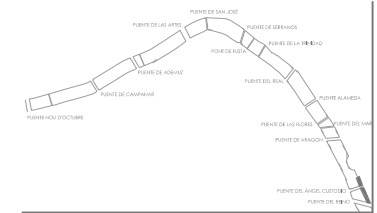
Restos de elementos metálicos oxidados y olvidados por el no uso.



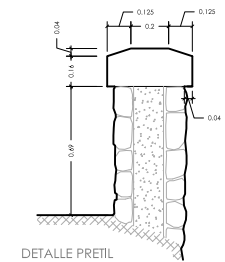
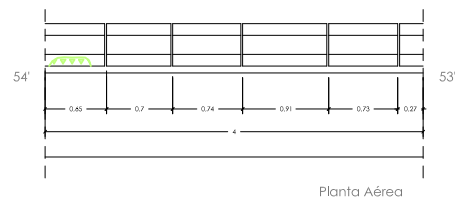
Manchas de pintura.  
Suciedad, formación de costras negras.



Tramos del puente de Aragón al puente del Reino.  
 Ribera izquierda.



- LEYENDA
- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
  - Humedad
  - Disgregación - Erosión
  - Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
  - Suciedad
  - Manchas de pintura - Graffiti
  - Eflorescencias
  - Costra Negra
  - Grietas - Fisuras - Roturas
  - Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Aragón al puente de Ángel Custodio. Ribera izquierda. (T1).

Tramo desde el puente del Reino hasta el final del paredón. Ribera izquierda. (T2).

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

T1= 392 metros, T2= 77 metros.

### ALTURA MEDIA:

6 - 7 metros.

### TALUD:

1,1%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Reconstrucción S. XX, último cuarto. (Paredón original 1891)

### TIPOLOGÍA:

Muro de hormigón con aplacado de piedra imitando a la mampostería concertada de aparejo por hiladas.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Muros de hormigón de entre 25 - 30 cm de espesor con aplacado de piedra imitando la mampostería concertada de aparejo por hiladas, el remate del pretil, de 92 cm de altura, está realizado con sillares de piedra caliza de 45 cm de ancho por 20 cm de alto y 71 cm de largo.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

T1= 0, T2= 0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 55 - 56



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** Exposición continua a la intemperie, con gran presencia de tráfico rodado.

**Emplazamiento:** Generalizada en paramento del muro.

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Humedad por capilaridad del propio suelo y por filtraciones del agua de la lluvia y del regadío de las zonas ajardinadas que lindan con el paredón.

**Emplazamiento:** Parte baja, zona cercana al puente de Aragón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

Excrementos de aves, animales domésticos y presencia de desechos humanos. Vegetación superior en juntas. Aparición de musgo en las zonas húmedas.

**Causas probables:** Acción del hombre utilizando las esquinas como aseos públicos. Falta de mantenimiento, el ambiente húmedo de la zona.

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo en cuanto a los graffiti y restos de pintura posiblemente de alguna antigua caseta que hubiese adosada al muro.

**Emplazamiento:** Ver plano. Aproximadamente a 1,5 – 2 metros.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Existencia de plantas trepadoras y arbustos a lo largo todo el tramo. Restos de elementos metálicos abandonados y oxidados.

**Causas probables:** Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce colocando plantas trepadoras que dañan el muro. No exigencia de las autoridades competentes en la eliminación de los mismos.

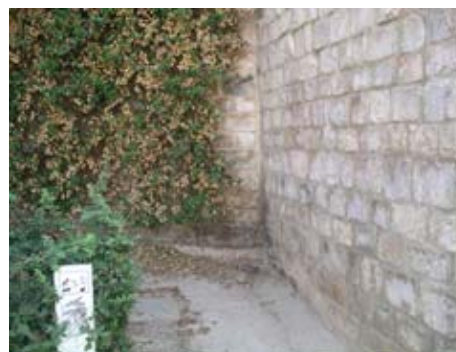
**Emplazamiento:** Ver plano.



Humedades.  
Suciedad generalizada.



Zona ajardinada, presencia de vegetación trepante.  
Formación de costras negras en pretil .



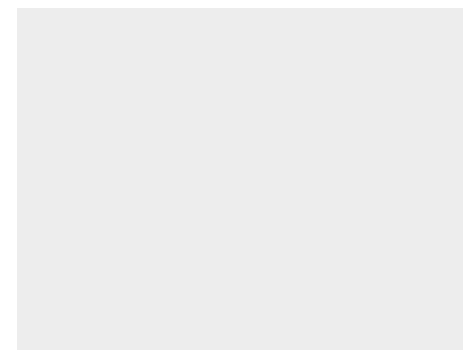
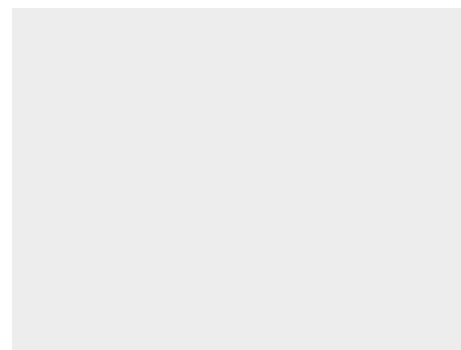
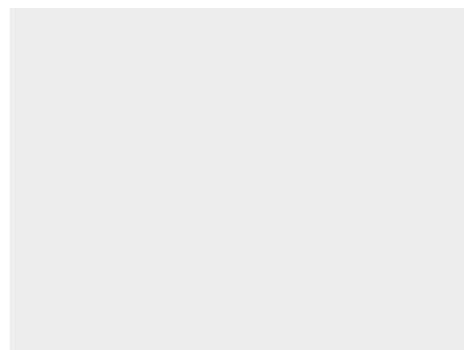
Utilización de esquinas como aseos públicos.  
Aparición de agentes biológicos .



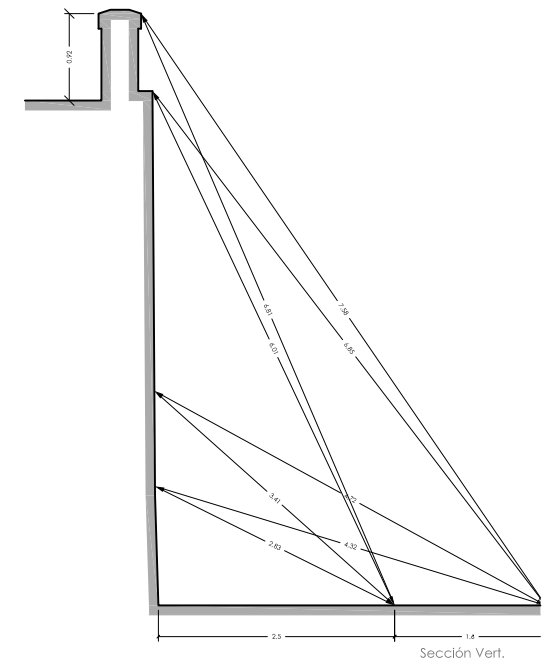
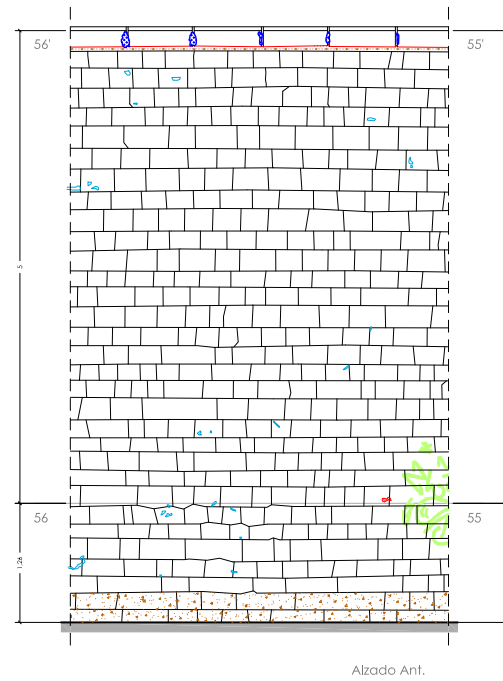
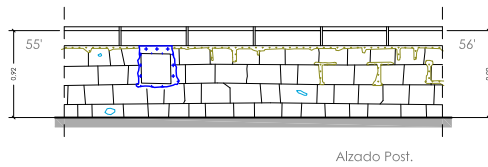
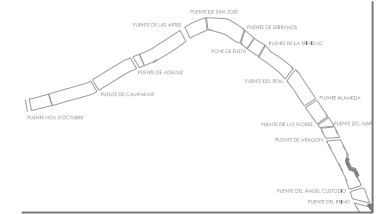
Rotura del pretil.  
Final del paredón, margen izquierdo.



Sección de paredón.  
Final de paredón, margen izquierdo.

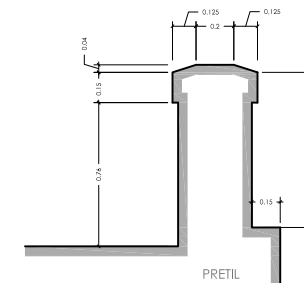
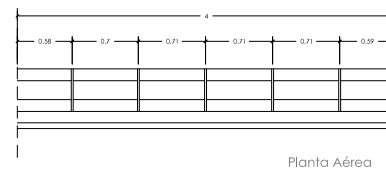


Tramo del puente de Aragón al puente de Ángel Custodio.  
 Tramo del puente del Reino al final del paredón.  
 Ribera izquierda.



LEYENDA

-  Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
-  Humedad
-  Disgregación - Erosión
-  Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
-  Suciedad
-  Manchas de pintura - Graffiti
-  Eflorescencias
-  Costra Negra
-  Grietas - Fisuras - Roturas
-  Elementos Impropios





## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Aragón al puente de Ángel Custodio. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

78 metros.

### ALTURA MEDIA:

3,20 metros.

### TALUD:

13,78 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminadas en agosto de 1674

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria de piedra bruta.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Mampostería ordinaria, paredón realizado con piedra caliza sin labrar de fragmentos toscos de diferentes tamaños y formas. El pretil, oculto en su alzado posterior, de sillares de piedra caliza.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 57 - 58



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** El paso del tiempo, exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado, falta de mantenimiento, la porosidad de los materiales y la humedad.

Llegándose a formar grandes manchas de costra negra.

**Emplazamiento:** Generalizada en todo el paredón

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Debido a la filtración del agua entre los materiales, procedente de la lluvia y del regadío de la zona ajardinada lindante, como a la humedad del propio suelo que asciende por capilaridad.

**Emplazamiento:** Generalizada todo el paredón.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, vegetación superior en juntas...

Excrementos de aves, animales domésticos y presencia de desechos humanos.

**Causas probables:** La humedad continua, la suciedad, la falta de mantenimiento. La acción del hombre utilizando las esquinas como aseos públicos

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** La antigüedad, la exposición continua a la intemperie y la vegetación superior existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento hacen que los morteros pierden su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** En todo el paredón.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** El paso del tiempo, la falta de mantenimiento, los agentes climatológicos, -la lluvia (absorción-filtración), el sol y el viento-, unido a la gran cantidad de humedad han provocado la descomposición de los revestimientos dejando desprotegido el muro del ambiente.

**Emplazamiento:** Generalizada.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Cableados eléctricos que recorren el muro longitudinalmente. Zona ajardinada lindante al paredón.

**Causas probables:** Falta de rigor en cuanto a la colocación de las instalaciones. Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería del cauce.

**Emplazamiento:** Ver plano.



Falta de material conglomerante en las juntas.



Cableado eléctrico recorriendo longitudinalmente el paredón.  
Erosión de la zona baja del muro.



Vegetación trepante adherida al paredón.



Restos de antiguos desagües abandonados por el no uso.  
Humedades.



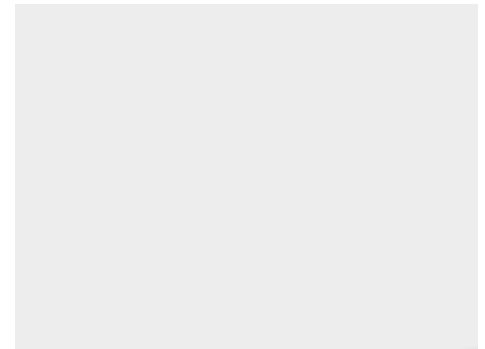
Canalizaciones de agua.



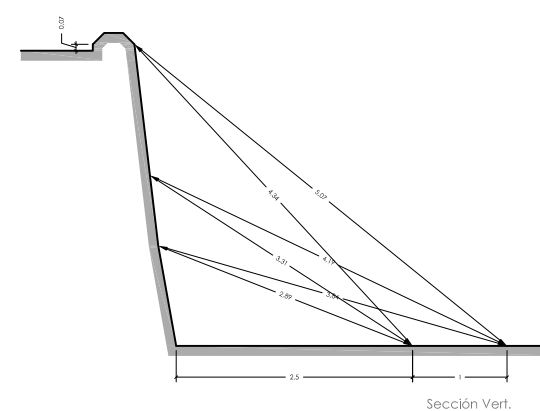
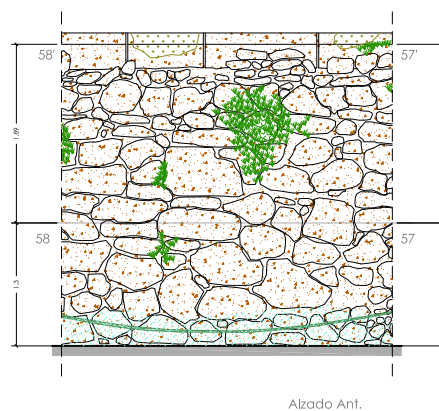
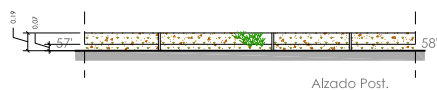
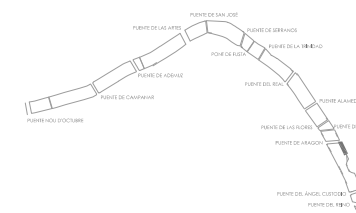
Vegetación superior en juntas.  
Suciedad generalizada.



Alzado posterior del pretil.

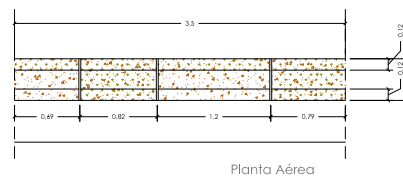


Tramo del puente de Aragón al puente de Ángel Custodio.  
Ribera izquierda.



LEYENDA

-  Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
-  Humedad
-  Disgregación - Erosión
-  Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
-  Suciedad
-  Manchas de pintura - Graffiti
-  Eflorescencias
-  Costra Negra
-  Grietas - Fisuras - Roturas
-  Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente de Aragón al puente de Ángel Custodio. Ribera izquierda.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

157 metros,

### ALTURA MEDIA:

5,18 metros

### TALUD:

11,3 %

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Terminadas en agosto de 1674

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado con piedra caliza, con mampuestos ligeramente labrados de forma rectangular un la parte inferior, el resto realizado con piedra bruta.. El pretil, de 65 cm de alto, realizado también con mampostería ordinaria de piedra bruta y rematado con una hilada de sillares.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

0

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 59 - 60



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** El paso del tiempo, exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado, falta de mantenimiento, la humedad.

**Emplazamiento:** generalizada en todo el paredón

#### HUMEDADES

**Causas probables:** debido a la filtración del agua entre los materiales del agua de lluvia y de regadío de la zona ajardinada lindante, y por capilaridad, humedad del propio suelo. En la rampa de bajada al cauce por el puente de Monteolivete aparecen unas grandes manchas de humedad, a media altura, seguramente producidas por la rotura de de alguna canalización de agua oculta.

**Emplazamiento:** ver plano.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** la humedad continua en el muro ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, vegetación superior en juntas...

**Emplazamiento:** ver plano.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** La humedad, los agentes climatológicos, el paso del tiempo unido a la falta de mantenimiento han provocado la pérdida de sección útil en la parte inferior del muro, en las fotografías podemos observar el alto grado de deterioro de este tramo.

**Emplazamiento:** Toda la parte baja incluso media del tramo.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** la antigüedad del muro, la exposición continua a la intemperie y la vegetación existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento hacen que los morteros de agarre pierden su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** en todo el paredón.

#### PINTURAS / GRAFFITIS

**Causas probables:** vandalismo, incultura.

**Emplazamiento:** ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Reparaciones indebidas, con parcheados de mortero de cemento o ladrillo. Cableados eléctricos adosados a los muros. Restos de antiguos desagües. Zona ajardinada lindante al paredón.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el no uso. Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería y criterio en cuanto a las reparaciones.

**Emplazamiento:** Ver plano





Erosión acentuada en la parte baja del paredón  
Pérdida de sección útil.



Rotura de sillares del pretil, parcheados con mortero de cemento.



Huecos en el muro.  
Suciedad, costras negras en parte alta.



Cableado eléctrico insertado en el paredón.



Falta de material conglomerante en juntas.  
Disgregación de material, suciedad.  
Vegetación lindante con el muro



Utilización de las esquinas como aseos públicos.

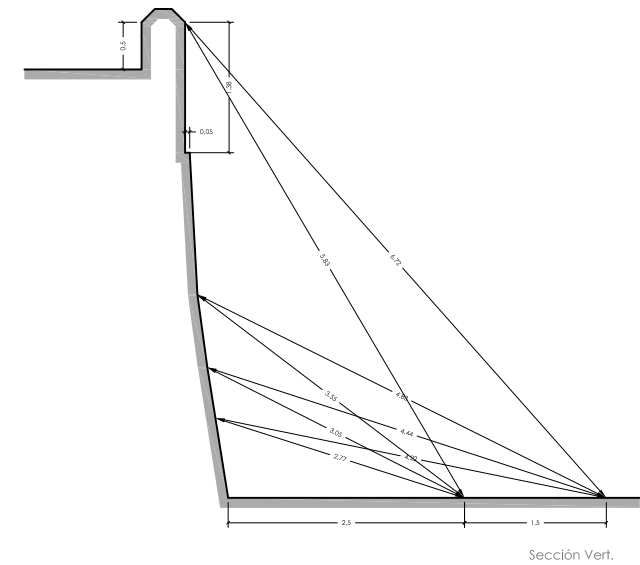
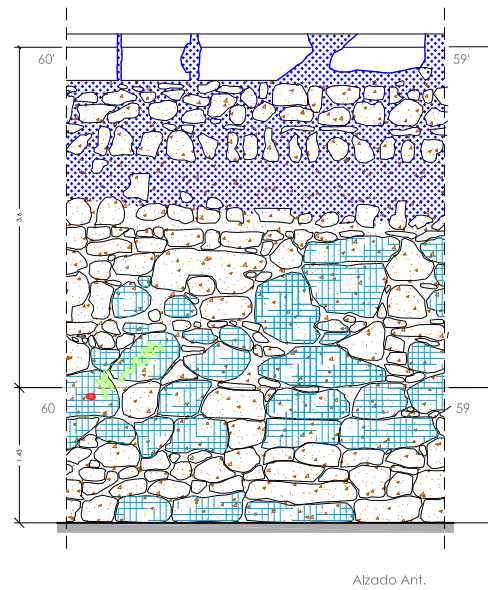
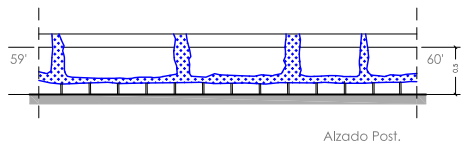
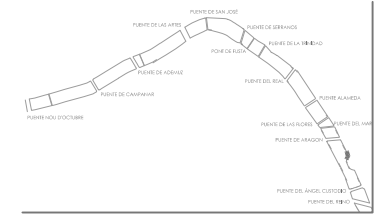


Restos de antiguas casetas.



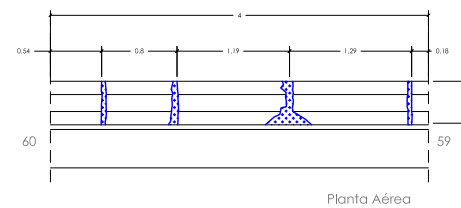
Actuaciones inadecuadas.

Tramo del puente de Aragón al puente de Ángel Custidio.  
 Ribera izquierda.



LEYENDA

- Rejuntado o parcheados con mortero de cemento
- Humedad
- Disgregación - Erosión
- Desprendimientos - Abalsamientos del revestimiento
- Suciedad
- Manchas de pintura - Graffiti
- Eflorescencias
- Costra Negra
- Grietas - Fisuras - Roturas
- Elementos Impropios



## CARACTERIZACIÓN DEL ELEMENTO CONSTRUCTIVO

### SITUACIÓN:

Tramo desde el puente del Reino hasta el final del paredón (en frente a iglesia de Monteolivete).  
Ribera derecha.

### LONGITUD APROX. DEL SUBTRAMO:

297 metros.

### ALTURA MEDIA:

3, 75 metros.

### TALUD:

1%

### FECHA DE CONSTRUCCIÓN:

Inicio de las obras 1729

### TIPOLOGÍA:

Mampostería ordinaria.

### MATERIALES Y PUESTA EN OBRA:

Paredón realizado con piedra caliza, con mampuestos ligeramente labrados de forma rectangular. El pretil, de altura 98 cm, esta realizado con bloque hormigón de 20x20x40 (reparación finales S. XX), y rematado con los sillares originales de piedra caliza con juntas salientes. Se aprecia que el tramo estuvo revestido con mortero.

En la parte cercana al puente del Reino, el paredón se encuentra doblado en su totalidad con un muro de hormigón armado.

### NÚMERO DE BOLAS DECORATIVAS:

19

### MODELO EJEMPLO DEL SUBTRAMO:

Puntos 61 -62



## MANIFESTACIÓN PATOLÓGICA

### PATOLOGÍA:

#### SUCIEDAD

**Causas probables:** El paso del tiempo, exposición continua a la intemperie con gran presencia de tráfico rodado, la porosidad de los materiales, falta de mantenimiento, la humedad.

**Emplazamiento:** generalizada en todo el paredón

#### HUMEDADES

**Causas probables:** Por filtración del agua entre los materiales procedente de la lluvia y del regadío de la zona ajardinada lindante, y por capilaridad de humedad del propio suelo.

**Emplazamiento:** Generalizada.

#### AGENTES BIOLÓGICOS

**Causas probables:** La humedad continua en el muro ambiente perfecto para la aparición de musgo, líquenes, vegetación superior en juntas...

Excrementos de aves, animales domésticos e incluso presencia de desechos humanos.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### DISGREGACIÓN / EROSIÓN

**Causas probables:** La humedad, los agentes climatológicos, el paso del tiempo unido a la falta de mantenimiento.

**Emplazamiento:** Generalizada, con más intensa en la última hilada y en las bolas.

#### FALTA DE MATERIAL CONGLOMERANTE EN JUNTAS

**Causas probables:** La antigüedad del muro, la exposición continua a la intemperie y la vegetación superior existente en las juntas, unido a la falta de mantenimiento, hacen que los morteros de agarre pierdan su adherencia y se descompongan.

**Emplazamiento:** En todo el paredón.

#### EFLORESCENCIAS

**Causas probables:** El agua filtrada de la lluvia disuelve las sales del muro.

**Emplazamiento:** Ver plano

#### PINTURAS / GRAFFITI

**Causas probables:** Vandalismo, incultura.

**Emplazamiento:** Ver plano.

#### ELEMENTOS IMPROPIOS

Reparaciones indebidas con bloques de hormigón, parcheados de mortero de cemento o ladrillo. Cableados eléctricos adosados a los muros. Restos de antiguos desagües. Zona ajardinada lindante al paredón.

**Causas probables:** Por necesidades efímeras de un momento determinado y abandonadas por el no uso. Falta de criterio a hora de diseñar la jardinería y criterio en cuanto a las reparaciones.

**Emplazamiento:** Ver plano





Actuación inadecuadas, reparación del pretil con bloque de hormigón.



Restos de antiguas casetas.



Disgregación del material de revestimiento.  
Suciedad generalizada, costras negras en pretil.  
Humedad zona baja del muro.



Graffiti.



Disgregación de material de revestimiento.



Humedad generalizada parte baja del paredón.



Musgo, vegetación superior en zonas bajas.



Actuaciones inadecuadas: trasdosado de parte del tramo con muro de hormigón armado.





## **ANEXO II: FICHAS DE CATALOGACIÓN DE LOS ADORNOS ESFÉRICOS**

---

## ÍNDICE DE FICHAS

---

- Puente Nou d'Octubre \_ puente de Campanar (ribera izquierda): Fichas 1 a 22
- Puente de Campanar \_ puente de Ademuz (ribera izquierda): Fichas 1 a 16
- Puente de Ademuz \_ puente de las Artes (ribera izquierda): Fichas 1 a 34
- Puente de las Artes \_ puente de San José (ribera izquierda): Fichas 1 a 15
- Puente del Real \_ puente de la Alameda (ribera izquierda): Fichas 1 a 18
- Puente de la Alameda \_ puente de las Flores (ribera izquierda): Fichas 1 a 10
- Puente de las Flores \_ puente del Mar (ribera izquierda): Fichas 1 a 6
- Puente del Mar \_ puente de Aragón (ribera izquierda): Fichas 1 a 7
- Puente Nou d'Octubre \_ puente de Campanar (ribera derecha): Fichas 1 a 3
- Puente de Campanar \_ puente de Ademuz (ribera derecha): Fichas 1 a 3
- Puente de las Artes \_ puente de San José (ribera derecha): Fichas 1 a 16
- Puente de Serranos \_ puente de la Trinidad (ribera derecha): Fichas 1
- Puente de la Trinidad \_ puente del Real (ribera derecha): Fichas 1 a 24
- Puente del Real \_ puente de la Alameda (ribera derecha): Fichas 1 a 26
- Puente de la Alameda \_ puente de las Flores (ribera derecha): Fichas 1 a 16
- Puente de las Flores \_ puente del Mar (ribera derecha): Fichas 1 a 3
- Puente del Mar \_ puente de Aragón (ribera derecha): Fichas 1 a 8
- Puente de Aragón \_ puente del Ángel Custodio (ribera derecha): Fichas 1 a 30
- Puente del Reino \_ final del pretil (ribera derecha): Fichas 1 a 20

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	1
TRAMO	Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
145	54,5	9,5	17	6,5	19	19,5	23,5	70	45	45	37	17,5	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	2
TRAMO	Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	61	10	16,5	6,5	19,5	18,5	20,5	70	45	45	37	17	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL





IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	5
TRAMO	Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141,5	70	10	16	6	20	18	19,5	68	45	45,2	37	17,2	19,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	6
TRAMO	Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
136	77	11	17	6	18	19	21	67	45	44,6	37	18	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	7
TRAMO	Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	81	10	14,5	4,5	20,7	17	21	67,5	45	45,5	37	17,5	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	8
TRAMO	Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
145	81	10	17	7	19,8	19,5	21	70	45	45,5	37	17,2	19,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL







IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			13					
<b>TRAMO</b>		Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141	79	11	18,5	7,5	19,7	19	21	69	45	45	37	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			14					
<b>TRAMO</b>		Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	79	10,5	17	6,5	20	19,5	21	71	44,8	45	37	17,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			17					
<b>TRAMO</b>		Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
---	78,5	10	17,5	---	---	---	---	---	45	45	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						
							<p style="text-align: center;">-----</p>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			18					
<b>TRAMO</b>		Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138,5	82	10,5	16,5	6	20	20,5	22	70	44,5	44	37	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						





IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			21					
<b>TRAMO</b>		Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	71	10	16,5	6,5	20,5	19,5	21	70	45	45,2	37	17	21
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			22					
<b>TRAMO</b>		Puente Nou d'Octubre – Puente de Campanar											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	71	10	16,5	6,5	20,5	19,5	21	70	45	45,2	37	17	21
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138,5	63	11,5	15,5	4	19	18,5	20,5	67	45	45,5	37	16,5	19,7
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			2					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	60	11	16	5	20	20	21	68	45	45,2	37,5	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>		3							
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>						<b>TIPO D</b>							
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
136	61	10	16	6	19	16,5	21	69	45	45,2	37	17,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>						<b>PERFIL</b>							

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>		4							
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>						<b>TIPO D</b>							
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
137	61	11,5	16,5	5	19	22	23	69,5	45	44	37,5	17,5	19,7
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>						<b>PERFIL</b>							

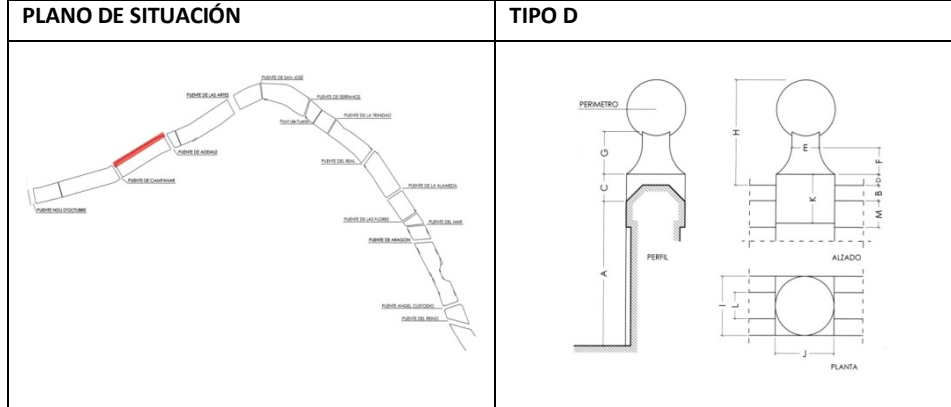


IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			5					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	65	10	16,5	6,5	19	19,5	20	70	45	44,5	38	16,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			6					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	65	10	15	5	19	16,5	20	69	45	45	36,5	16,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



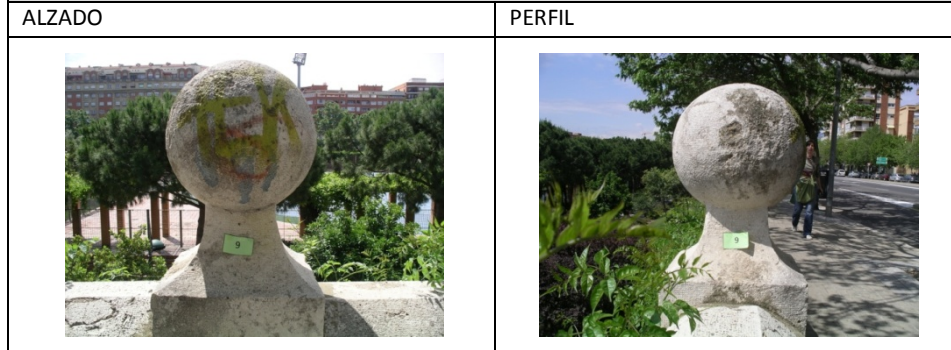
IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	9
TRAMO	Puente Campanar – Puente de Ademuz		
DATACIÓN	S. XX		



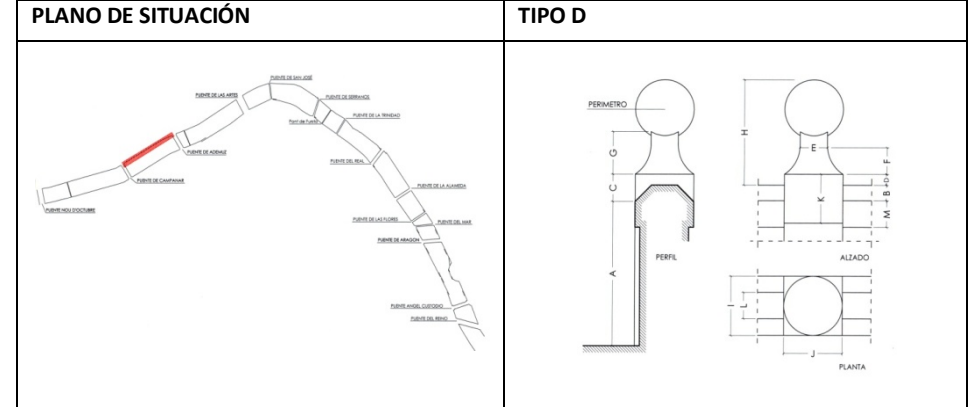
**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	61,5	11	17	6	20	19	22	70	45	45	37	16,5	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



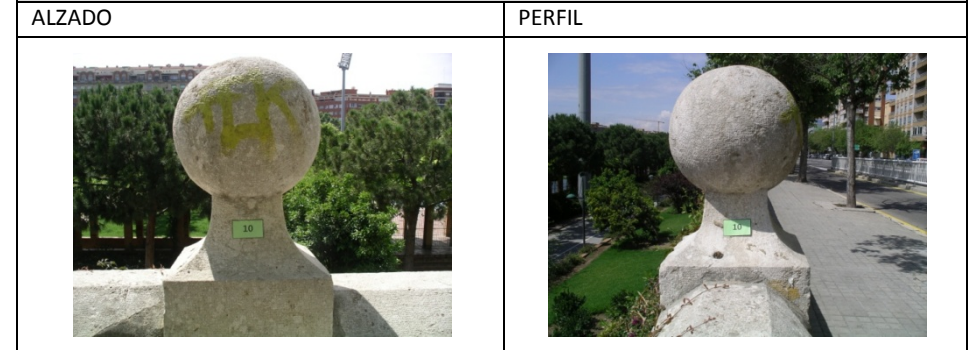
IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	10
TRAMO	Puente Campanar – Puente de Ademuz		
DATACIÓN	S. XX		



**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
140	68	10	18	8	20	19	21,5	71	45	45	38	18	20,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**







IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			13					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138	73,5	10,5	14,5	4	20	19	22	66	45	45	37,5	17	20,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			14					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	73,5	11	17,5	6,5	18,8	20	21	71	45,2	45	39	18	20,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			15					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139,5	76	9,5	17	7,5	19	19	20	70	46	45	37	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			16					
<b>TRAMO</b>		Puente Campanar – Puente de Ademuz											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	79	10,5	15,5	5	18,5	24	27	70	44,5	45	35	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						
<p>NO SE HA PODIDO REALIZAR FOTOGRAFÍA DEL ALZADO POR ESTAR OCULTO TRAS UNA HORNACINA</p>													

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	67	10	35	25	19	21	24	90	45	45	35	16	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			2					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138	91,4	10	26	16	19	22	29	80	44,6	44,6	37	18	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			3					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
136,5	96/77	10	18	8	19	22	22	72	44,5	44,5	36	19	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			4					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
137	89	11	20	9	18	20	23	70	45	45	36	17,5	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						





IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			7					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	75,5	10,5	7	6,5	19,5	20,5	21	70	45	45	36	18	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			8					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
140	91	10,5	16,5	6	19	18,5	21	69	44,5	45	38	17	20,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	9
TRAMO	Puente de Ademuz – Puente de las Artes		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	97	10	16,5	6,5	17	20,5	22	70	44,5	45	37	17	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	10
TRAMO	Puente de Ademuz – Puente de las Artes		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138	98	10	17	7	19,2	17	22	68	44,5	45	37	17,5	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	11
TRAMO	Puente de Ademuz – Puente de las Artes		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
140	97	11	17	6	20	19	23	70	44,5	45,2	37	18	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	12
TRAMO	Puente de Ademuz – Puente de las Artes		
DATACIÓN	S. XX		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO D

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
136,5	101	10	16,5	6,5	18,5	19,6	23,5	67	45	45	36,5	18	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			13					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
137	95,5	10,5	16,5	6	18,5	19	23	70	45	45	37,5	18	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			14					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138,5	95	11,5	16,5	5	20	21	23	70	45	45	36	18	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			15					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	92	10,5	17,5	7	17,5	23	24	70	45	44	37	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			16					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
137	91	10,5	17,5	7	18	22	23	68	44	45	37	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			17					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	93	10	17	7	20	19	23	70	45	45	37,5	17	20,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			18					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141,4	95	10	17	7	19	20	24	70	44,8	45	37	18	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			19					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142,5	93	10,5	17	6,5	19	21,5	23	68	45	44	36,5	19	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			20					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142,5	93	10,5	17	6,5	19	20,5	23	68	45	44	36,5	19	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			21					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141	91,5	10,5	18,5	8	20	22	23	72	45,3	45	37,5	18	18
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			22					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	92	11	19	8	20	22	24	70	45	44	36,5	19	18
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			23					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
140	92	10	17	7	22	22	33	78	44	45	39	18	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			24					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139,5	89	12,5	19,5	7	19	22	23	70	45,5	44,5	38	18	16
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			25					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139,5	87	9,5	15,5	6	19,5	21	23	69	45	45	37,5	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			26					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	71,5	10	15	5	19,8	20	21	69	45	45	37	17,5	21
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			27					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	67,5	10	15,5	5,5	20,3	21,5	23	70	45	45,2	37	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			28					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
144	63,5	10,5	17	6,5	20	19,5	21	69	45	45	37	17,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						





IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			31					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141	75	11	17	6	33	22	24	69	45,5	44,5	35	16,5	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			32					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	73	11	17	6	22	24	32	77	45	45,5	---	16,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			33					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141	81	10	17	7	19,8	20	22	70	44,8	45	37,5	16,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			34					
<b>TRAMO</b>		Puente de Ademuz – Puente de las Artes											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	88	10	17	7	19	19	23	69,5	44,5	45,2	36,5	17	19,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138,3	92	11	15,5	4,5	19	20	21	67	44	45	37	17	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			2					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	88	10,5	17	6,5	19	17	21,5	68	45,2	44	37	17	19,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			3					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141	76	11	13	2	22	26,5	33	74	44,5	44	72	17	19,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			4					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
144	74	12	20	8	20	20	28	79	43	44	74	17	19,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			5					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
140	86	11,5	19	7,5	19,2	21,5	25	72	45	44,2	37	16	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			6					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	98	11,5	17	6,5	19,2	20,5	23	70	44,8	44,8	37	17	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				7					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
148	100	10	16	6	22	26	31	73,5	45	44	66	16	7,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				8					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	93	22	28,5	7,5	19	22	23	71	44,5	45,2	37	18	18,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				9					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
141,5	85	10,5	19	8,5	19,3	19,5	23	72	45	44,5	37	18	19,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				10					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	82	10	18	8	18,2	22	23	72	44,5	44,5	37	18,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				11					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
<b>P</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>G</b>	<b>H</b>	<b>I</b>	<b>J</b>	<b>K</b>	<b>L</b>	<b>M</b>
142	82	11	18	7	20	19	22	70	44,5	45	37	17	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				12					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
<b>P</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>G</b>	<b>H</b>	<b>I</b>	<b>J</b>	<b>K</b>	<b>L</b>	<b>M</b>
141	86,5	11	17,5	6,5	19,5	19,5	22	69	45,2	45,2	37	18	19,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				13					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
143	80	11	18	7	19,5	19	22	70	45	45	37	16	18
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>				14					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XX											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO D</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	82	11	17	6	20	21	23	70	45,5	45,5	37	18	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			15					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO A</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	82	11	17	6	20	21	23	70	45,5	45,5	37	18	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
132	---	---	8	---	20	13	21	64	44	46	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

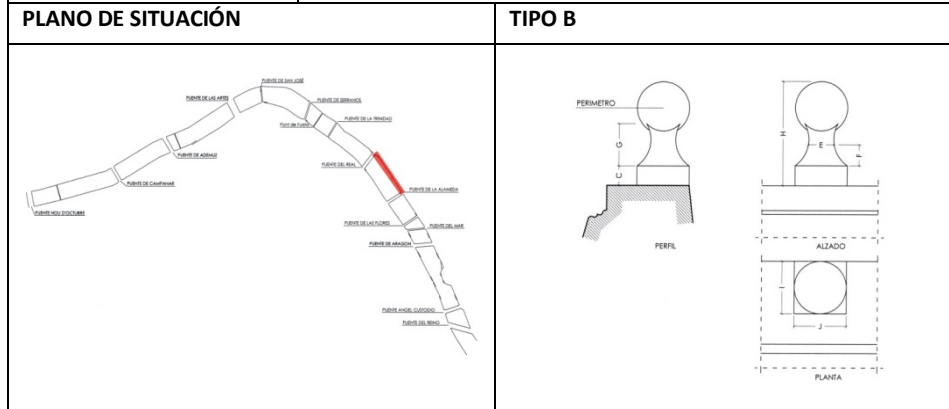
IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			2					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138	---	---	13	---	21	20	32,5	83	44	44	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			3					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
142	---	---	18	---	23	31	39	83,5	45	44	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			4					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
130	---	---	7	---	22	24	31	76	44	44	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

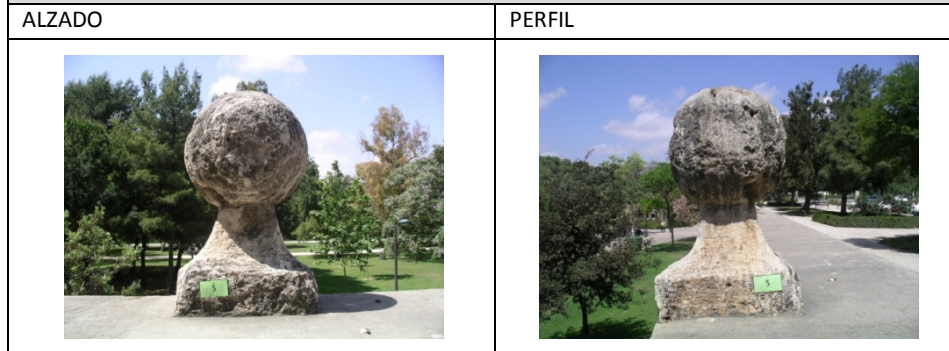
IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Izquierdo	<b>NUMERACIÓN</b>	5
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Finales siglo XVII		



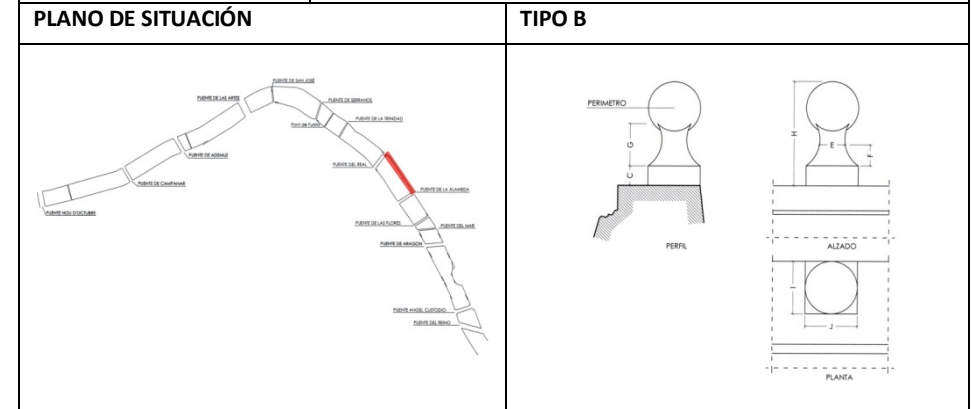
**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	---	---	13	---	21	25	17	78	45	45	---	---	---

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



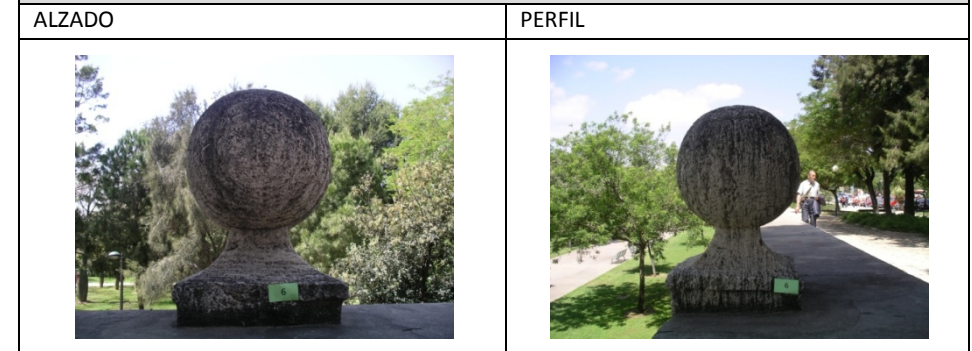
IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Izquierdo	<b>NUMERACIÓN</b>	6
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Finales siglo XVII		



**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138	12	4	7	11	---	18	11	18	79	51	51	---	---

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			7					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO B						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
136,5	15	2	13	1,5	19	21	22	78	51	51	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			8					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO B						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
160	5	4	7	11	1	18	11	71	75	44	44	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

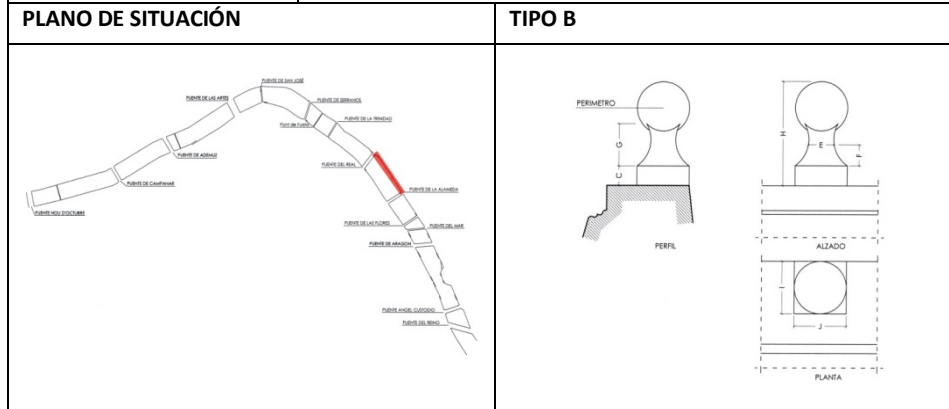
IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>		9							
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO B						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
138	11	4	6	10	1	18	20	23,5	75	44	44	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>		10							
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO B						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
140	---	---	9,5	---	18	20,5	23,7	79	44	44	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						





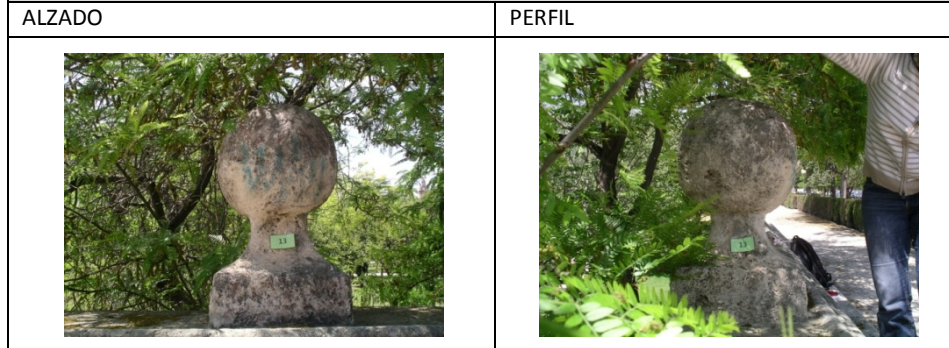
IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	13
TRAMO	Puente del Real – Puente de la Alameda		
DATACIÓN	Finales siglo XVII		



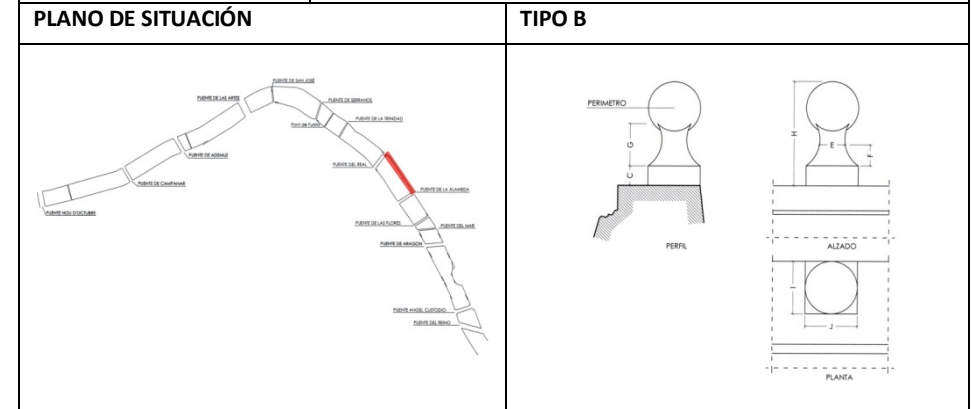
**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
145	---	---	15	---	19	15	21,5	76	40	44	---	---	---

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



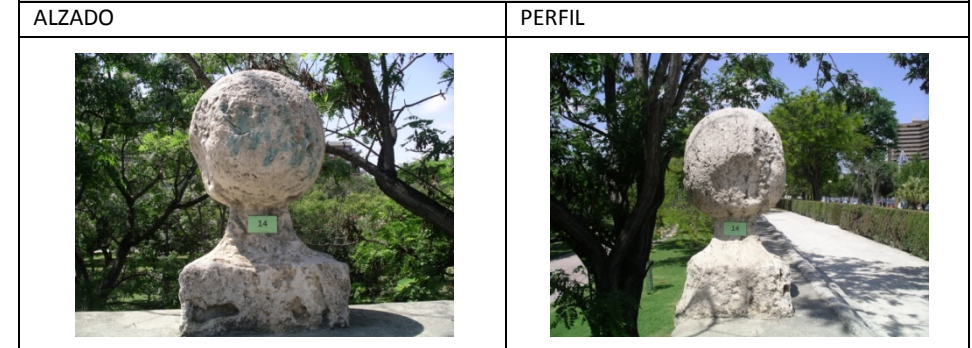
IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	14
TRAMO	Puente del Real – Puente de la Alameda		
DATACIÓN	Finales siglo XVII		

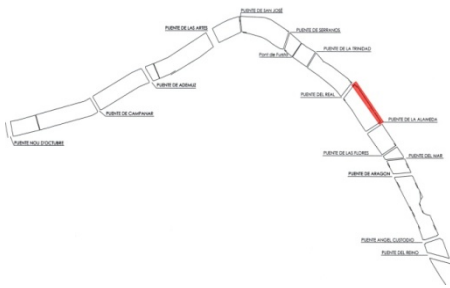
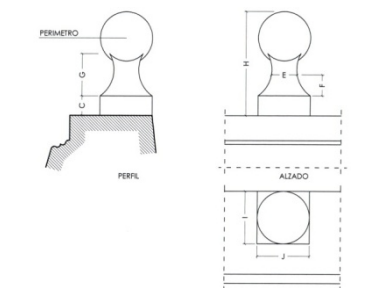




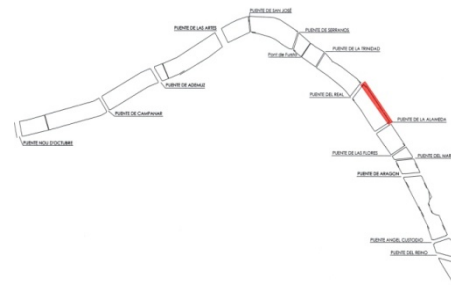
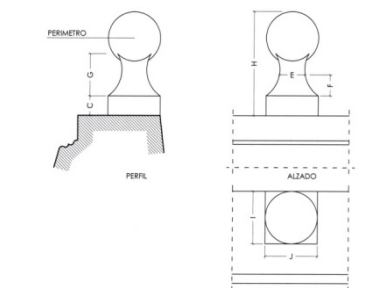


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
131	---	---	19	---	17	11	16	77	40	44	---	---	---

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN															
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>		15									
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda													
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII													
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B</b>								
 <p>Diagrama de situación del puente 15, mostrando su ubicación en un trayecto de puentes desde el Puente de San José hasta el Puente del Real. El puente 15 está resaltado en rojo.</p>							 <p>Diagramas técnicos del puente 15: PERIMETRO, ALZADO y PLANTA.</p>								
ESTUDIO GEOMÉTRICO															
DIMENSIONES en centímetros															
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M		
148	---	---	16	---	18	18,5	21	79	46	46	---	---	---		
ESTUDIO FOTOGRÁFICO															
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>								
 <p>Fotografía de alzado del puente 15, mostrando un pilar con un capitel esférico.</p>							 <p>Fotografía de perfil del puente 15, mostrando el capitel esférico desde un ángulo lateral.</p>								

IDENTIFICACIÓN															
<b>MARGEN</b>		Izquierdo		<b>NUMERACIÓN</b>		16									
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda													
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII													
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B</b>								
 <p>Diagrama de situación del puente 16, mostrando su ubicación en un trayecto de puentes desde el Puente de San José hasta el Puente del Real. El puente 16 está resaltado en rojo.</p>							 <p>Diagramas técnicos del puente 16: PERIMETRO, ALZADO y PLANTA.</p>								
ESTUDIO GEOMÉTRICO															
DIMENSIONES en centímetros															
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M		
139	---	---	17	---	22	13	25	82	43	44	---	---	---		
ESTUDIO FOTOGRÁFICO															
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>								
 <p>Fotografía de alzado del puente 16, mostrando un pilar con un capitel esférico.</p>							 <p>Fotografía de perfil del puente 16, mostrando el capitel esférico desde un ángulo lateral.</p>								





IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO A</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	74	0	4/13	4	22	27	30	84	44	43	0	0	0
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			2					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
139	---	---	6/7	---	20	20	23	76	44	52	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			3					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B'</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
140	14	---	6	5,4	20	23	28	75	45	56	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			4					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B'</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
160	16	4	7	7	4	17	11	16,5	73	41	46	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			5					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO C						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
159	19	4	6,5	6,8	8	19	20	20	73	41	46	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			6					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO C						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
161	19	4,5	7,5	9,5	8	18,5	12	16	73	50	50	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			7					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B'</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
154	8,5	---	6,5	1	18	14,5	21,5	69	49	49	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			8					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO B'</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
159	5,7	---	5,5	1	18,5	17	22,5	72,5	50	52	---	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			9					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO C</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
134	11	4,5	7	10	1,5	21	16	23	69	50	50	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			10					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda - Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO C</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
162	7,5	4	6	7,5	0	18	20	24	72	50	48	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Flores - Puente del Mar											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO C</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
160			30			18,5	15	19	69	50	50	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			2					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Flores - Puente del Mar											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO C</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
143	8	4	6	8	0	22	16	19	68	45	50	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			3					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Flores - Puente del Mar											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO C</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
158	9	4	5	8	1	17	15	19	72	50	50	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			4					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Flores - Puente del Mar											
<b>DATACIÓN</b>		Finales siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO C</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	C'	D	E	F	G	H	I	J	K	L
159	12	4,5	6	10	1,5	17,5	16,5	20	75	50	50	---	---
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			5					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Flores - Puente del Mar											
<b>DATACIÓN</b>		Siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO A</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
133	85	12	28	16	21	27	27	84	43	43	0	23	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			6					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Flores - Puente del Mar											
<b>DATACIÓN</b>		Siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO A</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	80	12	26	14	14	19	22	78	43	43	4	22	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente del Mar - Puente de Aragón											
<b>DATACIÓN</b>		Siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO A</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	90	12	22,5	10,5	19	20,5	26	76	42	46	10	0	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Izquierdo			<b>NUMERACIÓN</b>			2					
<b>TRAMO</b>		Puente del Mar - Puente de Aragón											
<b>DATACIÓN</b>		Siglo XVII											
<b>PLANO DE SITUACIÓN</b>							<b>TIPO A</b>						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
137	96	22,5	13,5	9	18,5	16,5	22	70	44	44	27,5	0	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
<b>ALZADO</b>							<b>PERFIL</b>						



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	5
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	Siglo XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
137	100	14	23	9	18,5	17	22,5	75	43	44	0	16,5	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Izquierdo	NUMERACIÓN	6
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	Siglo XVII		

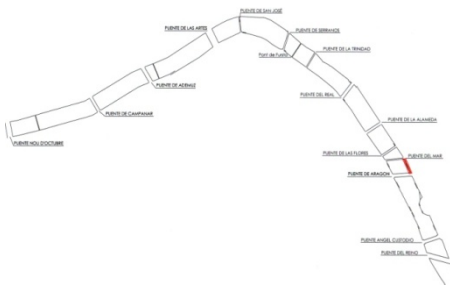
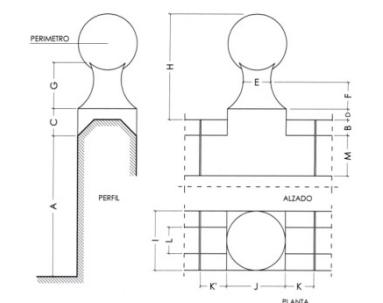

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	100	14	27	13	33	23	29	81	45	45,5	0	0	20,5

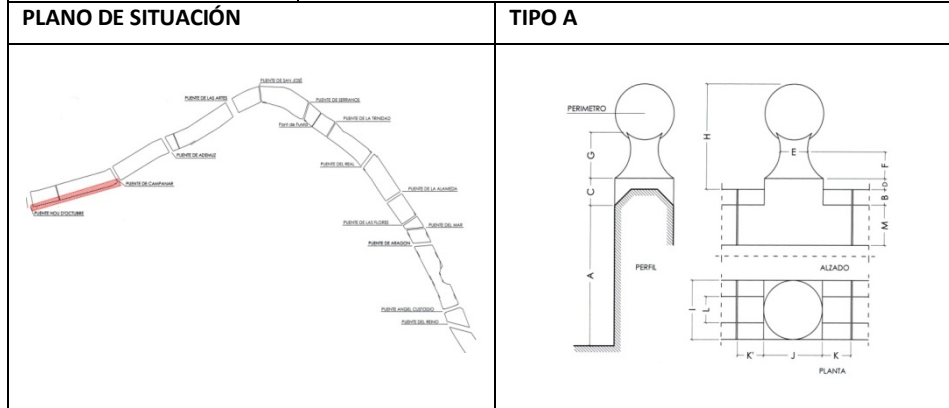
**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN													
MARGEN	Izquierdo			NUMERACIÓN	7								
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón												
DATACIÓN	Siglo XVII												
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
													
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
137	100	14	23	9	18,5	17	22,5	75	43	44	0	16,5	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						
							<p style="text-align: center;">-----</p>						



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	1
<b>TRAMO</b>	Puente Nou d' Octubre - Puente de Campanar		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

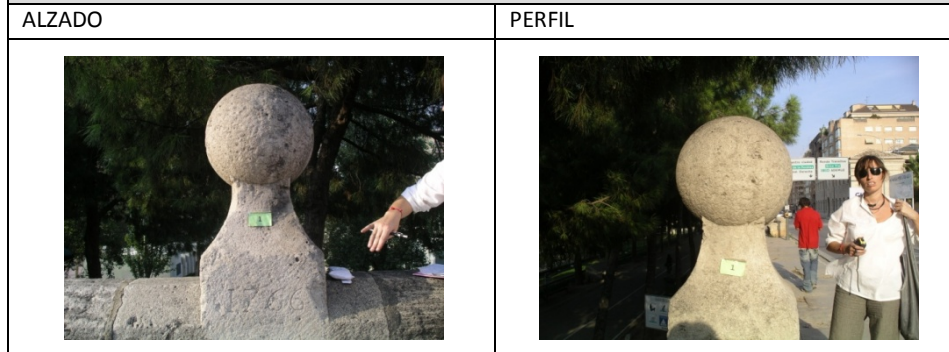


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

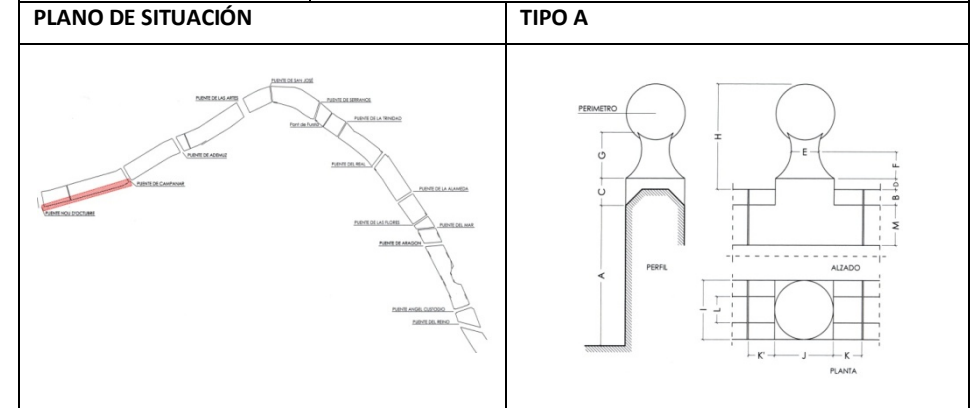
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	80	12	23	11	22	22	30	80	45	45	33	20	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	2
<b>TRAMO</b>	Puente Nou d' Octubre - Puente de Campanar		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

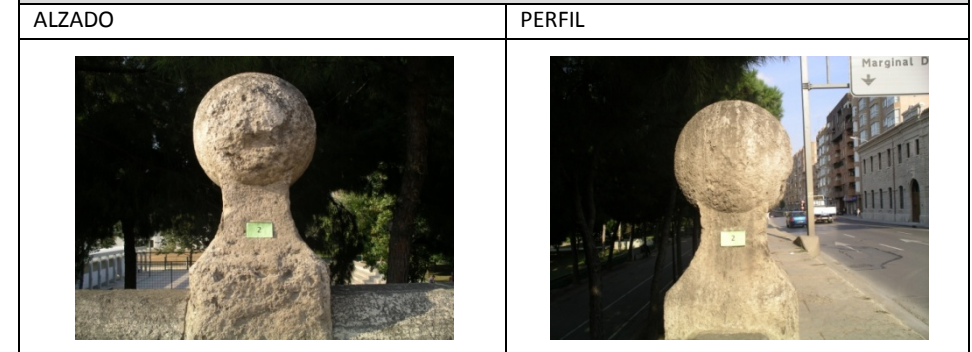


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	80	13,5	23,5	10	22	23	30	79	43	45	0	46	21

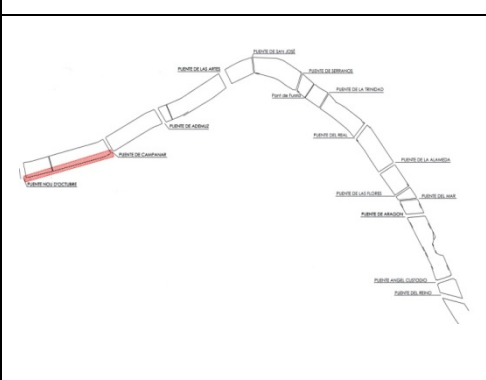
**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



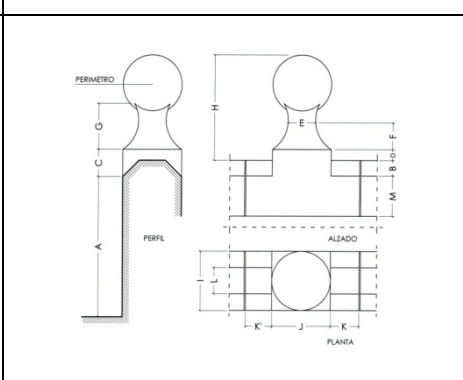
**IDENTIFICACIÓN**

<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	3
<b>TRAMO</b>	Puente Nou d' Octubre - Puente de Campanar		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

**PLANO DE SITUACIÓN**



**TIPO A**



**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	77	12	24,5	12	22	20	35	79	45	45	54	0	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

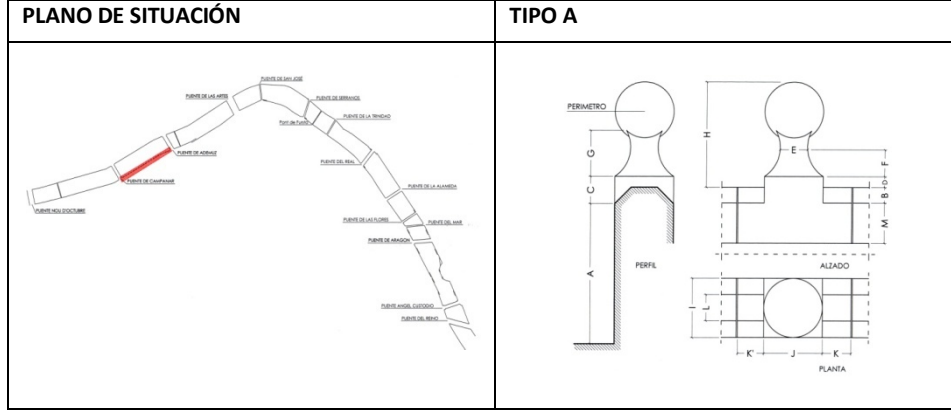
**ALZADO**



**PERFIL**



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	1
<b>TRAMO</b>	Puente de Campanar - Puente de Ademuz		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

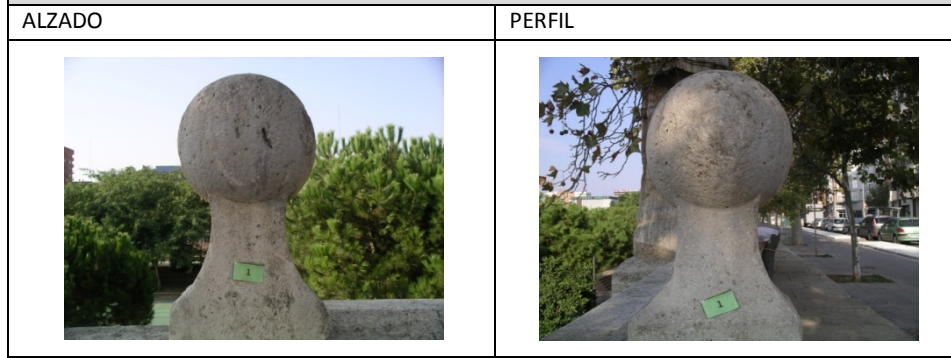


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

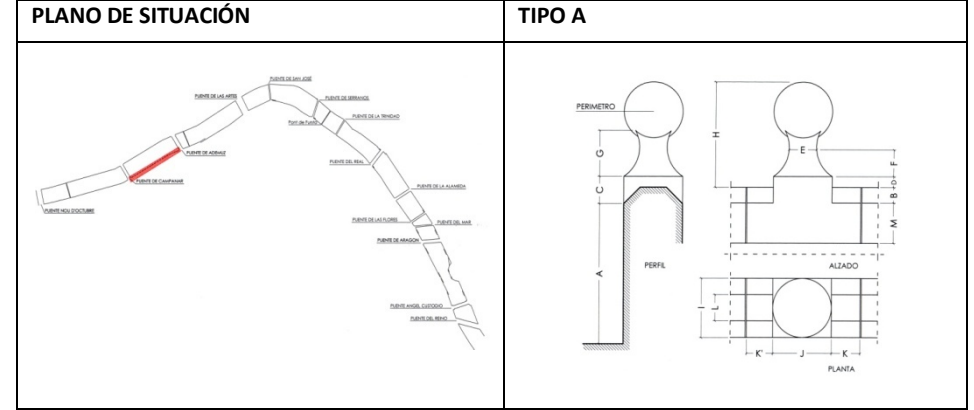
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
133	81	11	21	10	21	22	31	78	44	42	0	0	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	2
<b>TRAMO</b>	Puente de Campanar - Puente de Ademuz		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

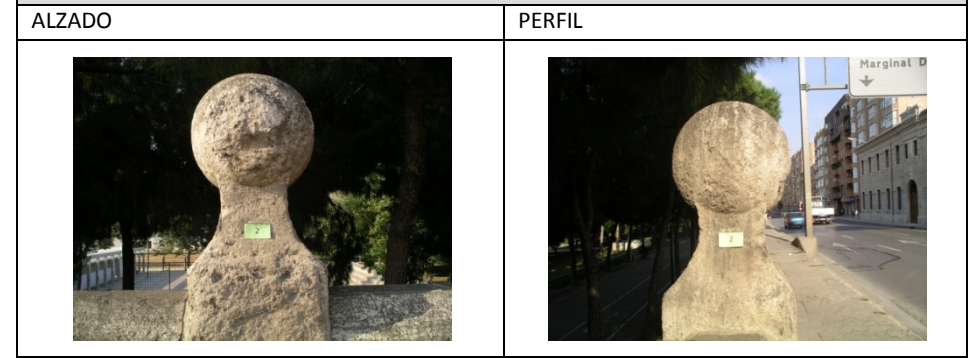


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	80	13,5	23,5	10	22	23	30	79	43	45	0	46	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

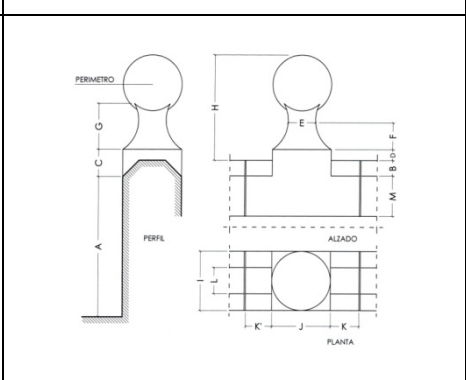
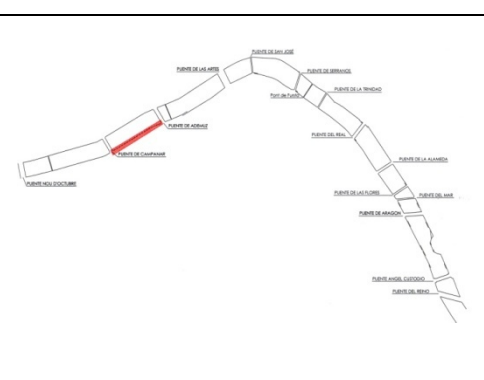


**IDENTIFICACIÓN**

<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	3
<b>TRAMO</b>	Puente de Campanar - Puente de Ademuz		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

**PLANO DE SITUACIÓN**

**TIPO A**



**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
137	80	12	22	10	21	34	31	79	44	44	0	26	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

**ALZADO**

**PERFIL**





IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	1
<b>TRAMO</b>	Puente de las Artes – Puente de San José		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	62	14	28	14	22	22	31	81	45	44	0	24	21,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	2
<b>TRAMO</b>	Puente de las Artes – Puente de San José		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	75	13	25,5	12,5	14	22,5	31	82	45	45	0	25	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	3
TRAMO	Puente de las Artes – Puente de San José		
DATACIÓN	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	75	13	26	13	22	21	31	82	44	45	0	27	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	4
TRAMO	Puente de las Artes – Puente de San José		
DATACIÓN	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

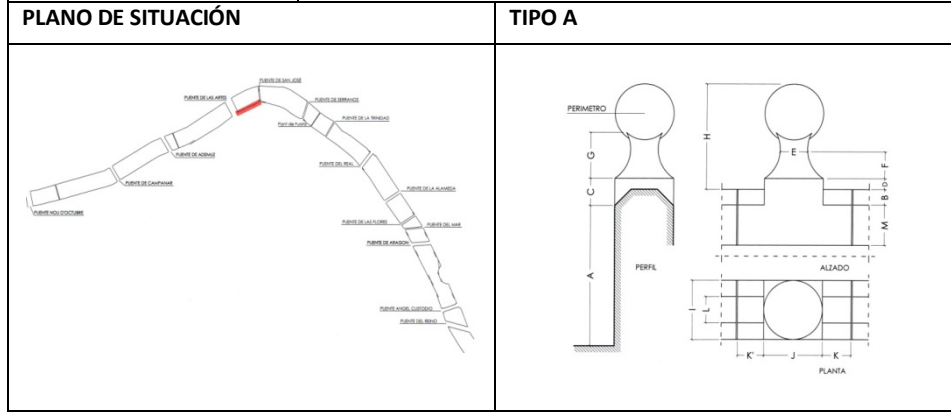
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	75	12,5	24,5	12	23	35	31	80	45	44	23	0	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	5
<b>TRAMO</b>	Puente de las Artes – Puente de San José		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

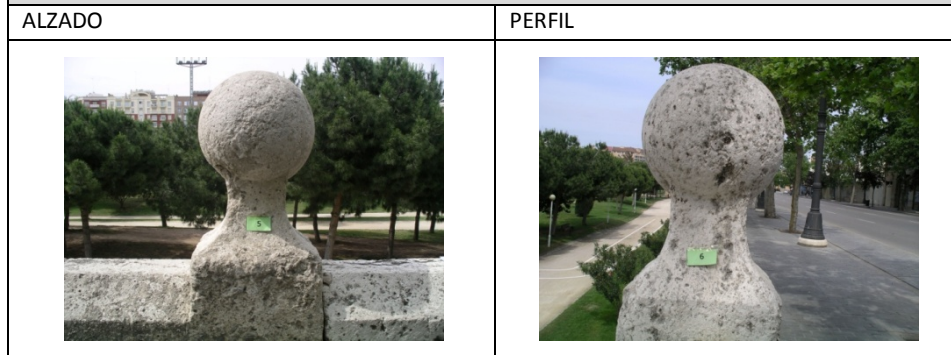


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

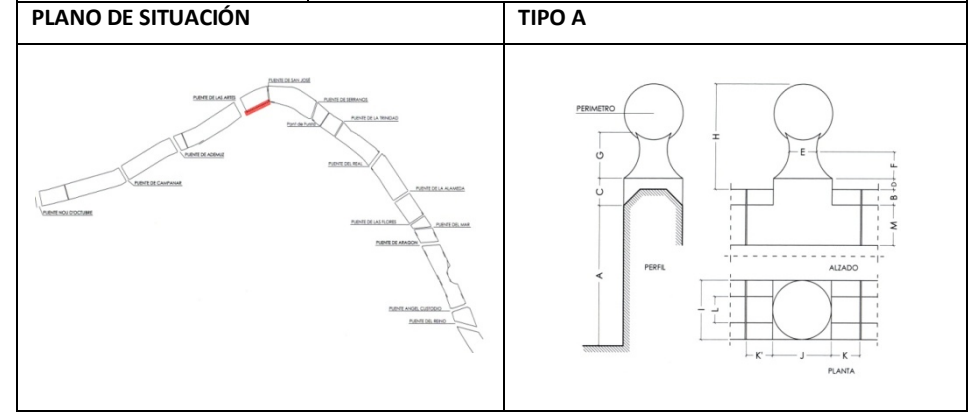
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	74	13	21,5	8,5	21	21,5	34	74	45	45	0	55	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	6
<b>TRAMO</b>	Puente de las Artes – Puente de San José		
<b>DATACIÓN</b>	2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII		

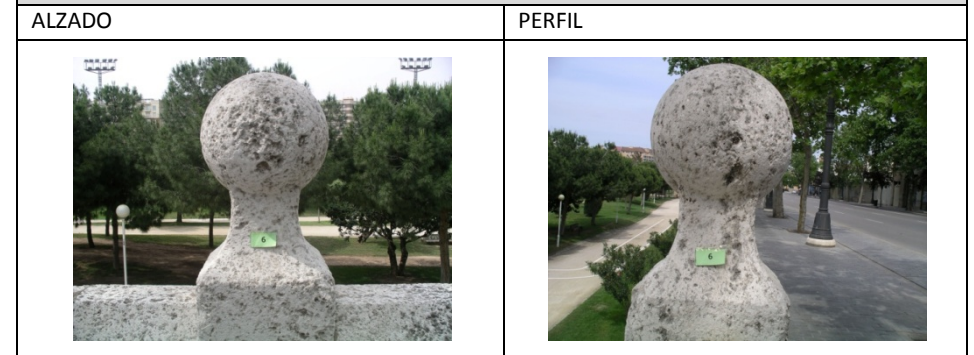


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141,5	76	13	25	12	23	22	32	80	45	45	0	48	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**









IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho			<b>NUMERACIÓN</b>			11					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	72	13,5	16,5	13	22,5	19	30	80	45	45	0	30	22
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho			<b>NUMERACIÓN</b>			12					
<b>TRAMO</b>		Puente de las Artes – Puente de San José											
<b>DATACIÓN</b>		2ª mitad del S. XVII. La mayoría debieron ser recolocadas en el S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140,5	74,5	12	16,5	14,5	22	15,5	30	83	46	45	23	0	21
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						







IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho			<b>NUMERACIÓN</b>			1					
<b>TRAMO</b>		Puente de Serranos - Puente de la Trinidad											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVII (Pretil terminado antes de 1608 según plano Manceli).											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
135	1,16	13	24	11	17,5	16	20	73	44	44	17	10	17
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>				1					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Trinidad - Puente del Real											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	81	12	23	11	17	17	24	75	45	45	20	0	21,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>				2					
<b>TRAMO</b>		Puente de la Trinidad - Puente del Real											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	74	12	24	12	18	16	18	76	45	45	9	10	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	3
TRAMO	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
DATACIÓN	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	72	12	24	12	18	14	20	73	45	45	7	19	18,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	4
TRAMO	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
DATACIÓN	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	70	15	25	21	17,5	25	20	73	45	45	7	19	18,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL





IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	7
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	73	12	24	12	20,5	20	26,5	80	44	44	20,5	0	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	8
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

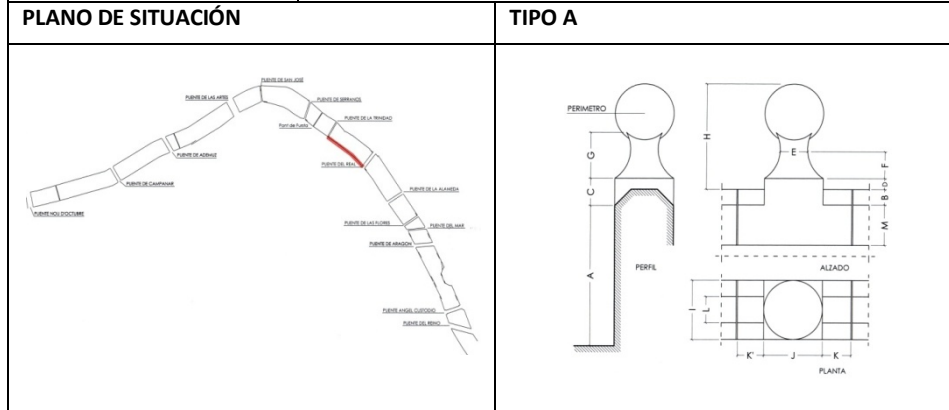
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	74	12	24	12	21	20	26,5	80	44	44	0	0	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

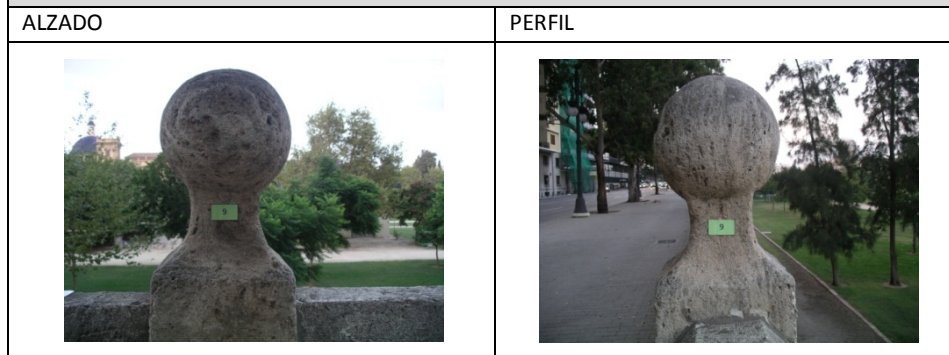
IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	9
TRAMO	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
DATACIÓN	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		



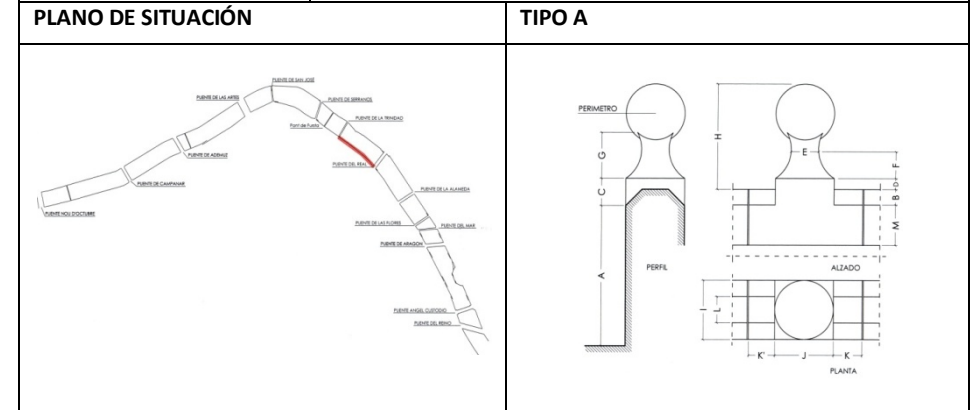
**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	71	12	23,5	11,5	22	34	27	79	44	44	22,5	0	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



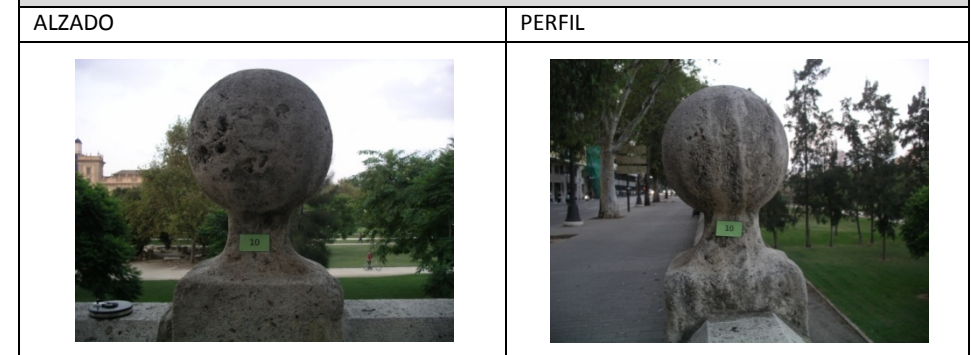
IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	10
TRAMO	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
DATACIÓN	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		



**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
136	66	13	25,5	12,5	17	12,5	19	74	45	45	5	0	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

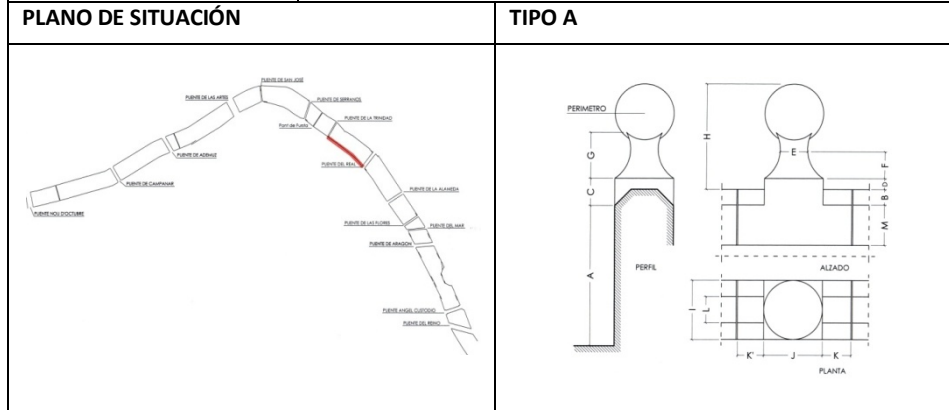








IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	15
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

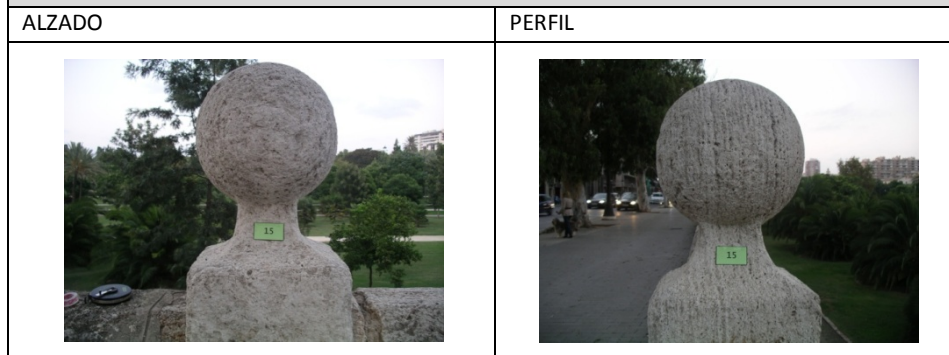


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

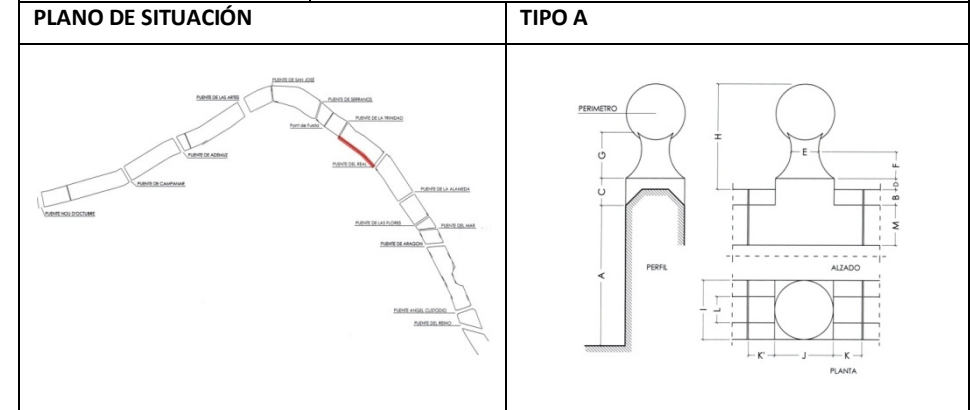
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	70	10	24	14	18	14	19	77	45	45	13	4	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	16
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

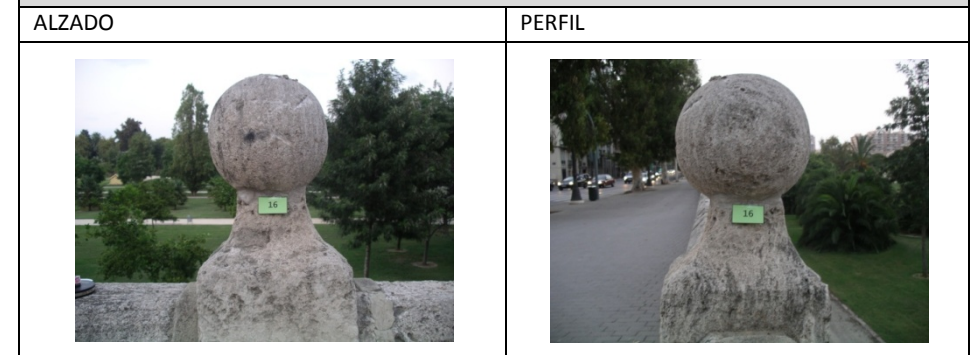


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
125	73	13	23	10	22	20	23	71	44	45	0	6	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	17
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
132	77	13	25	11	18	18	20	74	44	46,5	26	4	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	18
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
146	82	15	28	13	19	17	21	77	45	45	16	10	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	19
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
149	84	13	25	12	19,5	17	23	75	46	46	0	15	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	20
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	93	13	23	10	18,5	17	21	73	44	45	0	11	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	21
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	90	12	23	11	22	23	29	78	44	45	15	0	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	22
<b>TRAMO</b>	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

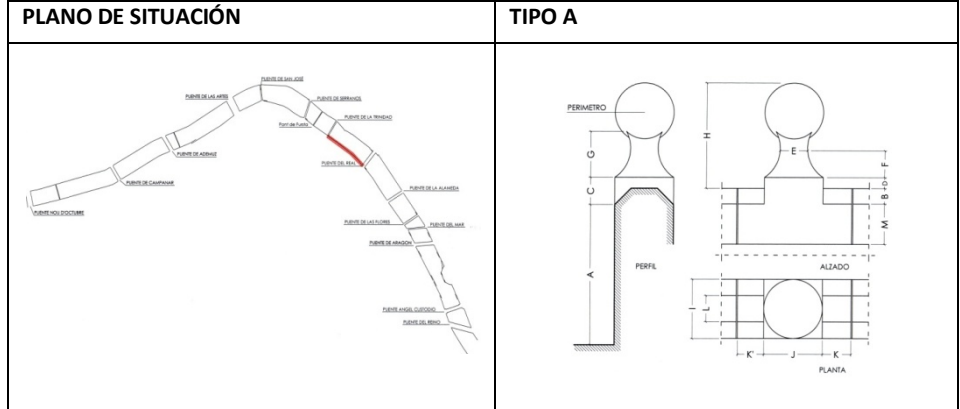
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	90	12	23	11	22	23	29	78	44	45	15	0	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	23
TRAMO	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
DATACIÓN	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

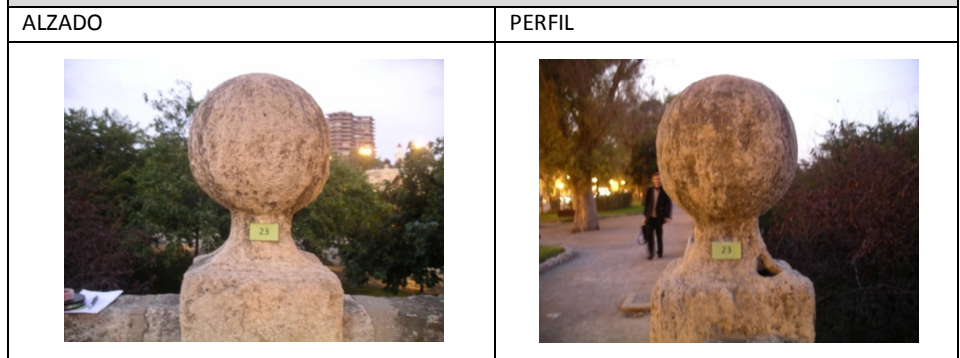


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

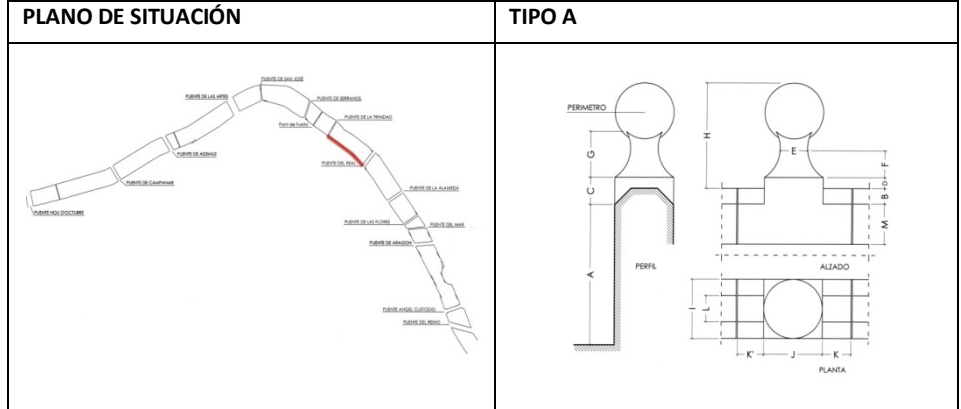
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
136	75	13	25	12	18	15	19	74	45	45	12	10	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	24
TRAMO	Puente de la Trinidad - Puente del Real		
DATACIÓN	S. XVII (Pretil construido entre 1591 – 1592)		

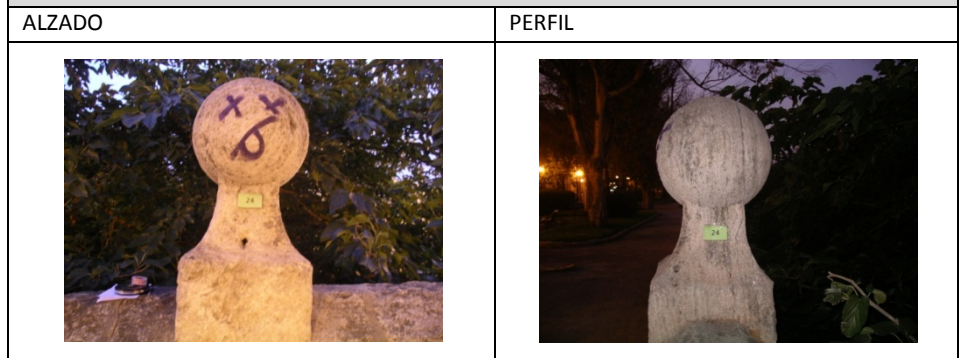


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	70	13	24	11	22	29	36	81	44	45	22	21	18

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**





IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	3
TRAMO	Puente del Real – Puente de la Alameda		
DATACIÓN	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	70	13	24	11	18	19	20	74	45	44,5	24	18	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	4
TRAMO	Puente del Real – Puente de la Alameda		
DATACIÓN	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	66	14	25	11	18	14	17,5	75	45	45	25	14	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL





IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		7							
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	57	12	24	12	18	15,5	20	75	45	45	17	15	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		8							
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	61	10	26	16	23,5	20	25	81	45	44	20	12	18,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		9							
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	59	13	24	11	17,5	14	17	73	45	45	11	0	21
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		10							
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	51	14	25	11	16	17	21	75	45	43,5	20	14	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	11
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	53	12	23	11	18	12,5	17	72	45	45	0	12	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	12
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	57	13,5	25	11,5	15	14,5	29	75	45	45	8	33,5	18

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>				13					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
135	56	13,5	24,5	11	16,5	14,5	20	73,5	44	44,5	15,5	15	19,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>				14					
<b>TRAMO</b>		Puente del Real – Puente de la Alameda											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	55,5	13,5	25	12	16,5	15	20	74	44	44,5	15,5	15	18
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	15
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	55	13	24	11	22	25	30	81	44,5	45	24	24	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	16
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139,5	56,5	14	2,5	11,5	16,5	13,5	17,5	74,5	44	44	14	13	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	17
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	60	11	24	13,5	17,5	16,5	20	77	45	45	15	10	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	18
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
146	66	15	28,5	13,5	17,5	13,5	20	77	45	45	13	22	18

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	21
TRAMO	Puente del Real – Puente de la Alameda		
DATACIÓN	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	54	13	26	13	16	16	21,5	77	45	45	15	17	18

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	22
TRAMO	Puente del Real – Puente de la Alameda		
DATACIÓN	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
143	44,5	15	28	13	17	16	20	76,5	44	45	13	15	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	23
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	48	13	27	14	18	11	19	75,5	44	45	14	13	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	24
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	49	12	24	12	16	16,5	21	74	44	45	13	11	18,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	25
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	52	13	25	12	18	15,5	18	72	45	45	11,5	0	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	26
<b>TRAMO</b>	Puente del Real – Puente de la Alameda		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	48	12	24	12	22	22	29	79,5	45	45	22	0	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		1							
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	55	12	25	13	17	16	22	76	43	45	10	26	18
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		2							
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
133	55	13	26	13	15	16	21	77,5	45	45	11	25	18
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	3
TRAMO	Puente de la Alameda – Puente de las Flores		
DATACIÓN	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	55	14	27	13	22	34	28	81	44	44	30	0	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	4
TRAMO	Puente de la Alameda – Puente de las Flores		
DATACIÓN	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
132	55	15	28	13	17	20	20	74	45	44	8	11	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>			5						
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	63	10	19,5	9,5	22	10,5	26	76	45	45	12	10	18
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>			6						
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	56	12	25	13	17	15	18	76	45	46	11	12	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	9
<b>TRAMO</b>	Puente de la Alameda – Puente de las Flores		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	66	12	26	14	18	15	18	78	45	45	20	13	18

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	10
<b>TRAMO</b>	Puente de la Alameda – Puente de las Flores		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	67	13	27	14	23,5	18	22	76	45	45	0	0	18

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	11
<b>TRAMO</b>	Puente de la Alameda – Puente de las Flores		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
143	62	16	35	19	24,5	21	28	82	46	45	19	21	17,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	12
<b>TRAMO</b>	Puente de la Alameda – Puente de las Flores		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144,5	67	13	22	9	21,5	20	28	79	45	45	19	23	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>			13						
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	55	14	27	13	22	34	28	81	44	44	30	0	19
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>			14						
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	65	13	23	10	20	19	24	76	45	45	0	28	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>			15						
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
136	65	13	24,5	11,5	22	24,5	27	80	42,5	45,5	28	0	22
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

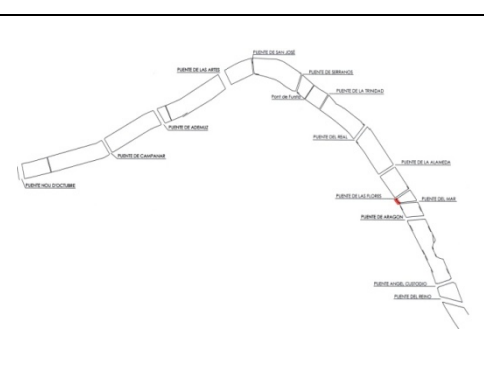
IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>			16						
<b>TRAMO</b>		Puente de la Alameda – Puente de las Flores											
<b>DATACIÓN</b>		Principios del S. XVII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
127	80	10	10	0	17	20	25	65	44	37	0	0	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						



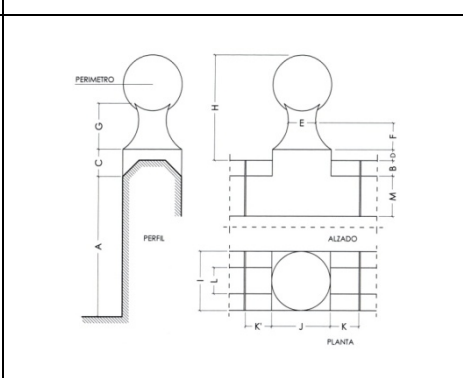
**IDENTIFICACIÓN**

<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	3
<b>TRAMO</b>	Puente de las Flores - Puente del Mar		
<b>DATACIÓN</b>	Principios del S. XVII		

**PLANO DE SITUACIÓN**



**TIPO A**



**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	66	16	26	10	21	20	27	78	44	44	0	32,5	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

**ALZADO**



**PERFIL**





IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	1
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	Principios S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
135	79	11,5	24,5	13	18	11	22	76	42	44	9	21	19

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	2
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	102	12	22	10	19	31	27	76	44	46	32	0	24

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	3
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	73	12	22,5	10,5	21	21,5	27	78	45	44	25	33	19,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	4
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	74	13	24	11	23,5	23	29	78	45	45	27	29	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	5
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
143	78	13	23	10	23	20	30,5	78	45	45	27	19	26,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	6
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	75	11	23	12	23	21	29	80	45	45	19	16,5	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	7
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
144	77	11,5	22	10,5	20	21,5	28	76	44,5	43,5	0	35	22,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	8
TRAMO	Puente del Mar - Puente de Aragón		
DATACIÓN	S. XVII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142,5	75	13	24	11	22	21	29	79	45	45	29	28	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	1
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	57	13	23,5	10,5	19	20,5	25	76	44,5	45	13,5	11,5	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	2
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	52	12	24	12	21	22	30	81	44	45,5	28	0	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	3
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
143	53	12	24	12	22	24	27	81	44	44	20	30	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	4
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
145	47	13	24,5	11,5	22	22,5	27,5	80	43	45	23,5	24	23

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	7
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
143	51	12	23,5	11,5	22	20,5	27	80	45	45	39	19	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	8
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	50	11	21	10	20,5	26	30	80	44,5	45	36	0	24

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	9
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	48	13	24,5	11,5	22	21,5	28	81	45	45	22	21,5	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	10
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	54	12,5	24	11,5	22	23,5	30	80	44,5	45	24,5	21	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	11
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	53	12	23	11	21,5	20	28	80	44	44	31	27	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	12
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
138	56	12	26	14	17,5	14	21	79	45	45	0	21	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		13							
<b>TRAMO</b>		Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	54	13	24	11	22	20	28	81	45	45	20	22	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		14							
<b>TRAMO</b>		Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
136	54	14	25,5	11,5	22	22,5	32	81	44,5	44	9	14	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	15
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
135	59	12	23	11	21	17	19	70	44	45	22	19	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	16
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
183	54	13	25	12	22	23	31	82	45	45	14	28	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL



IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	17
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	53	12	26	14	20,5	16	22	78	44,5	44,5	7	26	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	18
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140,5	51	14	24	10	22	22	30	82	44	44,5	18	22	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	19
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	53	13	25	11	24	18	18	70	45	45	36	16	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	20
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
148	46	14	25	11	20	19	23	76	44,5	45	10	0	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	21
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
136	46	11	26	12	22	26	32	83	40,5	45	25	15	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	22
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
135	48	14	27	13	19	34	25,5	80	40	44	0	0	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		23							
<b>TRAMO</b>		Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
136	51	14	14,4	10,5	18	22,5	25	77	44	41	0	0	22
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		24							
<b>TRAMO</b>		Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
---	40	13	25	12	22	11	22	---	36	46	7	31	20
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						



IDENTIFICACIÓN															
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		25									
<b>TRAMO</b>		Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio													
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII													
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A								
ESTUDIO GEOMÉTRICO															
DIMENSIONES en centímetros															
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L		
142	42	14	22	8	18	26	29	77	43	45	0	12	21		
ESTUDIO FOTOGRÁFICO															
ALZADO							PERFIL								

IDENTIFICACIÓN															
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		26									
<b>TRAMO</b>		Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio													
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII													
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A								
ESTUDIO GEOMÉTRICO															
DIMENSIONES en centímetros															
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L		
140	49	14	24	19	22,5	24,5	29,5	80	45	45,2	0	0	22		
ESTUDIO FOTOGRÁFICO															
ALZADO							PERFIL								

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	27
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	44	15	25	10	22	22	29	78,5	44,7	44,2	0	0	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	28
TRAMO	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	46	14	25,5	11,5	22,5	25,5	30	81	46	45	0	0	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	29
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	51	13	24	11	21	25	30	80,5	44	45	20	14	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	30
<b>TRAMO</b>	Puente de Aragón - Puente del Ángel Custodio		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

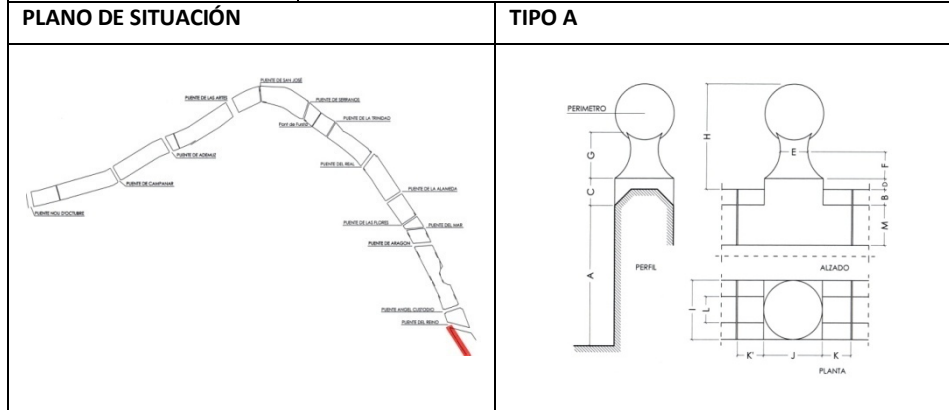
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	51	13	24	11	21	24	30	80,5	44	45	20	14	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	1
TRAMO	Puente del Reino – Final pretil		
DATACIÓN	S. XVIII		

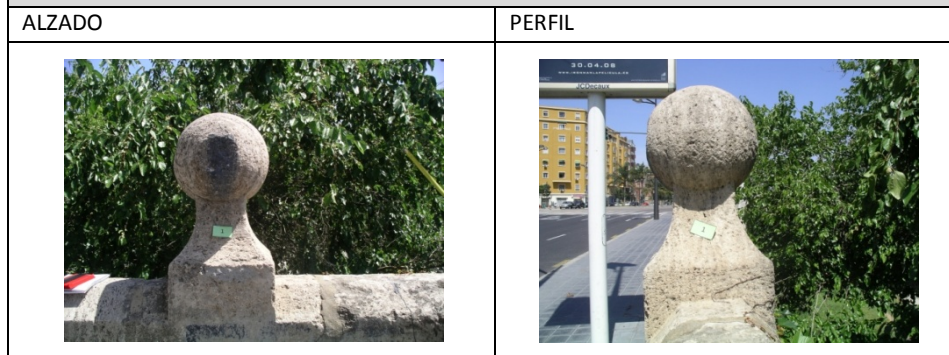


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

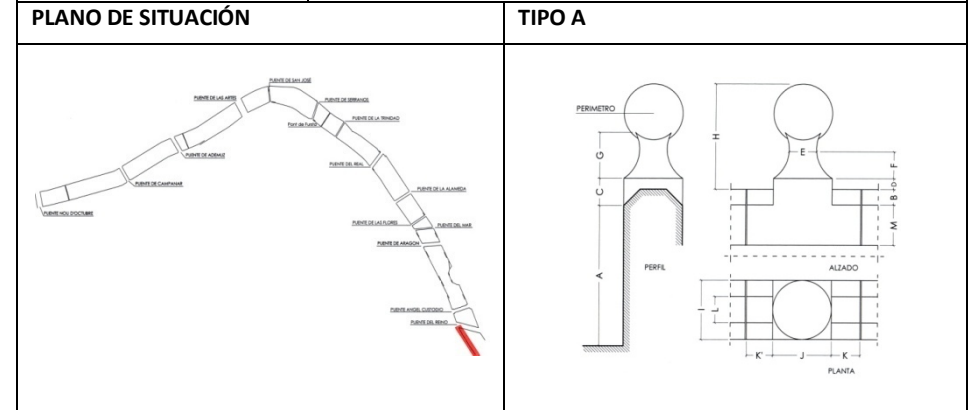
DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	79	14	26	12	22	23	30	80	45	45,5	22	15	20

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**



IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	2
TRAMO	Puente del Reino – Final pretil		
DATACIÓN	S. XVIII		

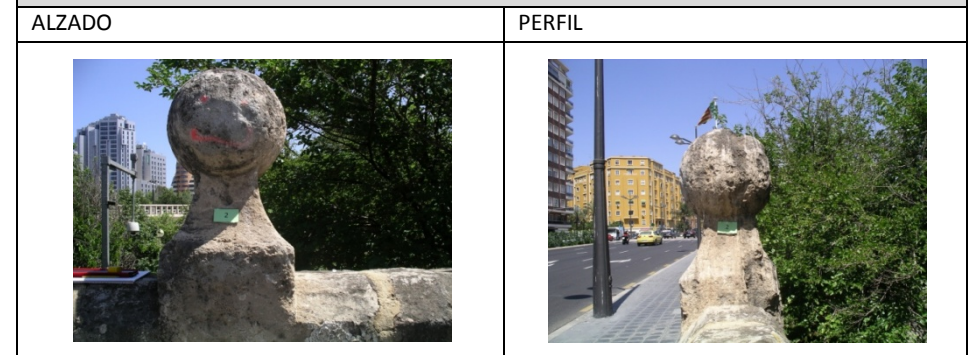


**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	80	11	23,5	12,5	22,5	35	29	79	44	45	30	28	20,5

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**







IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	5
<b>TRAMO</b>	Puente del Reino – Final pretil		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	76	13	24	11	22	23	29	80	45	45	19	22	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
<b>MARGEN</b>	Derecho	<b>NUMERACIÓN</b>	6
<b>TRAMO</b>	Puente del Reino – Final pretil		
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	76	14	25,5	11,5	22	24,5	27,5	79	44	45	13	12,5	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	7
TRAMO	Puente del Reino – Final pretil		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	79	14	26	12	21,5	22	26	79	44	45	0	27	21

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL

IDENTIFICACIÓN			
MARGEN	Derecho	NUMERACIÓN	8
TRAMO	Puente del Reino – Final pretil		
DATACIÓN	S. XVIII		

PLANO DE SITUACIÓN	TIPO A

**ESTUDIO GEOMÉTRICO**

DIMENSIONES en centímetros

P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
140	79	14	26	12	23	11	23	78	45	45	20	24	22

**ESTUDIO FOTOGRÁFICO**

ALZADO	PERFIL







IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		11							
<b>TRAMO</b>		Puente del Reino – Final pretil											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	78	13	24	11	22	22	28,5	78	46	45	17	30	21
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		12							
<b>TRAMO</b>		Puente del Reino – Final pretil											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
141	78	13	24,5	11,5	22	21,5	28,5	78	45	45	35	11	22
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>	Derecho			<b>NUMERACIÓN</b>	13								
<b>TRAMO</b>	Puente del Reino – Final pretil												
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII												
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	78	12	22	10	22	22	28,5	78	44,5	45	18	20	23
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>	Derecho			<b>NUMERACIÓN</b>	14								
<b>TRAMO</b>	Puente del Reino – Final pretil												
<b>DATACIÓN</b>	S. XVIII												
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	78	14	26	12	22	21	28,5	79	44	45	18	10	23
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		15							
<b>TRAMO</b>		Puente del Reino – Final pretil											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
139	77	13,5	25	11,5	22,5	20,5	27	80	44	45	0	27	21,5
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						

IDENTIFICACIÓN													
<b>MARGEN</b>		Derecho		<b>NUMERACIÓN</b>		16							
<b>TRAMO</b>		Puente del Reino – Final pretil											
<b>DATACIÓN</b>		S. XVIII											
PLANO DE SITUACIÓN							TIPO A						
ESTUDIO GEOMÉTRICO													
DIMENSIONES en centímetros													
P	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	K'	L
142	74	14	26	12	22	24	30	79,5	44	45	23	32	22
ESTUDIO FOTOGRÁFICO													
ALZADO							PERFIL						









## **ANEXO III: PLANIMETRÍA DE LOS PUENTES HISTÓRICOS**

---

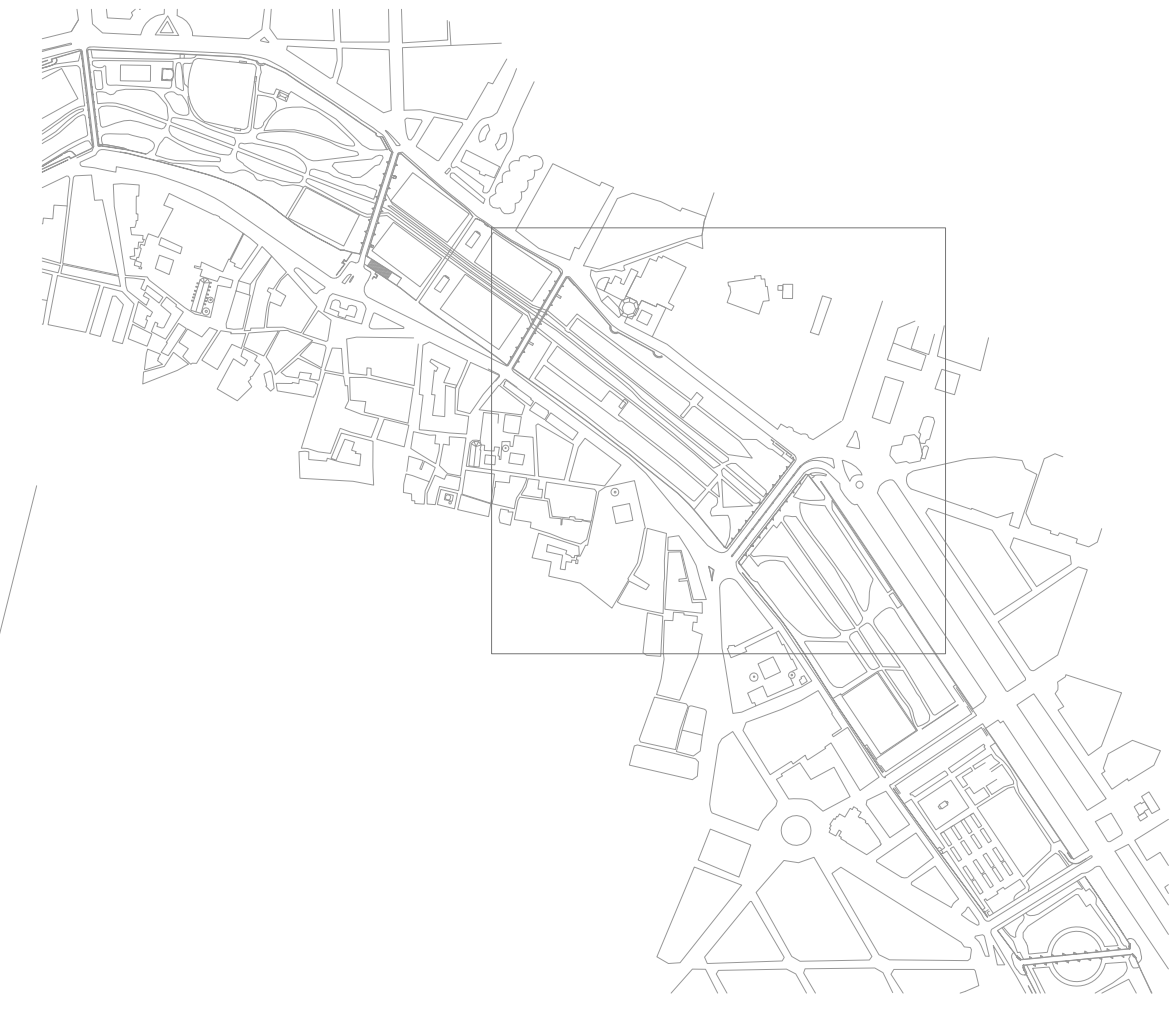
## ÍNDICE DE PLANOS

---

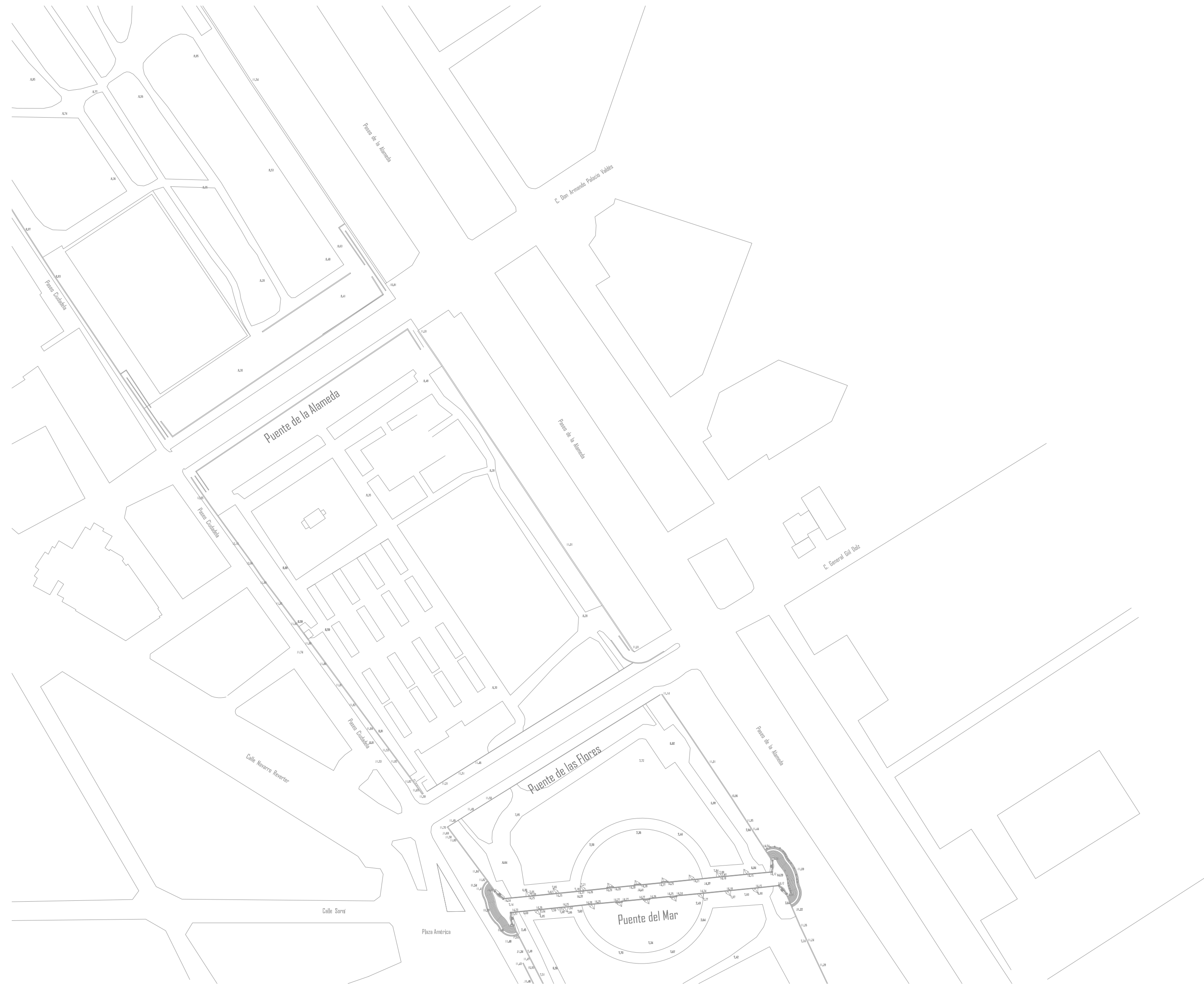
- 1.- Planimetría del cauce \_ del puente de San José al puente de la Trinidad
- 2.- Planimetría del cauce \_ del puente de la Trinidad al puente del Real
- 3.- Planimetría del cauce \_ del puente de la Alameda al puente del Mar
- 4.- Planimetría de los puentes \_ puente de San José \_ planta aérea
- 5.- Planimetría de los puentes \_ puente de San José \_ alzados y secciones
- 6.- Planimetría de los puentes \_ puente de San José \_ estatua sobre pedestal
- 7.- Planimetría de los puentes \_ puente de Serranos \_ planta aérea
- 8.- Planimetría de los puentes \_ puente de Serranos \_ alzados y secciones
- 9.- Planimetría de los puentes \_ puente de la Trinidad \_ planta aérea
- 10.- Planimetría de los puentes \_ puente de la Trinidad \_ alzados y secciones
- 11.- Planimetría de los puentes \_ puente de la Trinidad \_ estatuas sobre pedestal
- 12.- Planimetría de los puentes \_ puente de la Trinidad \_ detalles
- 13.- Planimetría de los puentes \_ puente del Real \_ planta aérea
- 14.- Planimetría de los puentes \_ puente del Real \_ alzados y secciones
- 15.- Planimetría de los puentes \_ puente del Real \_ casilicios
- 16.- Planimetría de los puentes \_ puente del Real \_ detalles
- 17.- Planimetría de los puentes \_ puente del Mar \_ planta aérea
- 18.- Planimetría de los puentes \_ puente del Mar \_ alzados y secciones
- 19.- Planimetría de los puentes \_ puente del Mar \_ casilicios
- 20.- Planimetría de los puentes \_ puente del Mar \_ banco en esquina
- 21.- Planimetría de los puentes \_ puente del Mar \_ pináculo
- 22.- Planimetría de los puentes \_ puente del Mar \_ ornato lítico



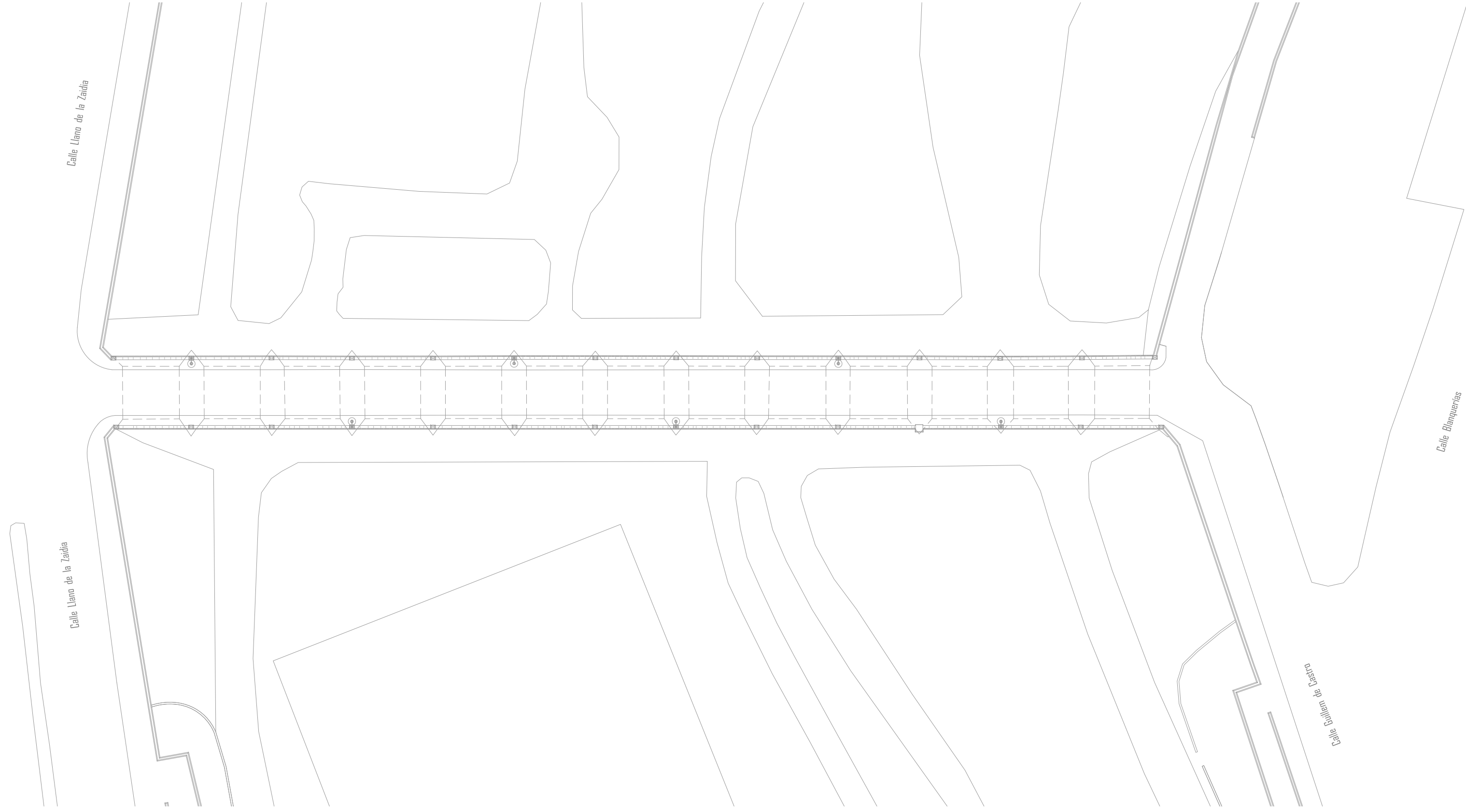


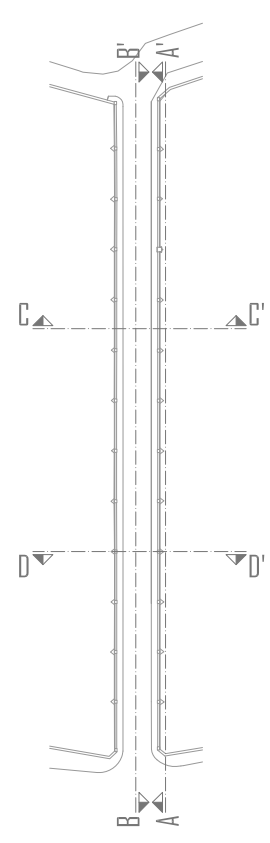
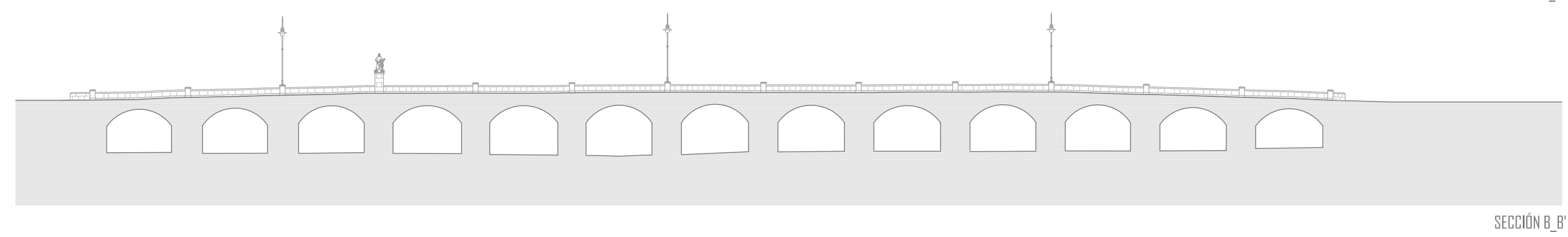
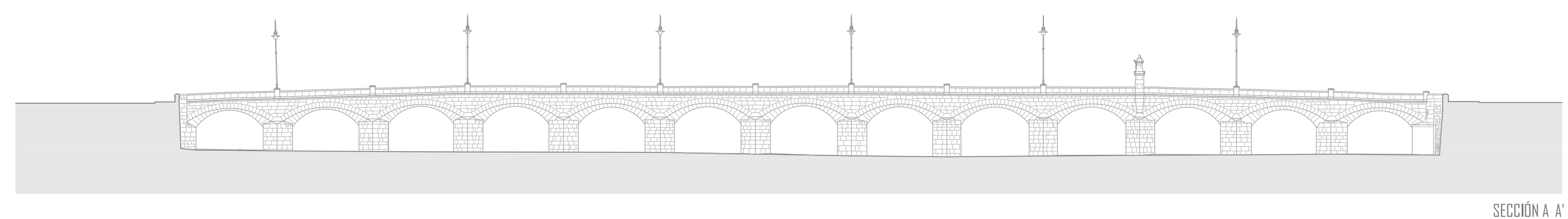
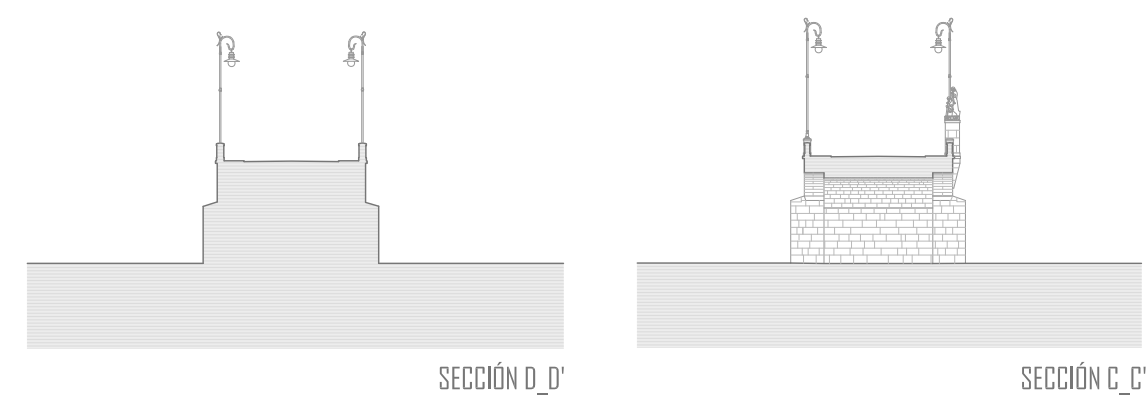


anexo III\_planimetría del puente de la Trinidad al puente del Real

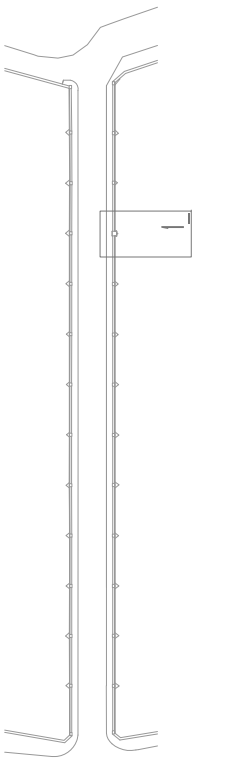
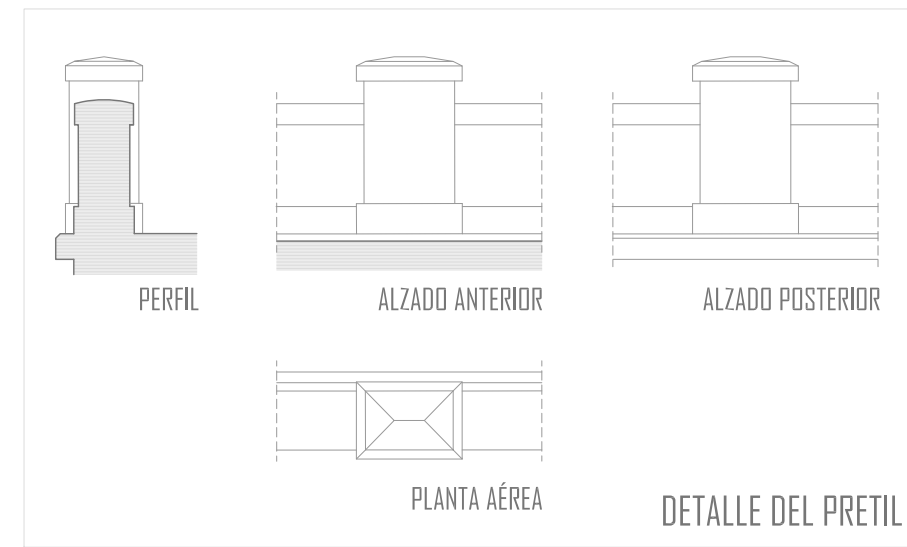
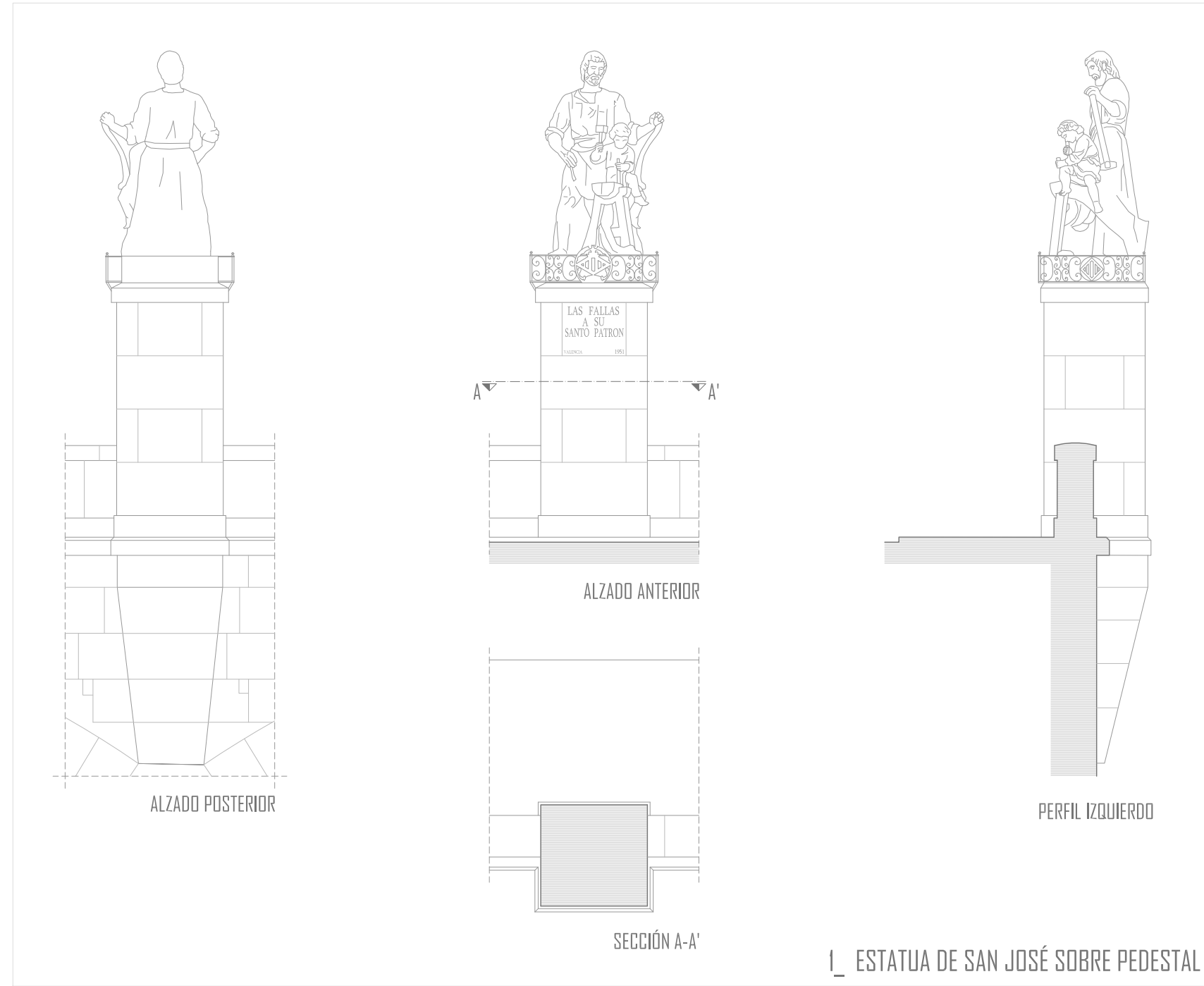


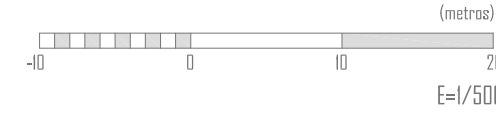
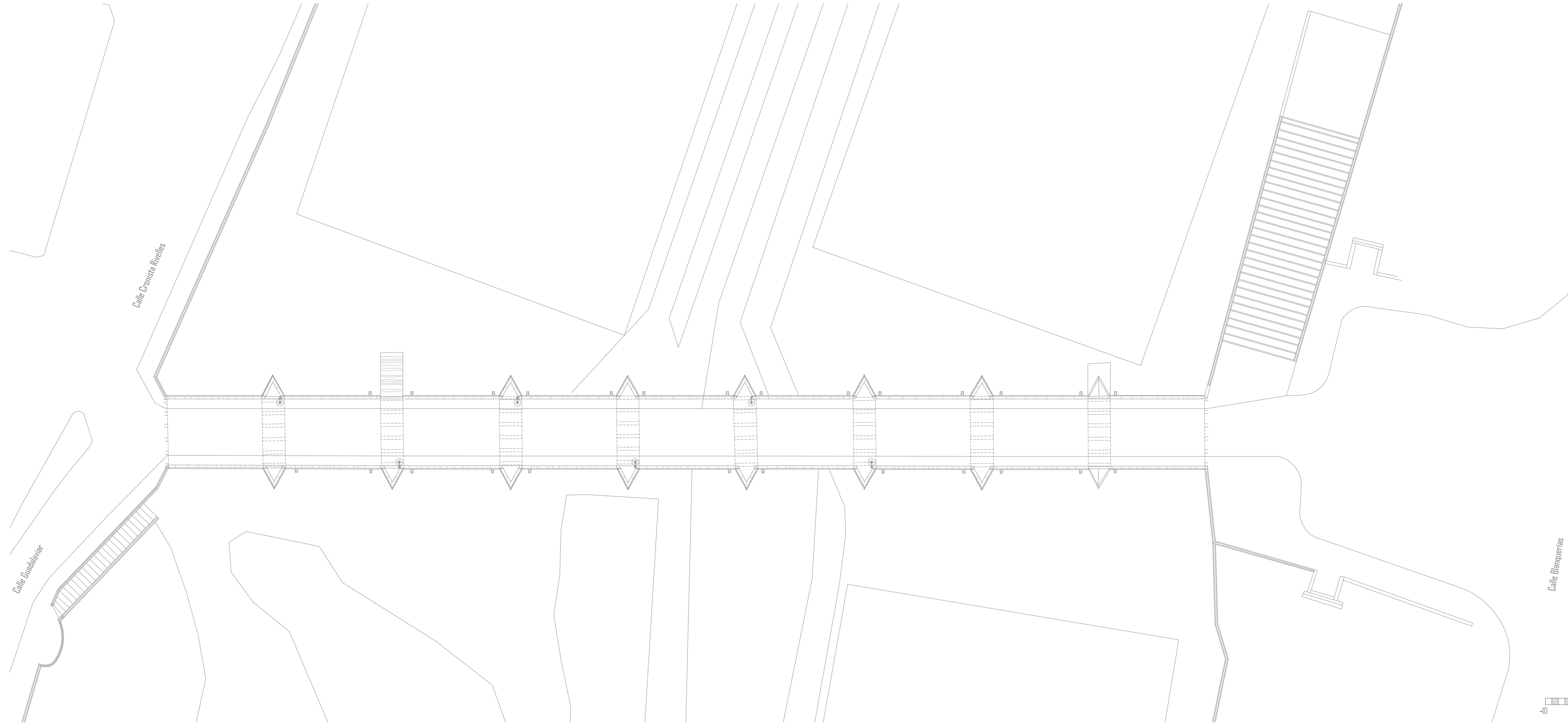
anexo III\_planimetría del cauce de la Alameda al puente del Mar

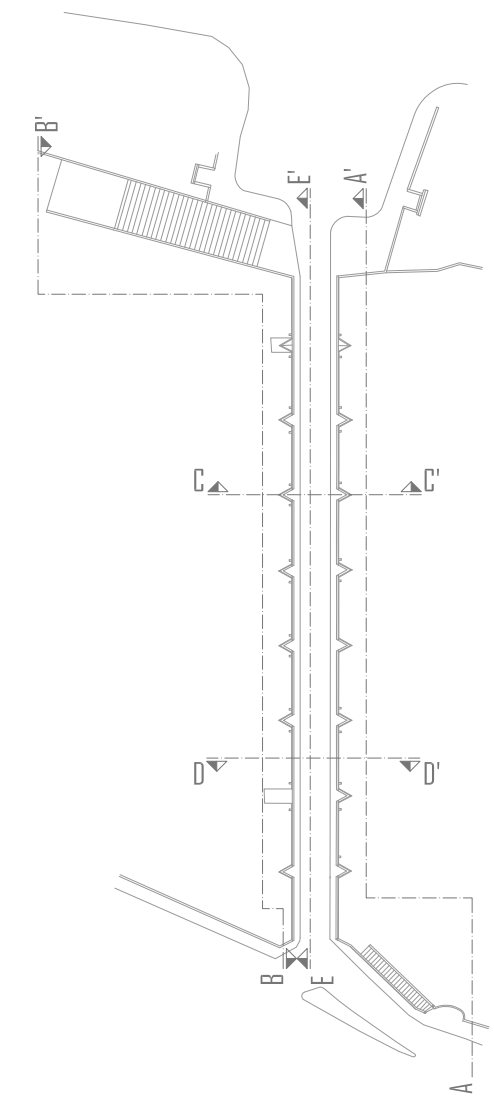
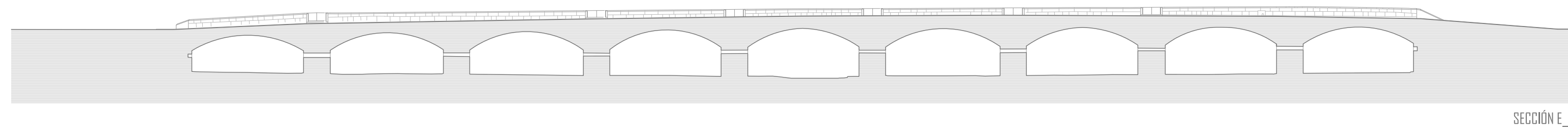
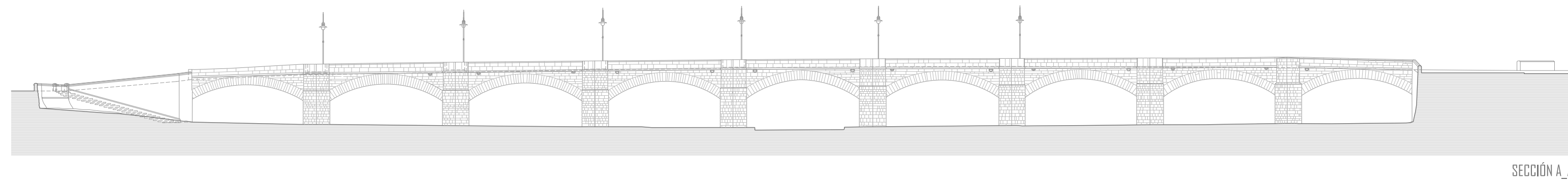
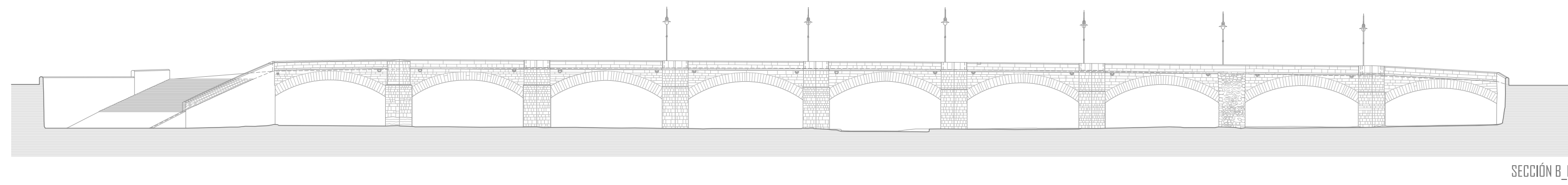
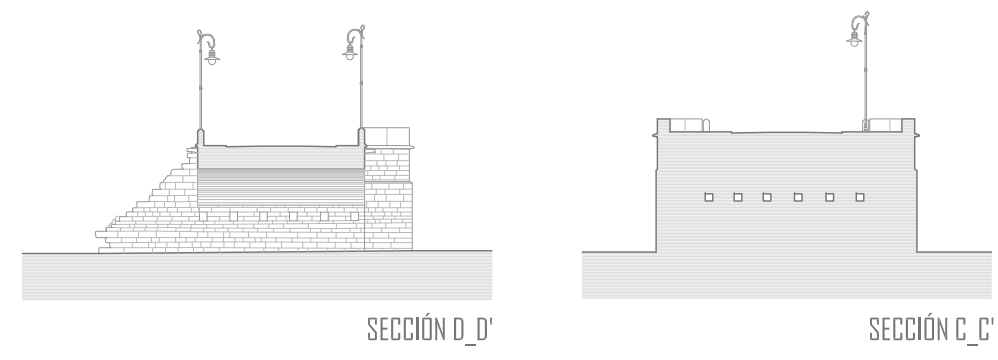


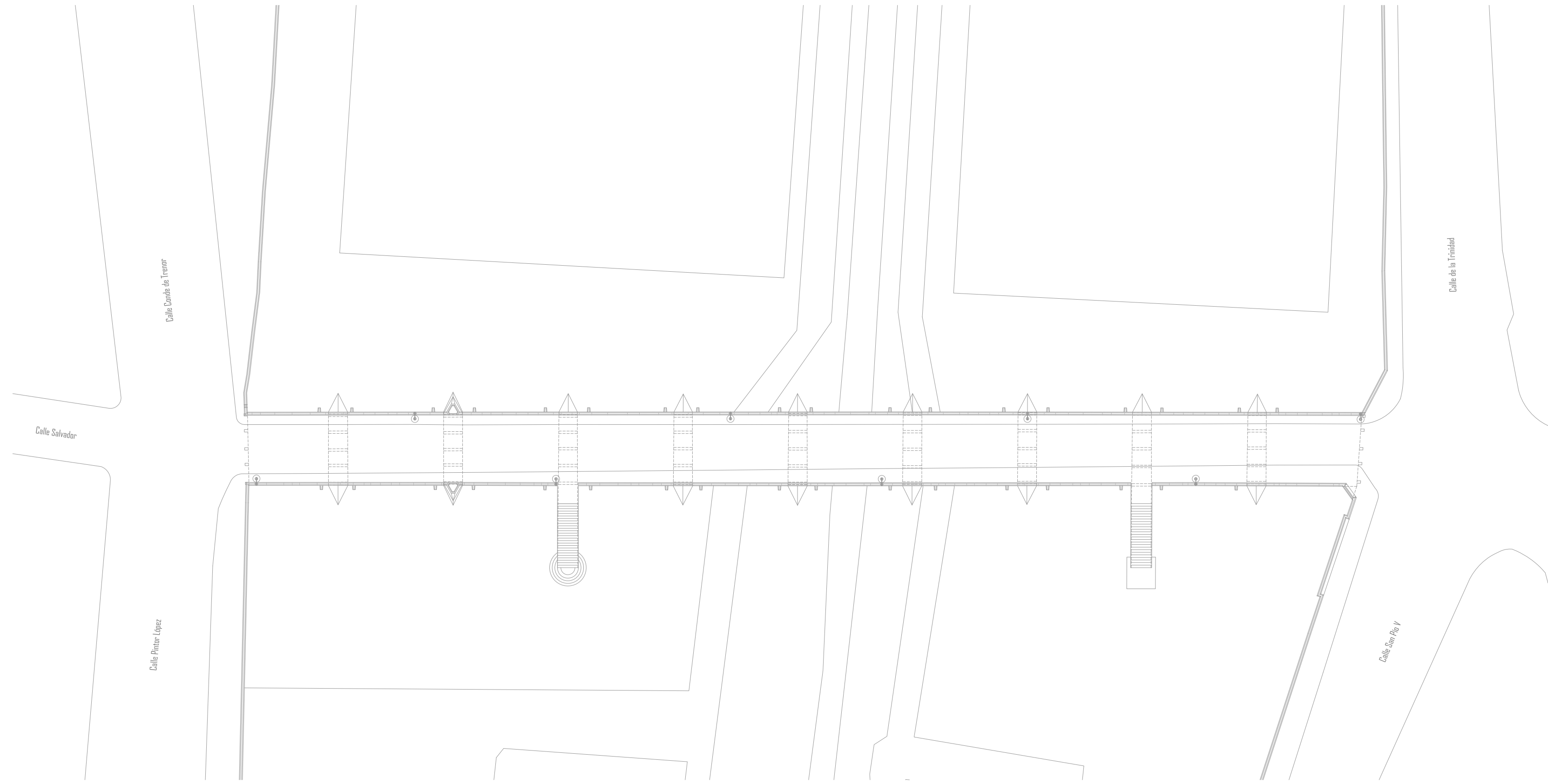




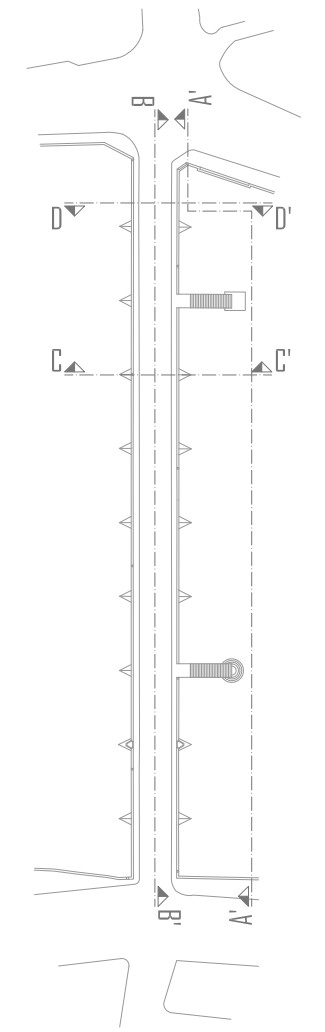
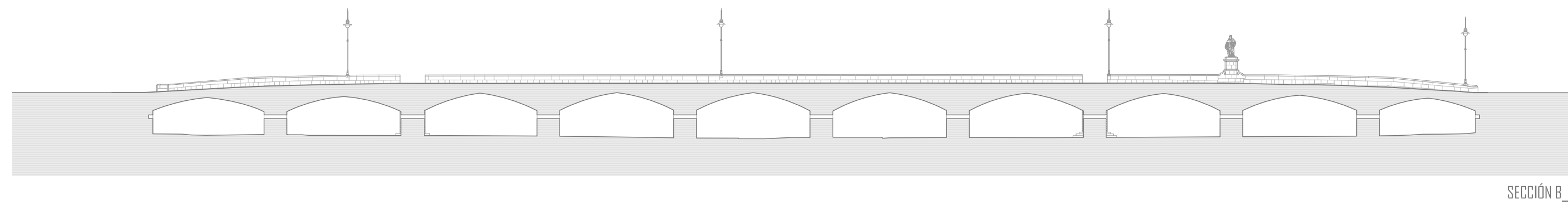
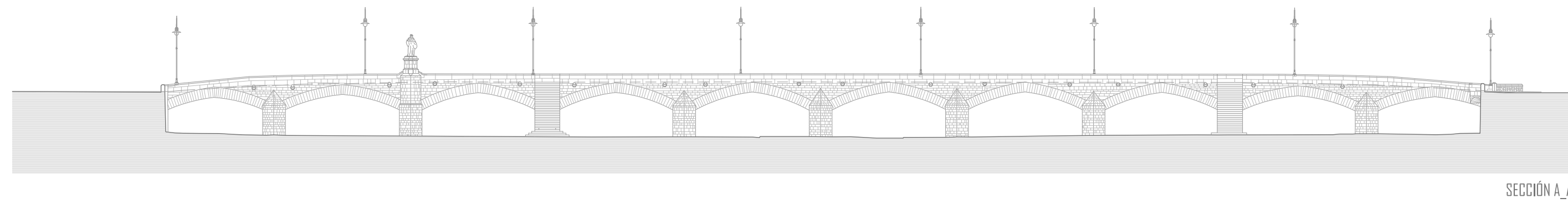
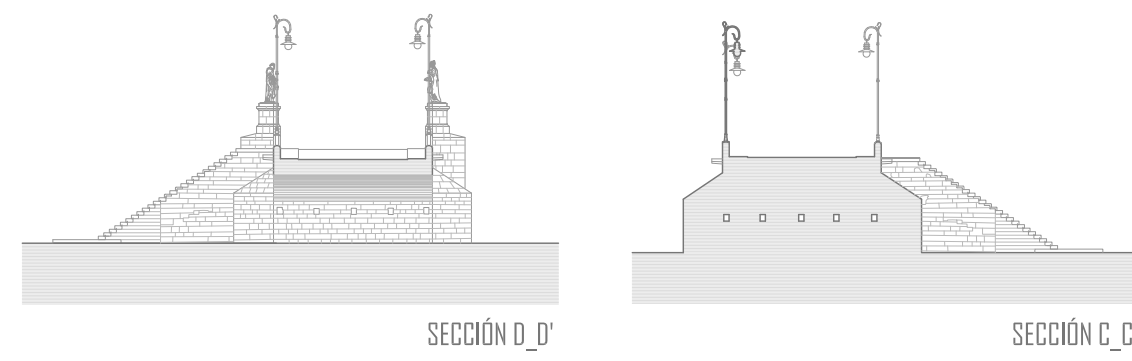


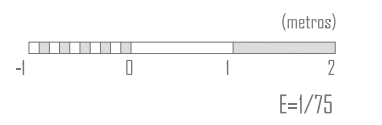
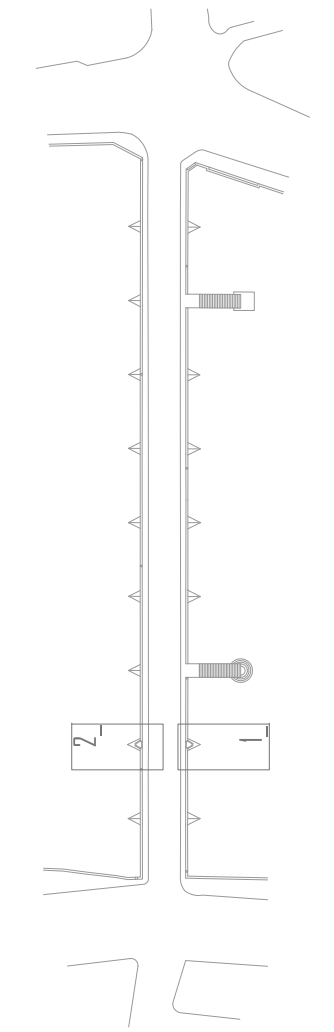
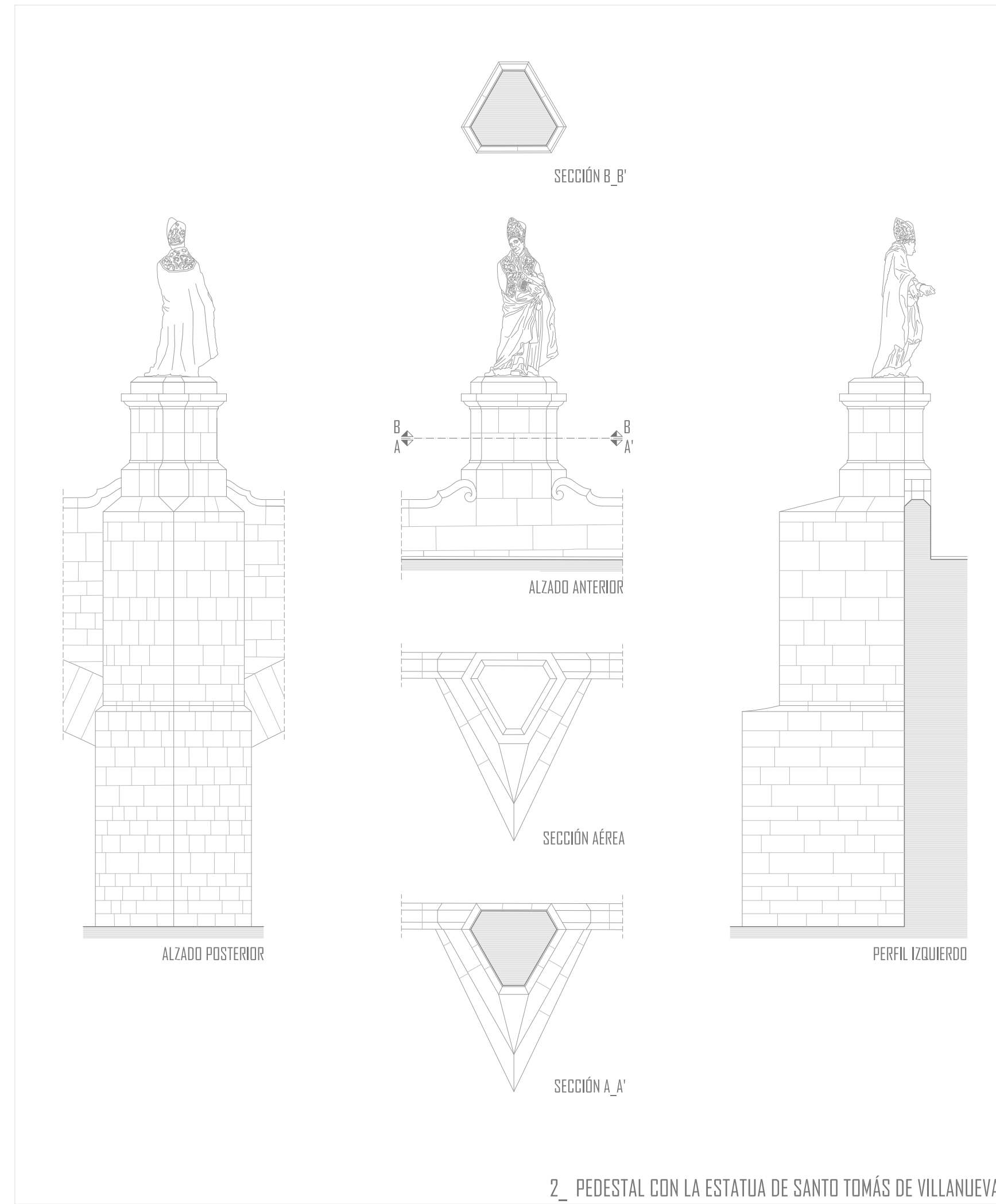
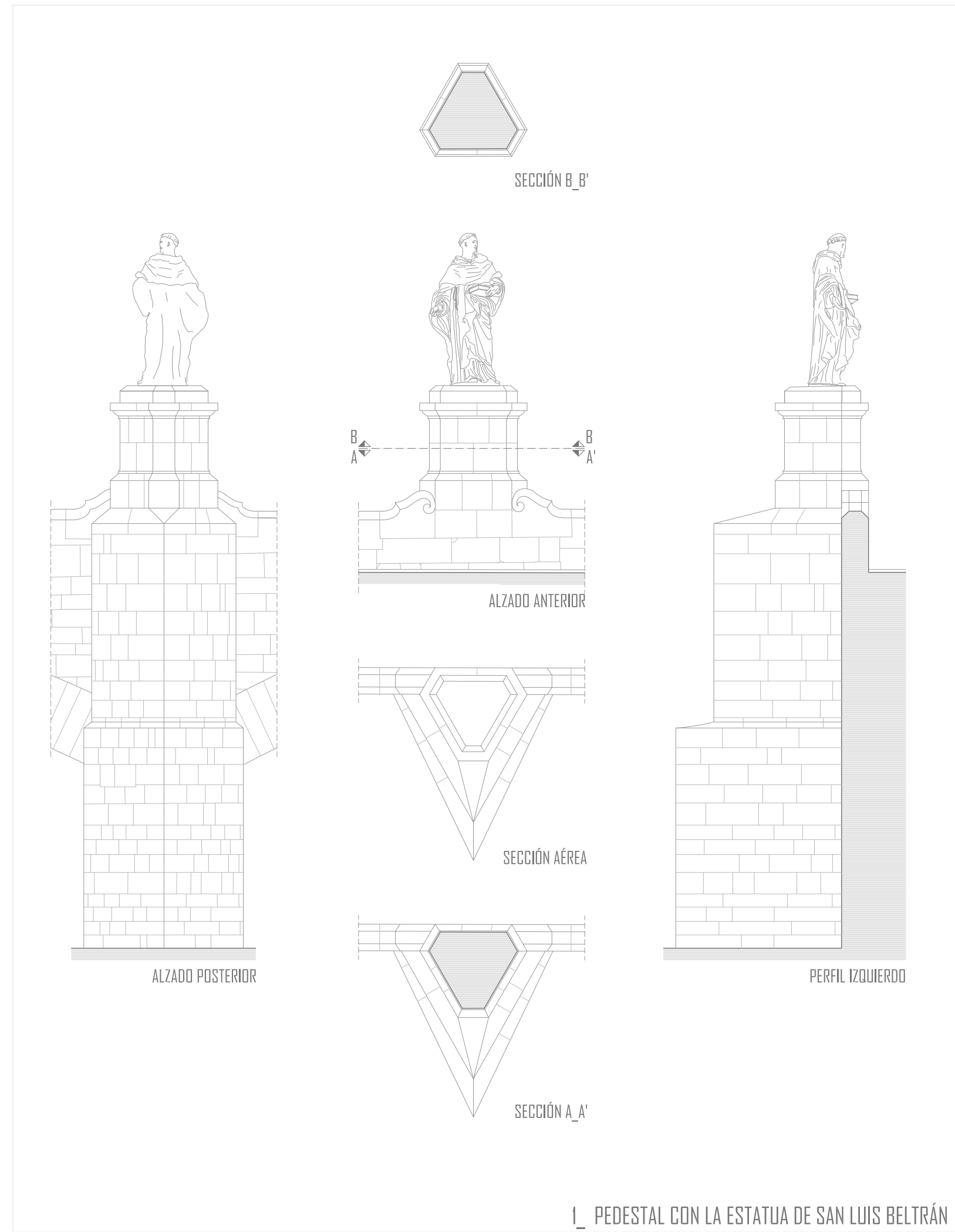


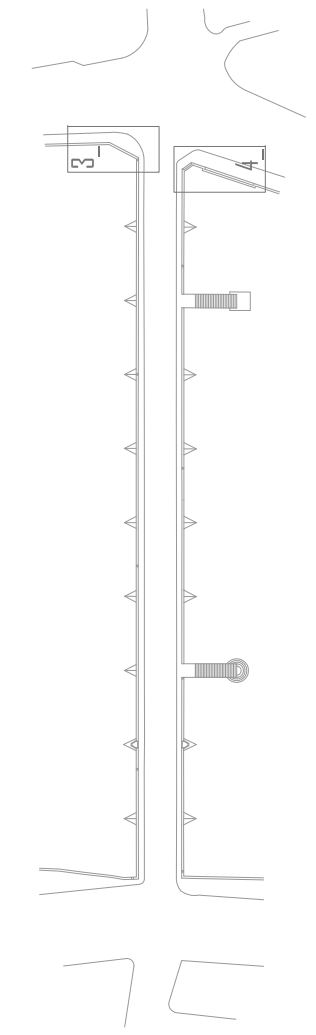
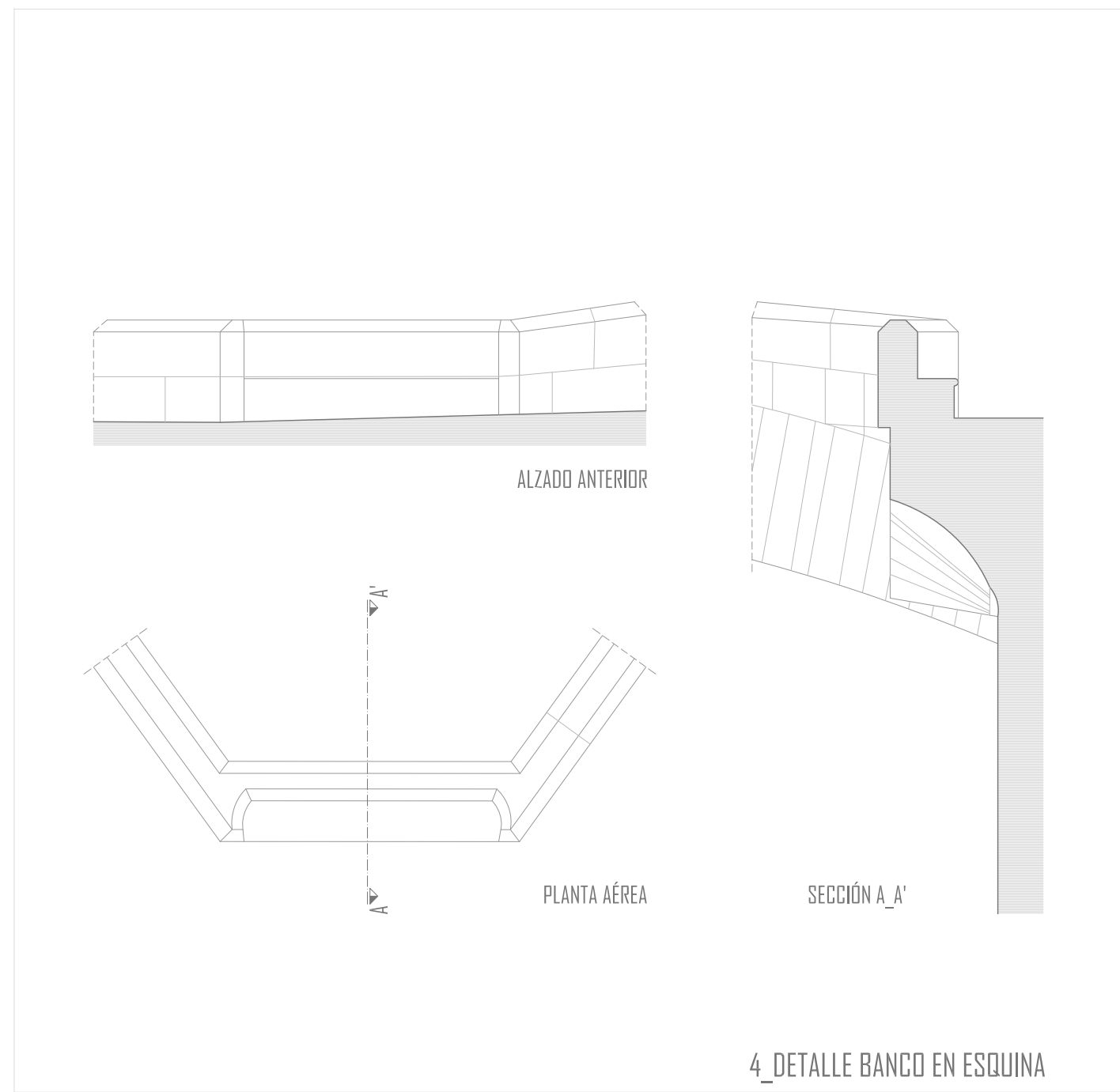
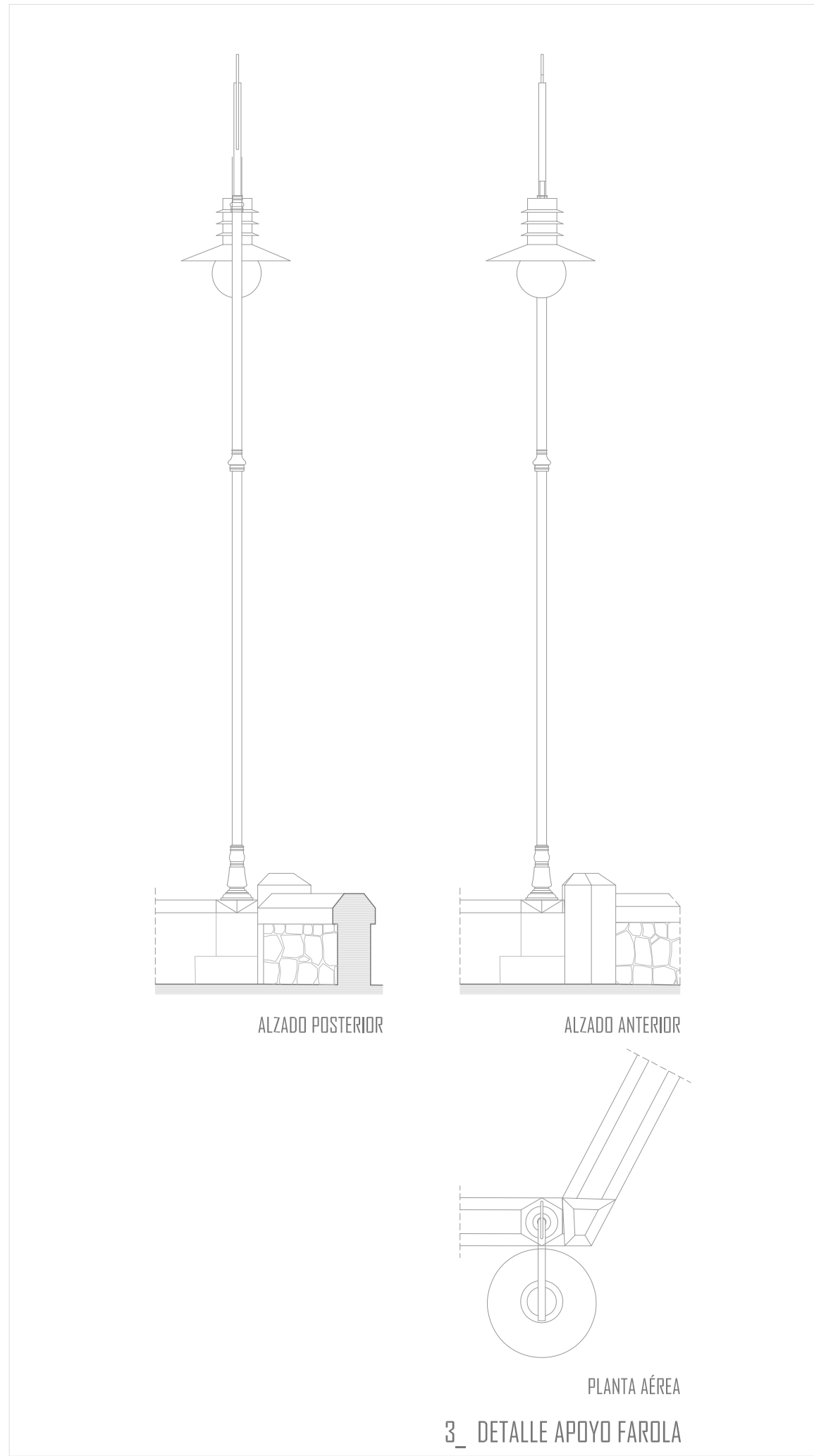


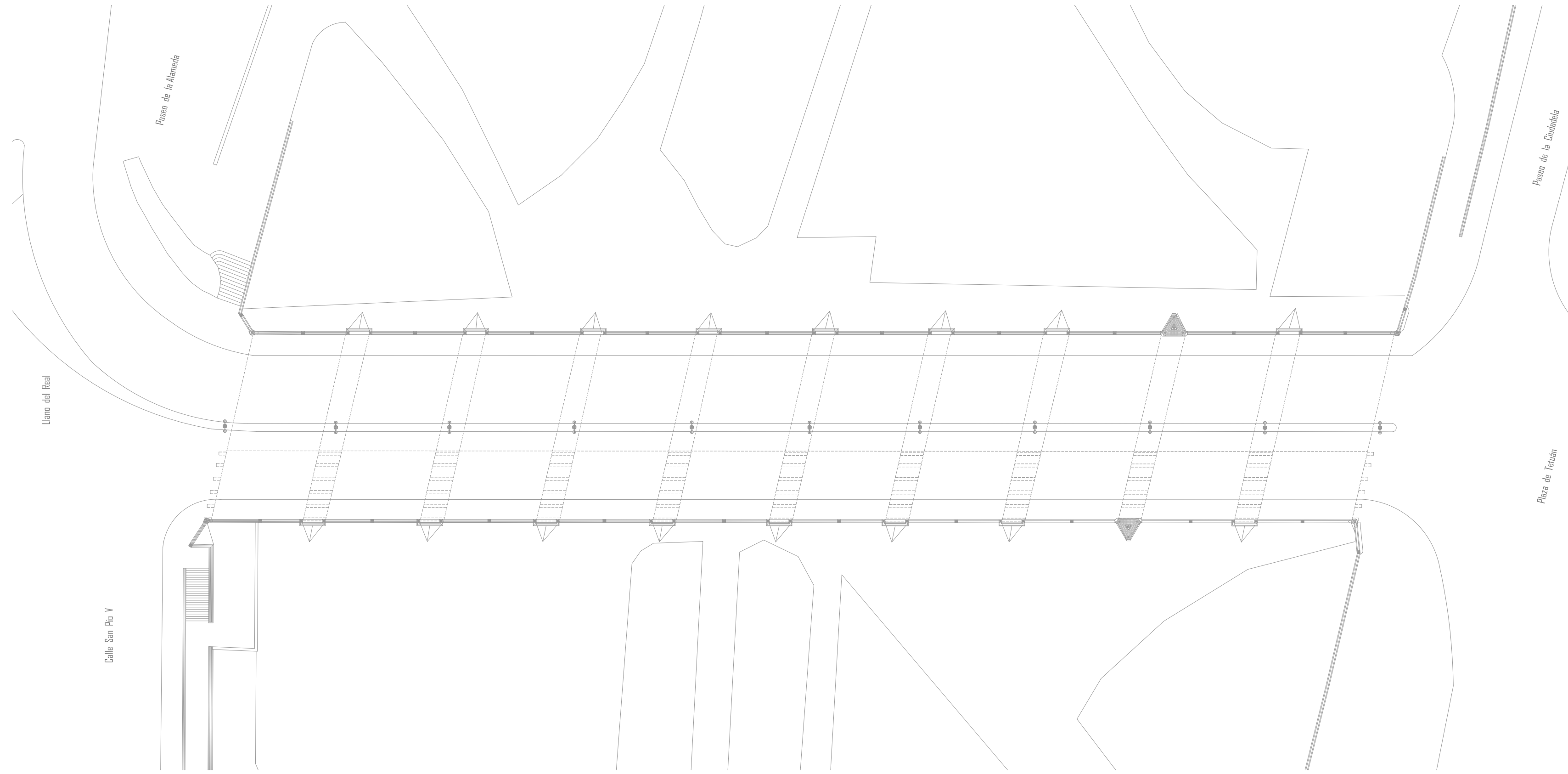






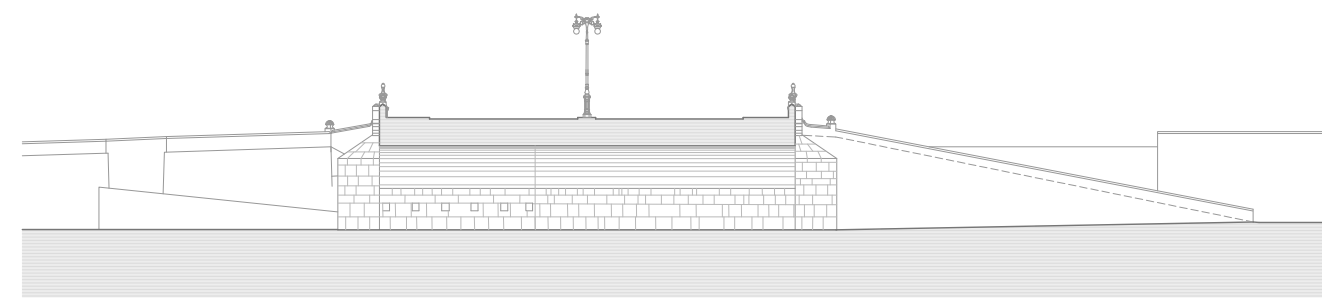




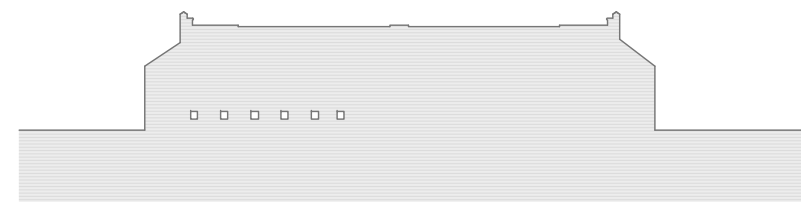


anexo III\_planimetría de los puentes\_PUENTE DEL REAL\_planta aérea

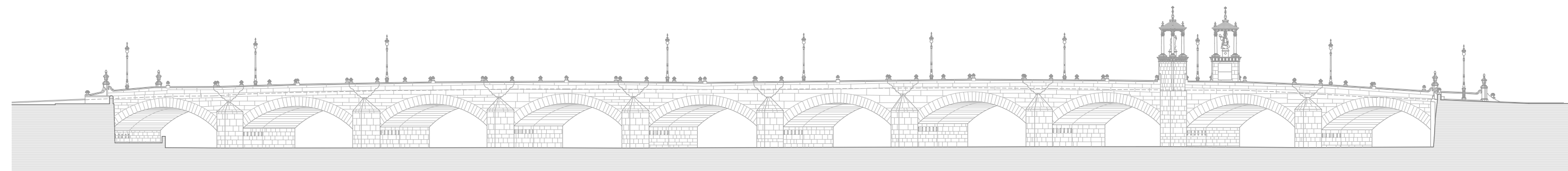




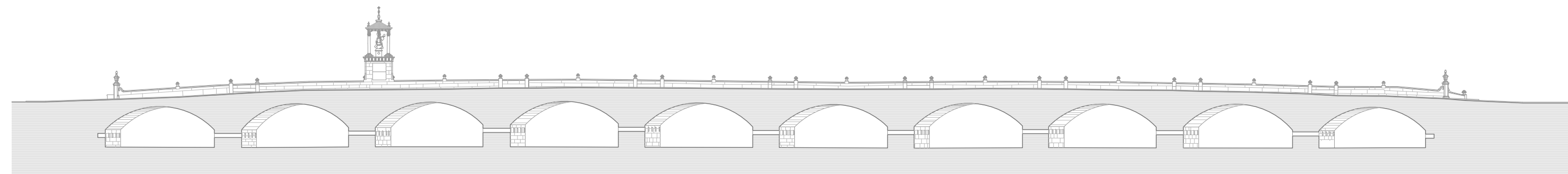
ALZADO PLAZA AMÉRICA



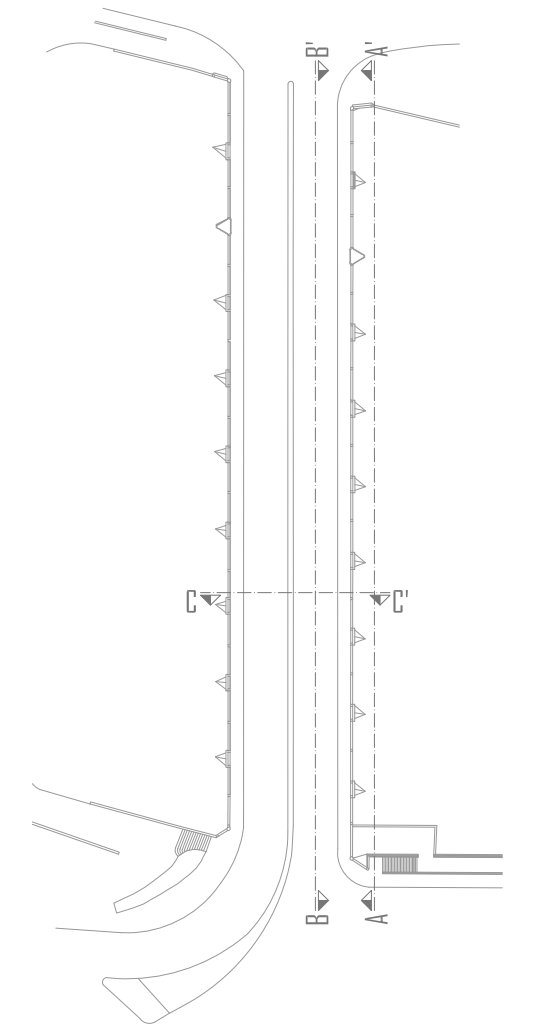
SECCIÓN PILA

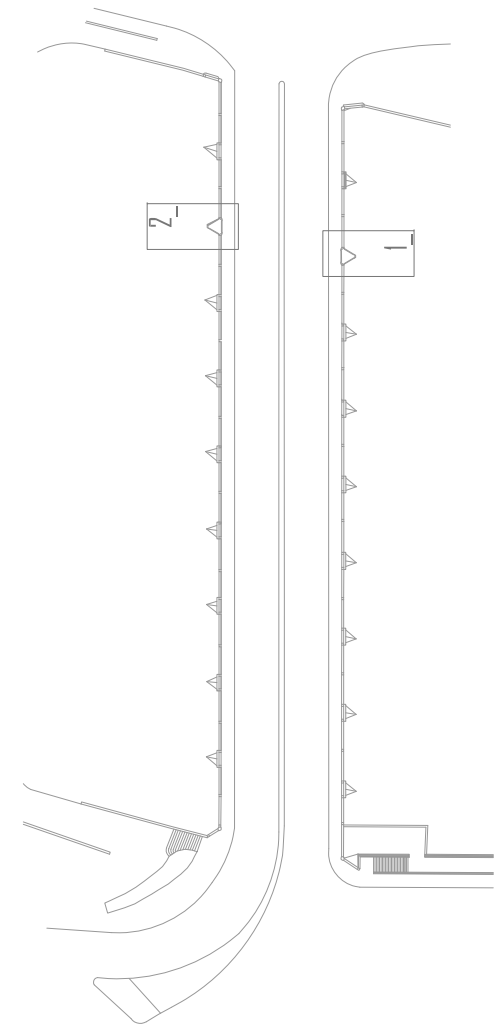
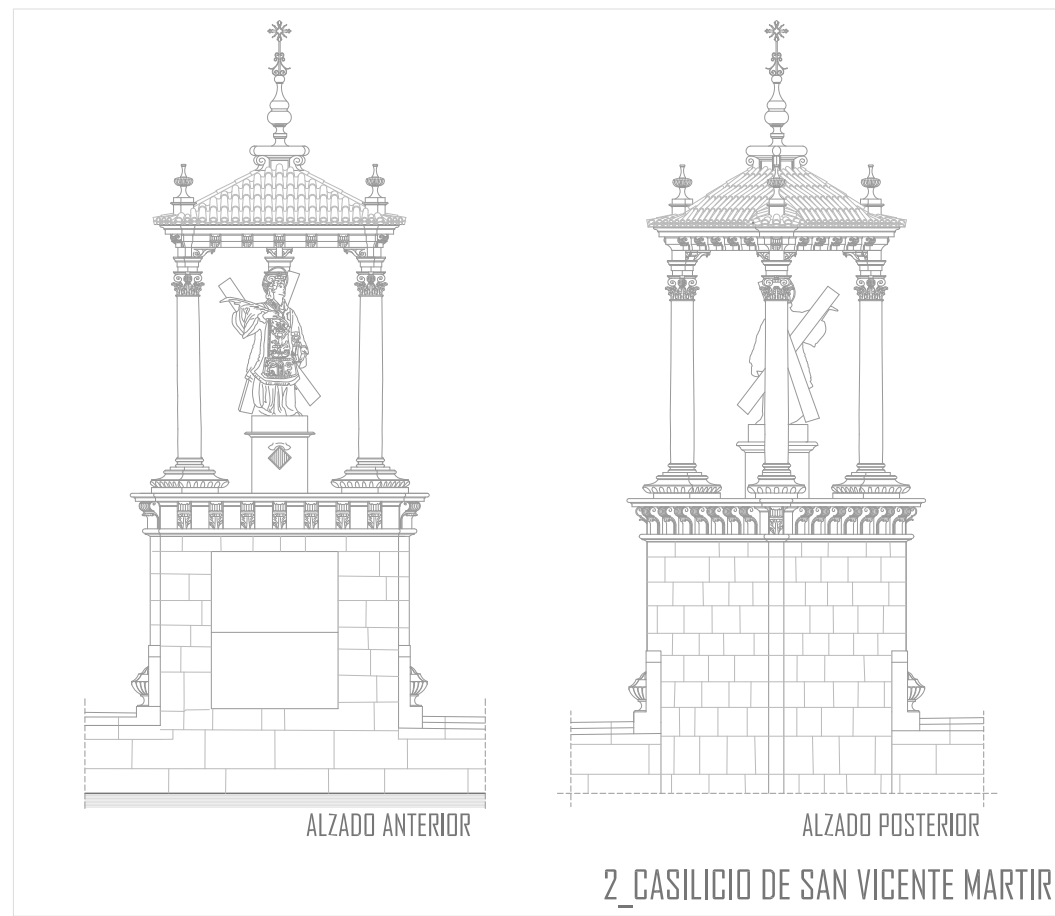
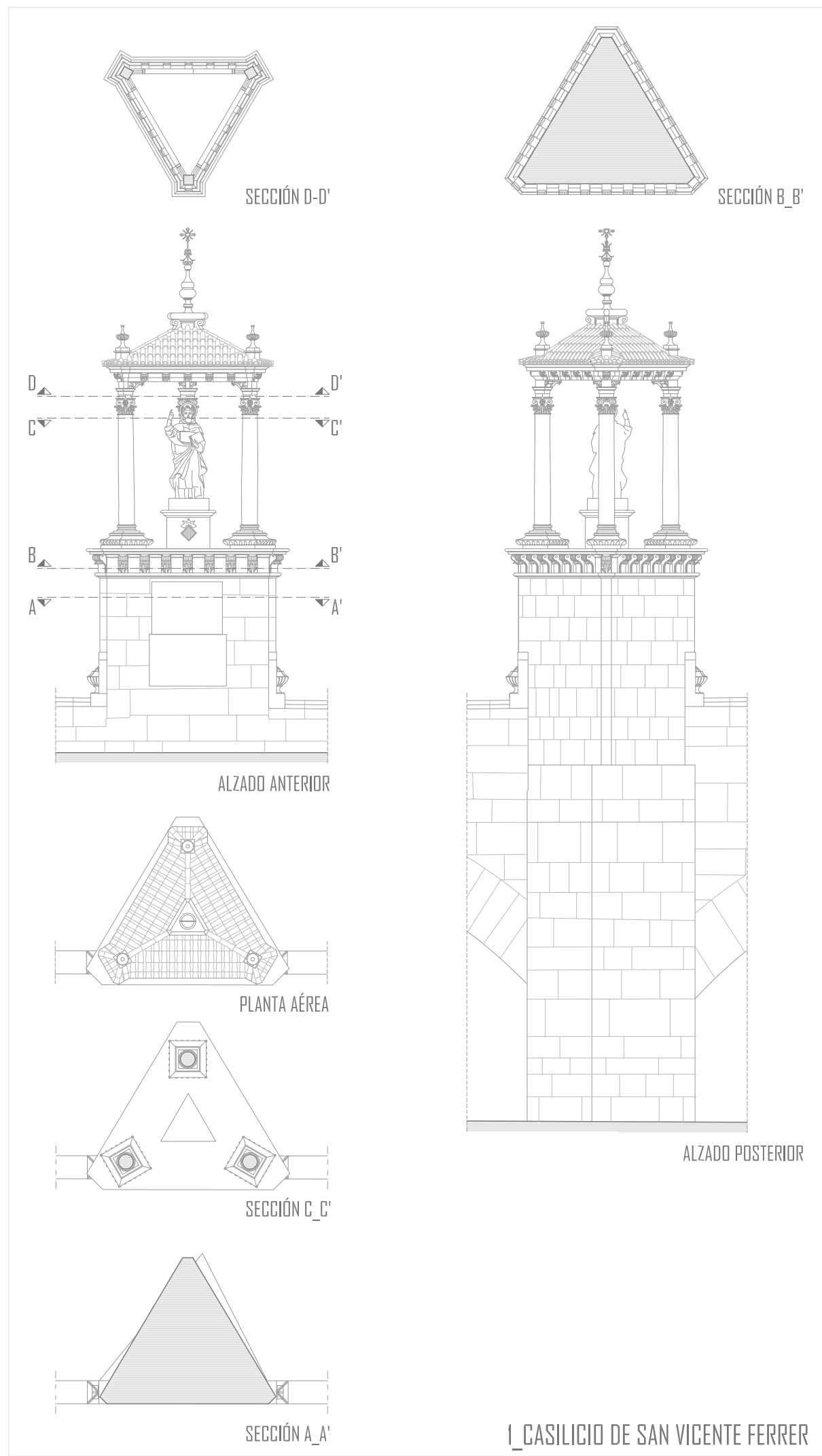


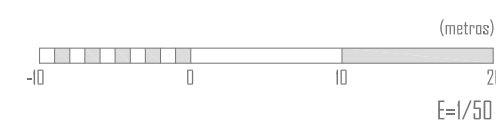
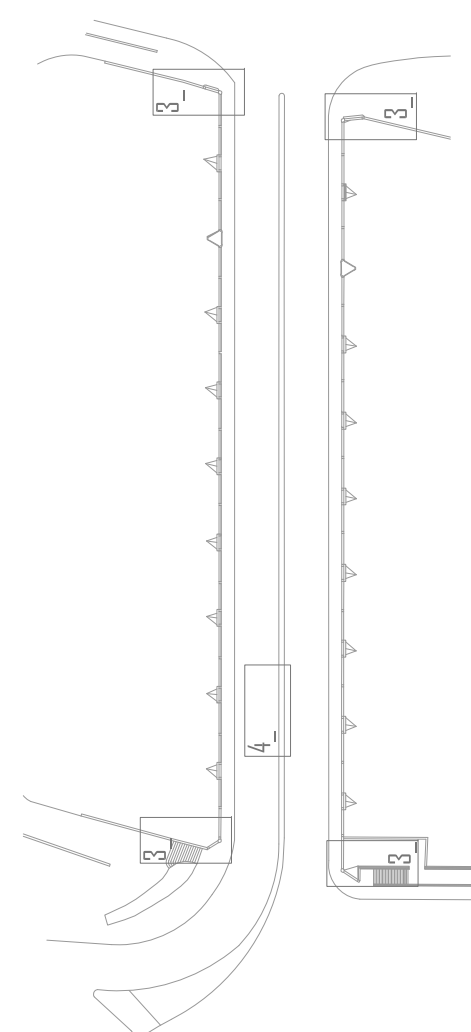
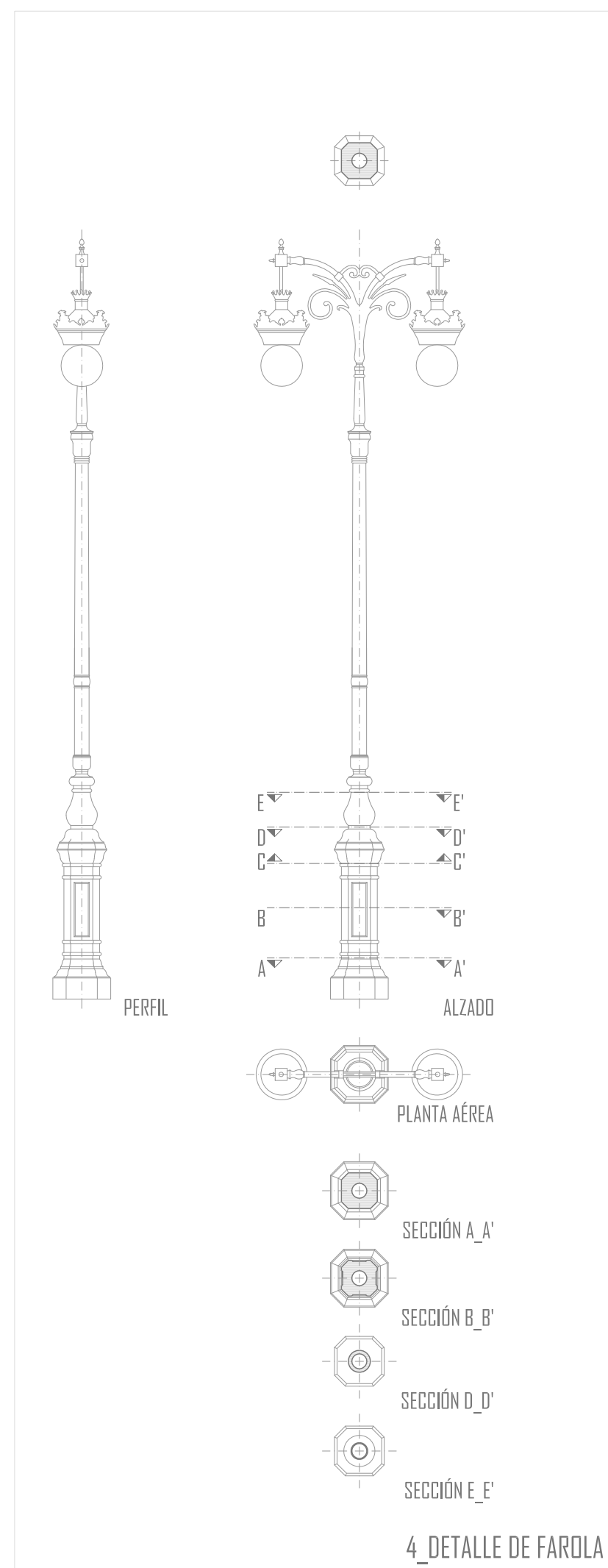
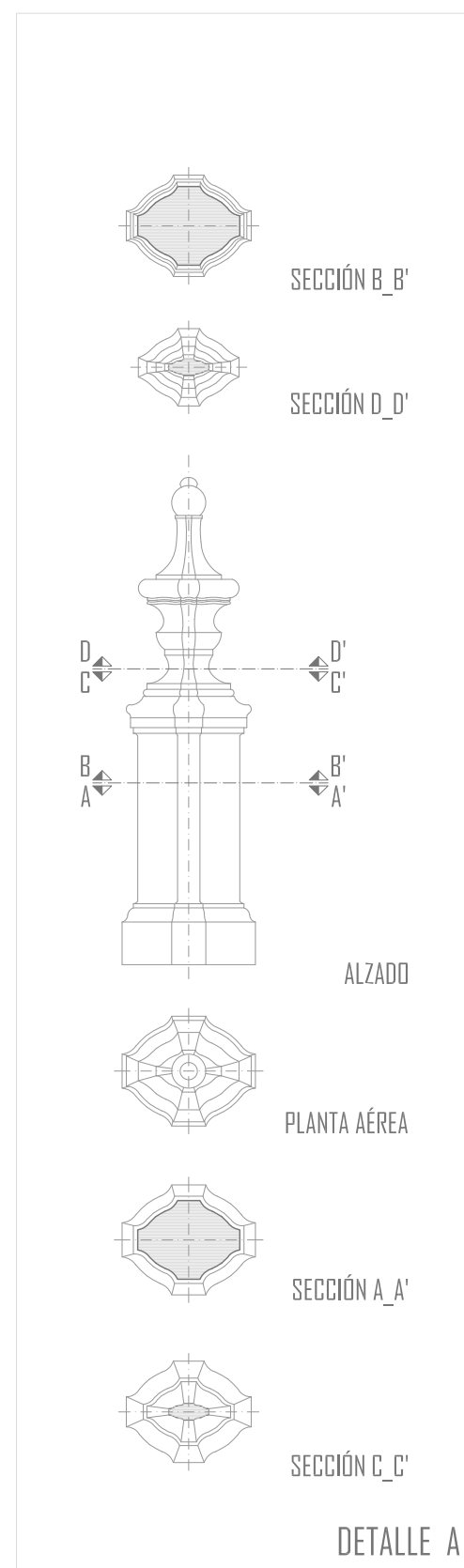
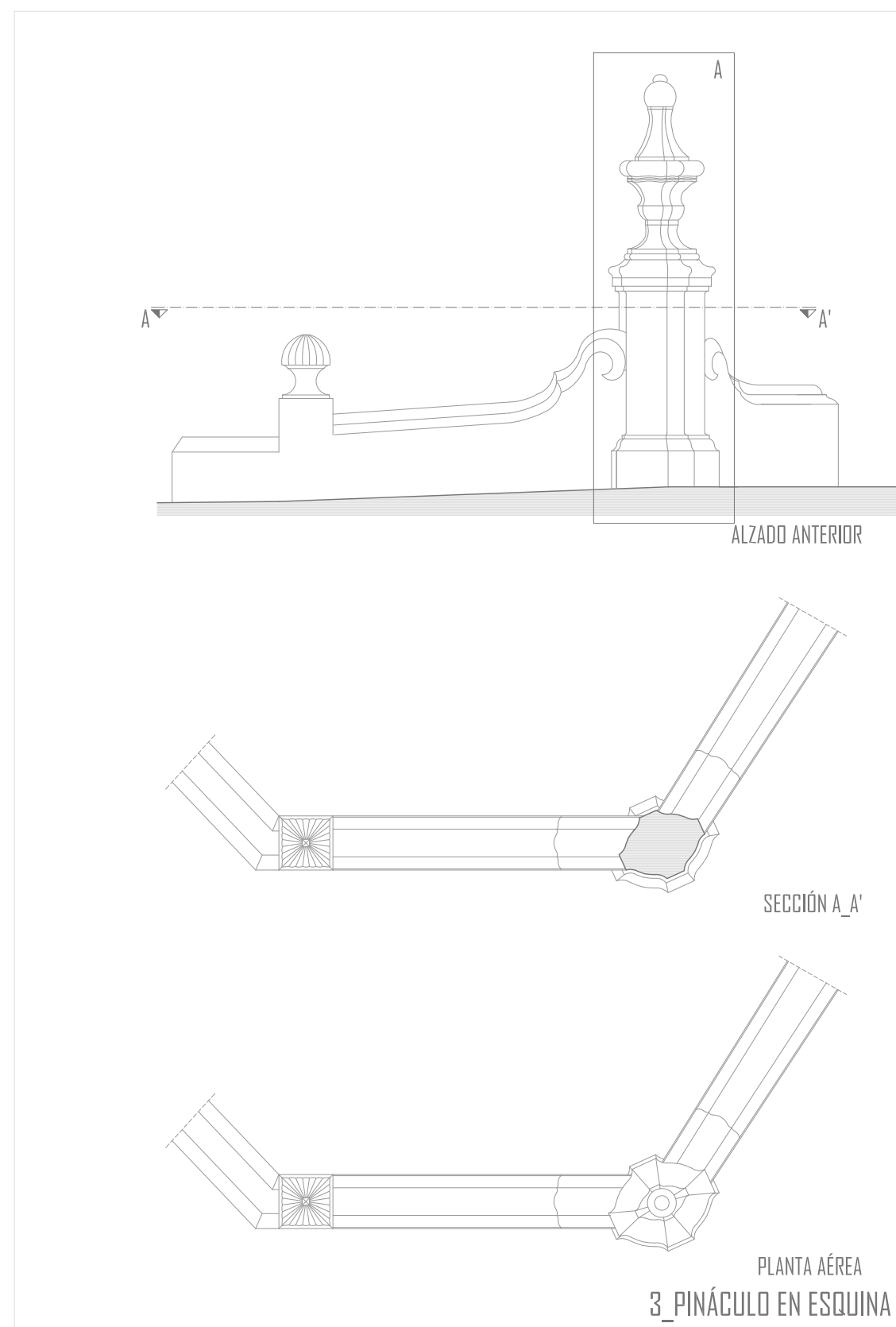
SECCIÓN A\_A'

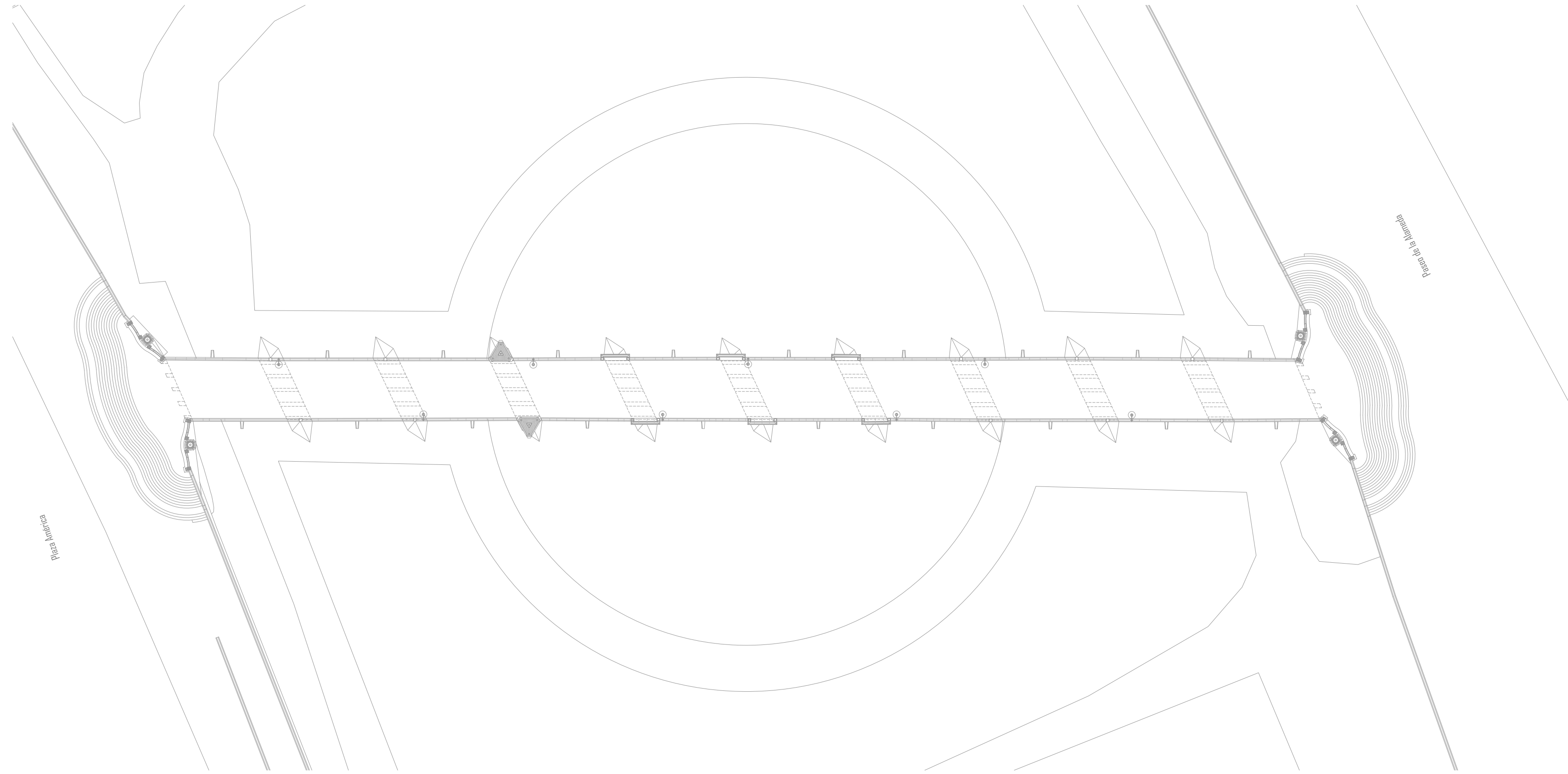


SECCIÓN B\_B'

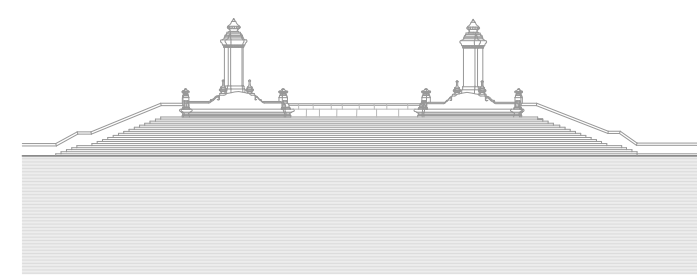




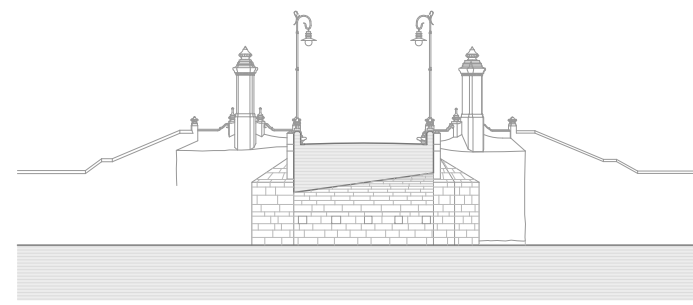




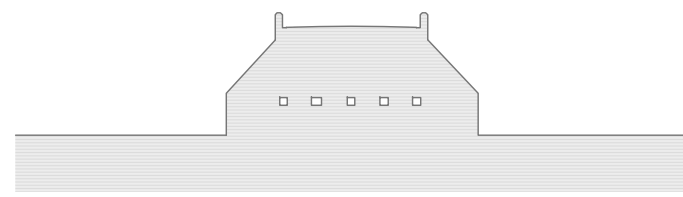




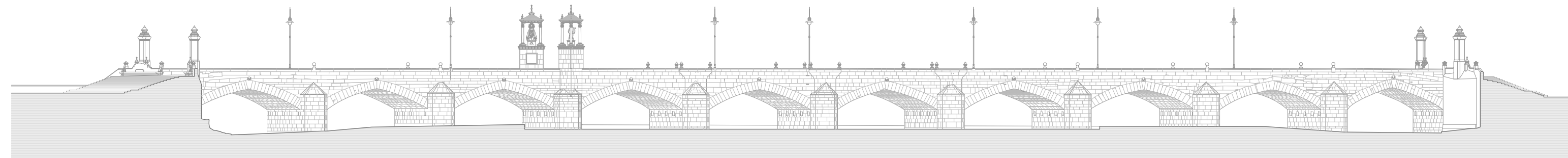
ALZADO PLAZA AMÉRICA



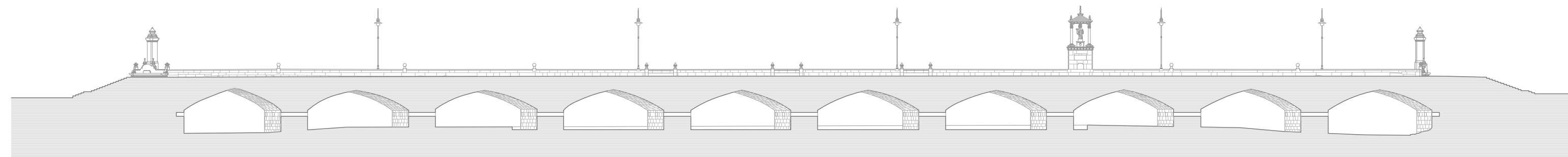
SECCIÓN C\_C'



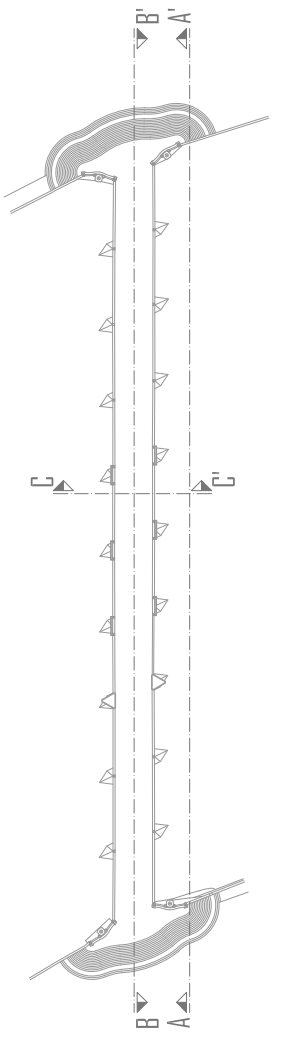
SECCIÓN PILA

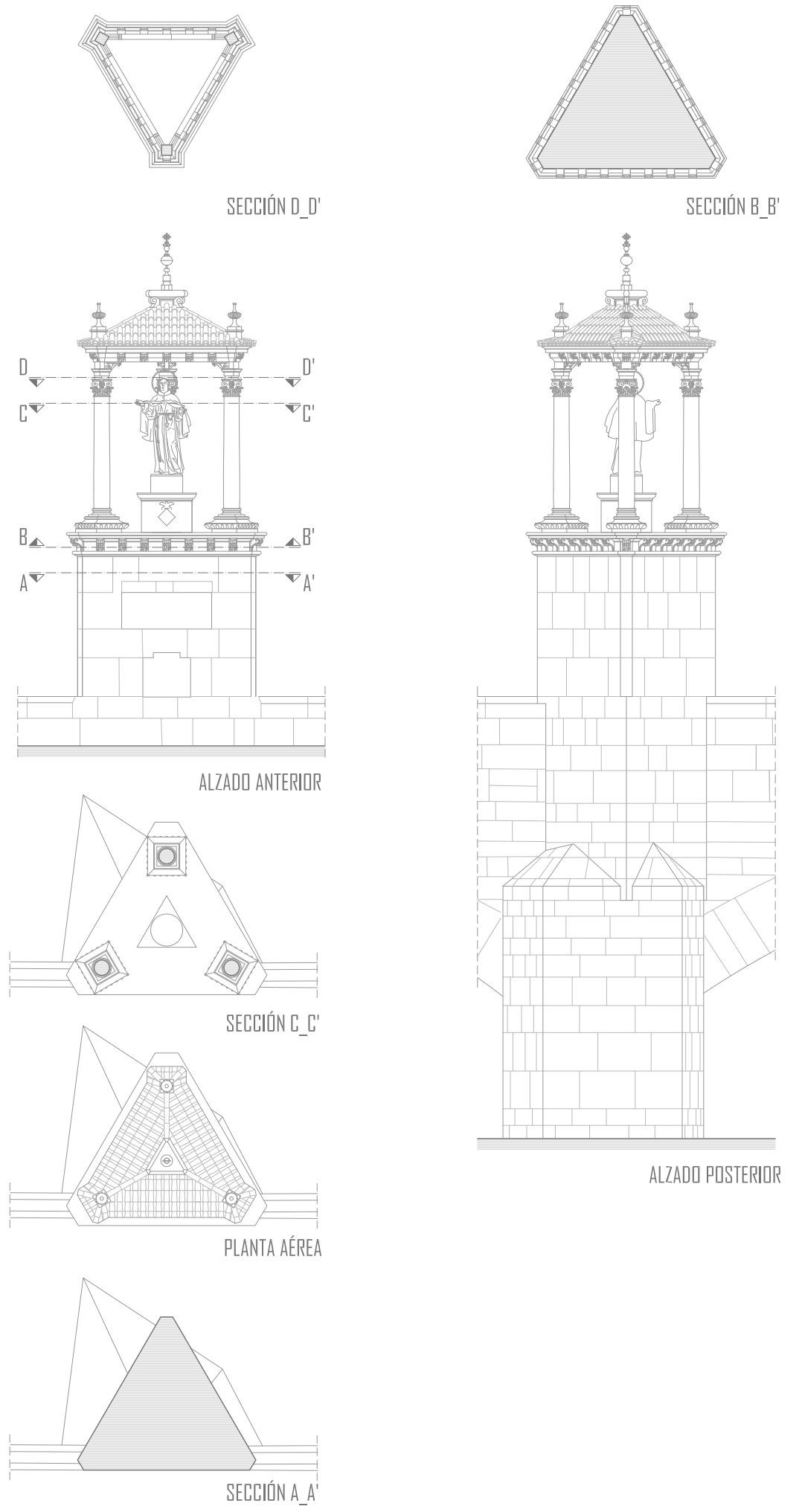


SECCIÓN A\_A'

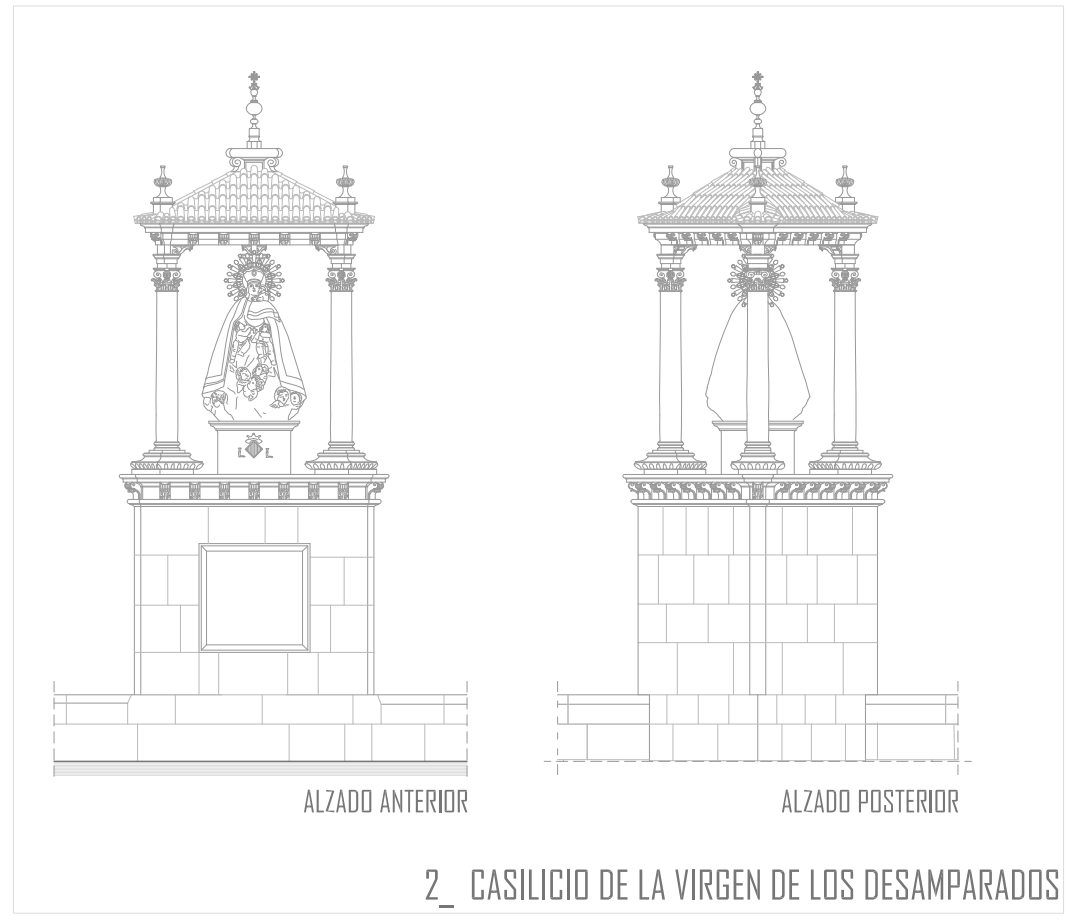


SECCIÓN B\_B'

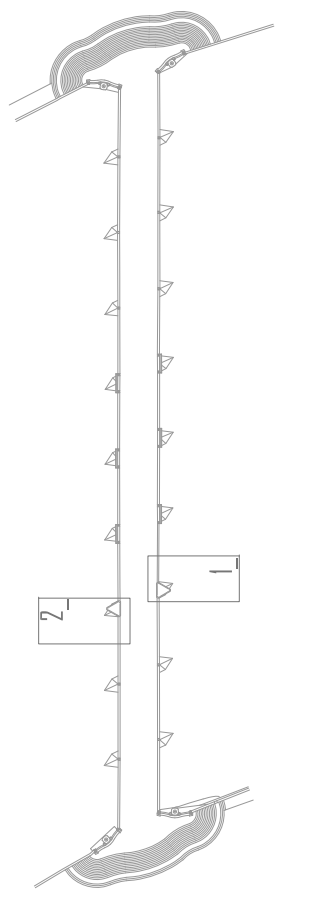


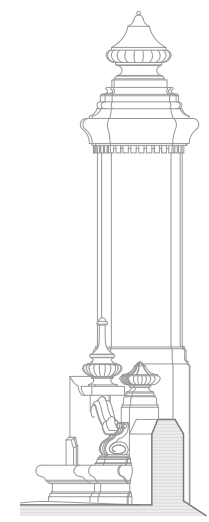


1\_ CASILICIO DE SAN PASCUAL BAILÓN

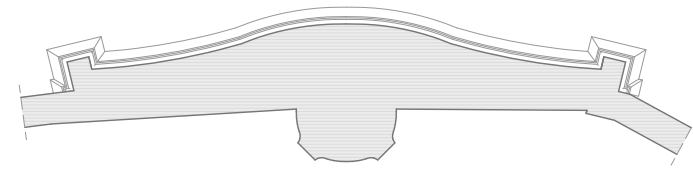


2\_ CASILICIO DE LA VIRGEN DE LOS DESAMPARADOS

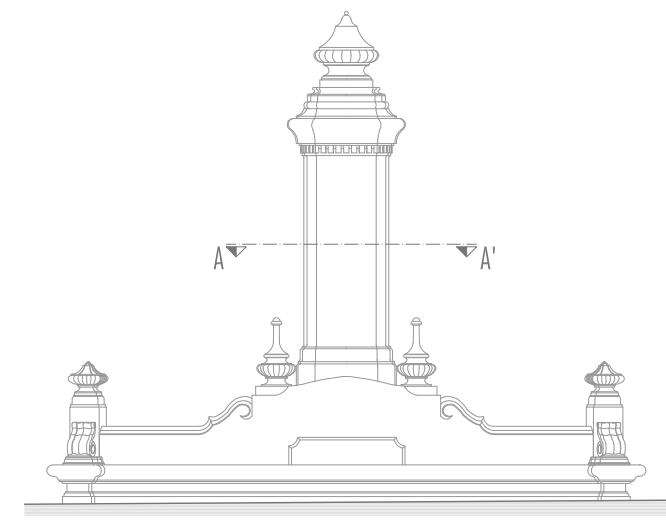




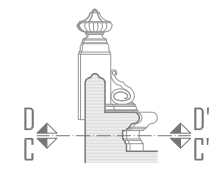
PERFIL DERECHO



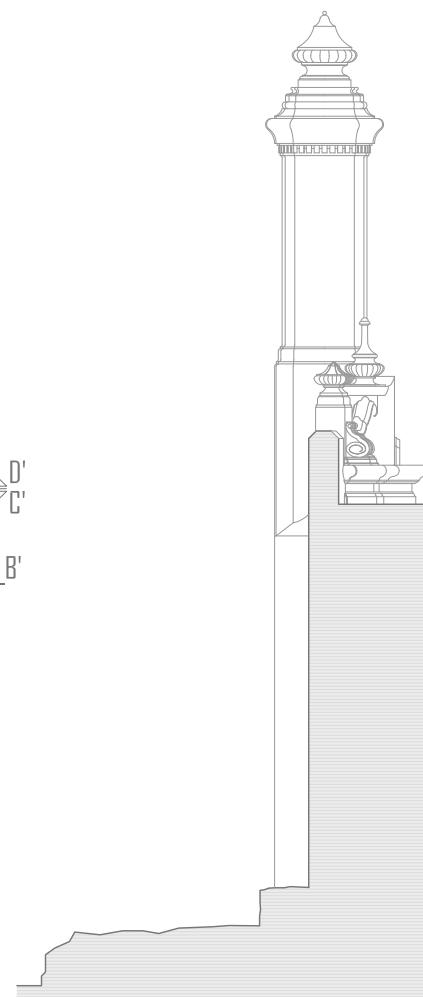
SECCIÓN D\_D'



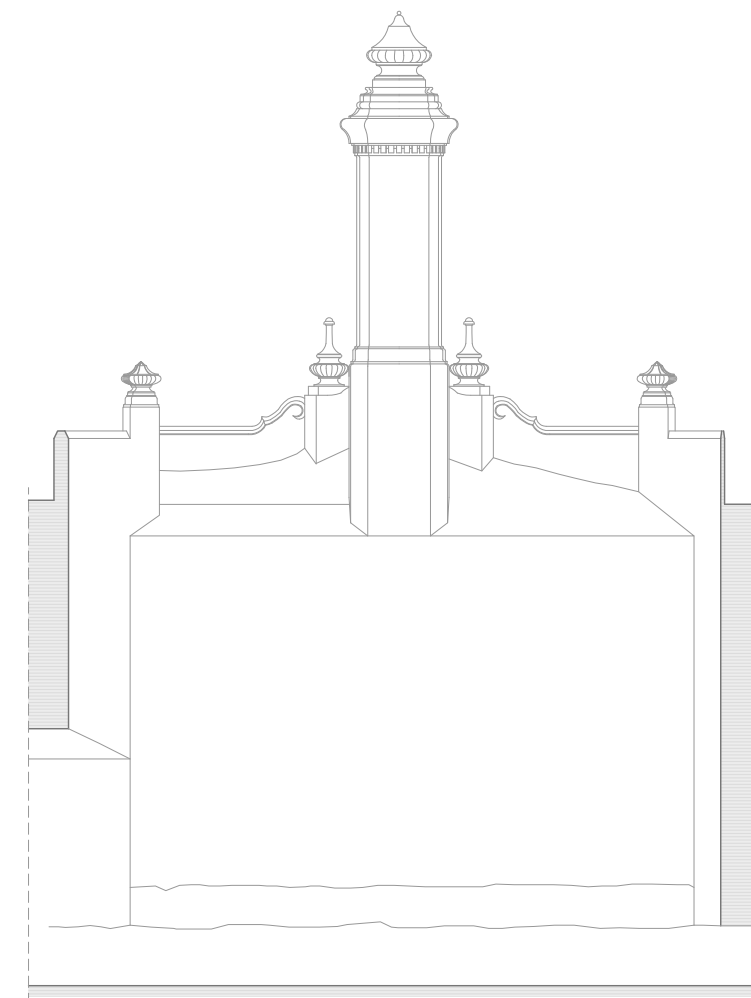
ALZADO ANTERIOR



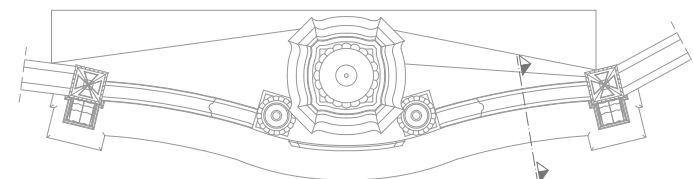
SECCIÓN B\_B'



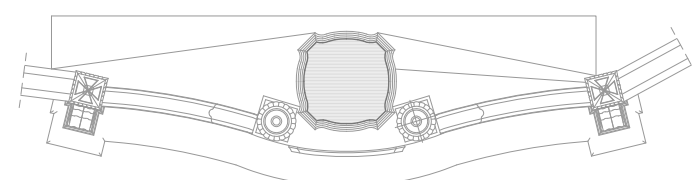
PERFIL IZQUIERDO



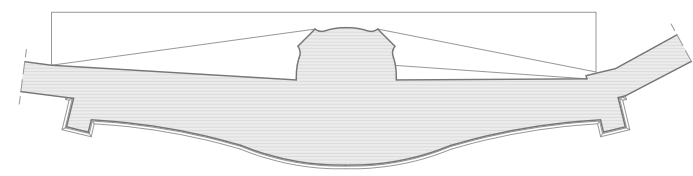
ALZADO POSTERIOR



PLANTA AÉREA



SECCIÓN A\_A'



SECCIÓN C\_C'

