

A mi madre,

y a todos los que me han
acompañado a lo largo
de esta travesía.

TESIS DOCTORAL

Paisajes fluviales

La ciudad de Valencia y el río Turia
Metodología de intervención en cauces urbanos

Autor: Adolfo Vigil de Insausti

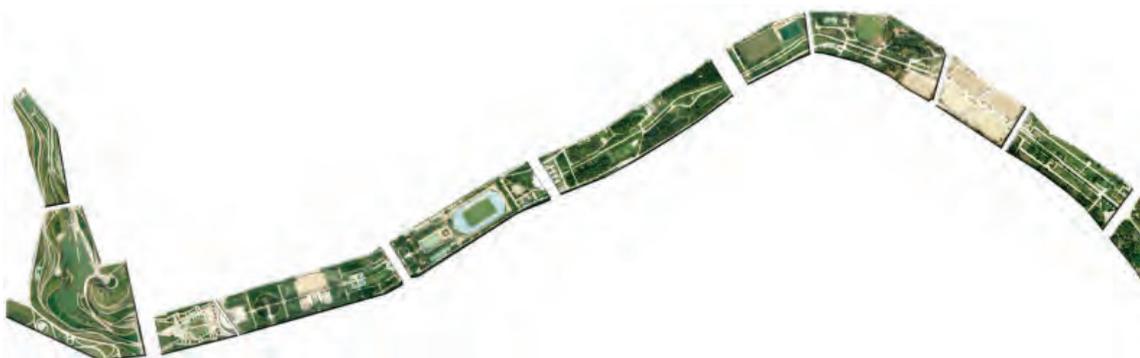
Directora de tesis: Pilar de Insausti Machinandiarena

TOMO 1

Julio 2012



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



Tomo 1

Introducción.	8
Capítulo 1. Nomenclaturas de Valencia y el río Turia.	20
Capítulo 2. Una isla fluvial.	30
Capítulo 3. Intervenciones e instituciones.	52
Capítulo 4. Las riadas del Turia.	72
Capítulo 5. Primeros Puentes en el río Turia.	102
Capítulo 6. Los pretiles históricos del cauce del río Turia.	144
Capítulo 7. Puentes y Pasarelas. 1892 - 1943.	152
Capítulo 8: El río Turia en los dibujos y la cartografía histórica.	186
Capítulo 9. Reseñas memorables. 1088 - 1949.	244
Capítulo 10. La riada de 1957 y la Solución Sur.	272
Capítulo 11. Primeras propuestas para el Parque del Turia.	330
Capítulo 12. El Jardín del Turia. El Proyecto del Taller de Arquitectura.	348



Tomo 2

Capítulo 13. Secuencia de la creación del Jardín del Turia.	370
Capítulo 14. El Jardín del Turia. Los Proyectos desde el Tramo I al XX.	388
Capítulo 15. Los nuevos Puentes y Pasarelas.	470
Capítulo 16. Percepción y paisaje.	502
Capítulo 17. La Observación Directa.	538
Capítulo 18. El Estudio Estadístico.	668
Capítulo 19. El Plan Visual.	702
Conclusiones.	746
Bibliografía.	804



Introducción



El presente trabajo de investigación, al que se ha nominado **Paisajes fluviales: La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos**, tiene como misión específica abordar un estudio completo de la evolución histórica, morfológica y social del río Turia a su paso por la ciudad de Valencia, y su directa implicación actual en lo que podríamos llamar genéricamente sus nuevos paisajes urbanos, considerando los jardines construidos recientemente en el viejo lecho del río Turia como origen y expresión de dichos paisajes. El objetivo principal del mismo consiste en la obtención de unos resultados cuantificados y verificados, que tras ser expresados en diversos documentos, permitan en un futuro inmediato orientar futuras actuaciones urbanísticas especialmente dirigidas a la intervención en potenciales espacios abiertos, tanto urbanos como periurbanos, a su valoración específica y a su impacto medioambiental. Un exhaustivo estudio, expresado inicialmente en una recopilación integral de datos, alusivos tanto a la historia y morfología del viejo cauce del Turia como al entorno urbano actual vinculado con el mismo, sus interacciones sociales, su valoración por los ciudadanos expresada mediante la formulación de encuestas y su relación con otros espacios verdes de reconocido interés, permitirá conocer en profundidad la implicación real del viejo cauce del Turia en la expresión de la ciudad actual, desvelando sus auténticas posibilidades de cara a su utilización, bajo diversas consideraciones, en el desarrollo de la ciudad futura.

APROXIMACIÓN AL OBJETO DE ESTUDIO

Situémonos ahora brevemente en el contexto geográfico e histórico de Valencia: en origen, como veremos detalladamente más adelante, la ciudad fundacional se situó sobre una llanura aluvial, ocupando precisamente un emplazamiento privilegiado, una especie de isla, que aparecía envuelta por el doble meandro de un río de régimen torrencial. La definición territorial de esa isla aún no ha sido comprobada con absoluta certeza, pero parece probado que, al margen del conocimiento de su exacto perímetro, la primitiva ciudad tuvo originalmente una apariencia insular.

Como observaremos en la cartografía antigua, veremos como la figura circular de la ciudad parece acoplarse perfectamente, voluntariamente, a la curvatura del cauce fluvial, manifestando expresamente una clara vocación biomórfica: en efecto, a partir de los documentos gráficos del siglo XVI, se nos define como una gran isla urbana casi redonda, de perfil levemente piramidal, abrazada por el río Turia.

También veremos como los primeros escudos de Valencia reflejaron una expresiva imagen de este origen netamente fluvial, mediante diversos dibujos que muestran siempre en la parte superior un fragmento de muralla con puerta y torres y, sustentando la base de esa fortificación urbana, unas líneas ondulantes que remedan la corriente fluvial. Estas primitivas representaciones nos indican claramente que la ciudad no puede entenderse, dadas las circunstancias de su fundación, como una entidad separada del río, sino que ambas piezas - una artificial a la vera de otra natural - formaron desde siempre una unidad indisoluble, y por ello en calidad de tal simbiosis tenemos que aceptarla también en la actualidad, ya que ese fue su auténtico origen. El hecho que hoy día, de cara al futuro, existan nuevos presupuestos y planteamientos que atañen, especial y concretamente, a la vinculación de la ciudad con el mar, no cambia en nada su fundamento primero ni su historia reciente. De nada sirve insistir en la polémica acerca de las relaciones establecidas entre Valencia y el mar, del porqué la ciudad le ha dado siempre la espalda al litoral,

de lo que pudo o no pudo cambiar si se hubieran puesto en marcha ciertas iniciativas, de lo que habría ocurrido si los poblados marítimos se hubieran vinculado de otros modos con la ciudad histórica... todo esto puede ser muy interesante, pero este discurso hoy no proporciona soluciones.

Resulta incuestionable que Valencia fue en su origen una ciudad fluvial y no una ciudad marítima, y lo fue sencillamente porque los fundadores, al elegir su emplazamiento, optaron por la vecindad del Turia en vez de situarla junto al próximo mar. Con seguridad tuvieron buenas razones para hacerlo, y por lo tanto es inútil insistir en lamentar dicha circunstancia, porque apostar por una opción unilateral excluyente: río o mar, no resulta adecuada, dado que es muy factible que el viejo cauce del río pudiera resolver la dicotomía, a la manera de un salvoconducto ejemplar, pues veremos como existe la posibilidad de descubrir que, precisamente dicho espacio lineal, es la opción más cualificada y capaz de arbitrar de manera inmejorable las futuras conexiones de la ciudad con el litoral.

No se trata en ningún caso de optar entre el río y el mar, pues como se ha dicho antes, la presencia del viejo cauce no es algo elegible para nosotros ya que, lleno de agua o vacío, está unido a la ciudad simbióticamente, lo viene estando desde que los primitivos pobladores eligieron dicha asociación, y desde aquellos remotos momentos este asunto ya nunca más ha sido opcional. Si la ciudad debe ponerse en marcha voluntaria y decidida hacia el mar, lo tendrá que hacer en compañía de su viejo cauce-río, y no porque quiera o no llevar dicho acompañante, sencillamente no tiene otra alternativa.

Remitiéndonos a la historia reciente, como veremos con detalle a continuación, en la décadas finales del siglo XX se consiguió, no sin esfuerzo, tras la conclusión de los trabajos del nuevo encauzamiento de las aguas fluviales, que el antiguo cauce del río Turia pudiera convertirse definitivamente en un futuro inmediato, de manera expresa y reconocida legalmente, en un espacio público para uso y disfrute de los valencianos, es decir, en el principal parque - ¿un parque fluvial quizá? - de la ciudad. Esta soberbia calificación era indiscutible, no

en vano el cauce suponía de un solo golpe la aportación de un millón de metros cuadrados disponibles para tal finalidad, en una ciudad con un importante déficit de espacios verdes. Aquella reivindicación no resultó fácil, pero al grito unánime de “el riu es nostre i el volem verd”, finalmente se conseguía entre todos sumir en el olvido las primitivas propuestas aberrantes que pretendían convertir el antiguo cauce del río en un espacio productivo de primera magnitud, no hay más que recordar el proyecto que proponía utilizarlo como confusa red de vías rodadas. Ciertamente, el esfuerzo que en aquellos momentos realizó la ciudadanía fue espectacular y agotador, y quizá debido a tal intensidad con posterioridad esos mismos ciudadanos, y los que han venido después, no han sentido la urgencia de insistir, de modo colegiado, en otras reivindicaciones cuya relevancia han desvelado el tiempo y las circunstancias, todas sin excepción relativas a la pérdida del patrimonio íntimo del domeñado río Turia, en concreto a la pérdida de alguna de sus principales características.

Volviendo a nuestro particular relato histórico, ciertamente a lo largo de la historia el cauce del Turia no se utilizó exclusivamente, como ocurre con la mayoría de los ríos, para contener las aguas fluviales, que llegaban especialmente mermadas hasta la ciudad. Dado que el río tenía un régimen tan variable y a menudo impredecible, en el pasado, ante la imperiosidad de poner en marcha las obras de encauzamiento, resultó necesario maximizar las dimensiones del cauce, calculando su amplitud con arreglo al caudal máximo previsto. Antes de la construcción completa de los pretiles, la longitud de los puentes ya había sido fijada en función de dicha cuenta. Por lo tanto, la mayor parte del tiempo el enorme cauce, calculado para soportar las esporádicas aunque constantes riadas, se encontraba medio lleno, o más bien medio vacío de agua, y los visitantes que llegaban a la ciudad no entendían, por más que se les explicara, el objeto de tal superficie extraordinaria dispuesta y fortificada para contener caudales acuáticos, a la vista tan escasos.

Por su parte, las aguas corrientes en su discurrir formaban riachuelos caprichosos sobre el lecho fluvial, grafiándolo con la impresión de una peculiar urdimbre irregular formada con

hilos ondulados de diferente grosor. Cuando las aguas venían crecidas, la nueva riada desdibujaba los surcos preexistentes, y después, al bajar el nivel del agua, de nuevo se formaban trazados, casi siempre diferentes a los anteriores, sobre el reblandecido terreno. En ciertas épocas, los canalillos encerraban entre sus flujos pequeñas islas, mientras que en otros momentos se reunían alegremente en un canal único que, tal como podemos observar en la cartografía histórica, ocupaba como máximo en circunstancias normales, entre la mitad y un tercio de la superficie total del cauce. A causa del régimen específico del Turia, el casi siempre vacío cauce se convirtió paulatinamente, con el correr de los siglos, en un lugar de desahogo urbano, ya que además, como desde la época medieval aquel inmenso recinto era el único auténtico espacio abierto, relativamente seguro, vinculado directamente a la ciudad, era utilizado de forma cotidiana para llevar a cabo diversas actividades que no tenían cabida intramuros, dada la compacidad urbana. Por este motivo, allí se instalaban todo tipo de mercaderías, tan pronto se jugaba a la pelota como se corría a caballo, se iba de merienda en Pascua o gracias al viento constante se volaban cometas, los preciosos cachirulos.

También dentro del cauce, precisamente en las proximidades del Puente del Mar, junto a la Alameda, se organizaban los festejos populares y las ferias. La habitual expresión valenciana de bajar al río a festejar, resulta incomprensible para aquellos que no conozcan estas imperecederas costumbres. Entre fiesta y fiesta el río estaba allí todo el tiempo, mostrando sus azules aguas y, según las estaciones, toleraba la ocupación humana de gran parte de su dominio sin mayores alharacas, compartiendo su reino con los ciudadanos. Solo de vez en cuando, furioso y espeluznante, se crecía de forma descomunal, y en señaladas ocasiones derramaba sobre la ciudad su denso caudal, sembrando la desolación y la muerte. Pero entre uno y otro arrebato desgraciado, la vida se asentaba firmemente en su lecho.

Mientras, el aliento vital del Turia se manifestaba, entre otras muchas cosas, en vuelos de pájaros, saltos de roedores y graznar de patos sobre un fondo vegetal muy variado, que

crecía airoso enraizando y bebiendo de las aguas, y entretanto el magnífico esqueleto pétreo construido por los hombres, desde las alturas, vigilaba y delimitaba, atravesando cauce y agua, como si quisiera controlar el escurridizo e imprevisible caudal acuático, presidiendo impávido el discurrir de las estaciones y el tránsito ruidoso de los hombres, y cosechando las voces de la naturaleza que, desde el cauce, llevaba el viento a la ciudad.

Quien sabe si el cauce del Turia siempre deseó secretamente convertirse en un grandioso parque... ofrecerse a sus habitantes como excelso regalo, quizá como compensación por tanta furia rebosada desde su lecho... puede que allí, junto a las orillas del río, entre los cañizos y los juncos, estuviera oculto el germen potencial que después florecería en el pasado siglo, una vez liberado de las cíclicas riadas de su inestable soberano. Si, aquel inmenso espacio aparentemente vacío y sin embargo repleto de vida, la profunda grieta ondulante y caprichosa sombreada por los altos pretils y jalonada de tanto en tanto por los ornamentales puentes, vigilada sin tregua por azudes y molinos, albergaba en su interior una vocación oculta que iba, más allá de cualquier sospecha imaginada, en dirección opuesta a su estricta dimensión funcional.

Todavía estamos a tiempo de repensarnos en gran medida como intervenir en el viejo cauce del Turia, y por ello el presente trabajo pretende, además de cubrir en su totalidad el devenir histórico y reciente del río Turia y demostrar su relación simbiótica con la ciudad de Valencia, aportar datos fiables que puedan proporcionar claves precisas para que, con su consideración y aplicación, las futuras intervenciones, tanto en los sectores o tramos realizados como en aquellos que quedan pendientes por realizar sobre el mismo, de cara a completar y mejorar su configuración, resulten lo más adecuadas posibles para la satisfacción de las demandas del colectivo ciudadano.

EL PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo se ha estructurado en diecinueve capítulos, que desarrollan una serie de conceptos aplicables a la Ciudad de Valencia y al Río Turia, entendidos ambos como una unidad simbiótica. Iniciándose el estudio con la expresión del origen del primitivo asentamiento urbano y su morfología antigua, veremos como a lo largo de los siglos el río Turia se convierte en una infraestructura íntimamente vinculada inicialmente al casco urbano amurallado y, después, a la ciudad moderna, definiéndose poco a poco como un cauce urbanizado delimitado por unos fuertes pretiles, y jalonado por un conjunto de puentes monumentales que, con el paso del tiempo, se incrementarían desde los cinco primitivos que existían en el siglo XVIII hasta llegar a un gran número en la actualidad.

Se ha investigado de manera exhaustiva, consultando documentos originales en los archivos, para componer con el mayor rigor posible el listado de riadas que sufrió Valencia hasta el siglo XX, aportándose datos inéditos que permiten comprender la magnitud de dichas catástrofes para la ciudad, y el porqué de la fundación en la edad media de ciertas instituciones, cuya misión consistía en ocuparse de todo lo relacionado con el río Turia y con el control de sus peligrosas aguas.

A continuación se aborda el estudio de los puentes históricos y los pretiles, detallando su morfología y facilitando numerosos datos acerca de su devenir a lo largo de los siglos, para proseguir con los puentes modernos construidos hasta el año 1943.

Se ha planteado un exhaustivo análisis de diversos dibujos y cartografía histórica, mediante el cual se persigue conocer en profundidad la traza y la cambiante morfología que ofreció a lo largo de los siglos la figura del río, dentro del cauce y en las proximidades de la ciudad. Para ello se han elegido y estudiado un total de 23 documentos gráficos, algunos de ellos inéditos, que proporcionan valiosos datos al respecto. La serie se inicia con un dibujo fechado en 1573, obra de Antonio Van den Winjgaerde, y culmina en la planimetría

correspondiente al Plan General de Valencia realizado en 1946.

Tras la exposición de un conjunto de reseñas históricas de gran interés, obtenidas tras una laboriosa consulta en archivos y bibliotecas, se ha procedido a desarrollar la historia reciente del río y de su cauce que, según podemos establecer como claro punto de referencia, daría comienzo con la grandiosa riada acaecida en octubre de 1957. Como veremos, esta fecha cambiaría definitivamente el destino funcional del cauce del río Turia, generando tras unas décadas, no sin luchas y vicisitudes, su transformación en un grandioso parque urbano, llamado Jardín del Turia. Tomando como origen dicha fecha, se ha procedido a una minuciosa investigación con el fin de recopilar todas y cada una de las ideas y propuestas formales que se fueron generando, a causa de dicha catástrofe a lo largo de los años posteriores, desde las primeras soluciones formuladas en la década de los 70, hasta las últimas intervenciones que han sido realizadas recientemente en el viejo cauce fluvial. Además de recopilar la documentación original relativa a las intervenciones realizadas, se han elaborado unas nuevas planimetrías mediante el método de observación directa que muestran, de manera individualizada, cada uno de los sectores o tramos del nuevo Jardín del Turia, indicando detalladamente su morfología y expresando datos relevantes sobre los elementos y temática que aparecen en cada uno de ellos. Dichas planimetrías configuran en conjunto una documentación secuencial del Jardín del Turia, proporcionando una lectura integral y unificada del mismo.

Entendiendo que resultaba necesario continuar investigando en otros ámbitos para completar el conocimiento global del tema objeto de estudio, el trabajo aborda un estudio integral de carácter perceptivo y paisajístico, aplicando para ello las últimas técnicas al respecto, con el fin de incorporar la componente social al análisis morfológico, y de ese modo conocer, mediante datos estadísticos, la interpretación que los usuarios hacen del nuevo parque, cual es su aceptación y, consecuentemente, calibrar lo más objetivamente posible aquellos aspectos que resultan más valorados por los ciudadanos.

A su vez se ha elaborado un Plan Visual específico referenciado al Jardín del Turia y a su entorno, cuya aplicación ha permitido conocer cuales son los gustos y afinidades de los ciudadanos en relación a determinados enclaves y ambientes de los jardines, mediante la elección por parte de los mismos de un colectivo de imágenes. Los resultados permiten desvelar aquellos lugares con los que los usuarios se identifican por sus cualidades estéticas, funcionales y sensoriales, y por contraste, aquellos que son rechazados de manera mayoritaria. Como consecuencia directa, se puede cuantificar cuales son los elementos preferentes que aparecen en dichos enclaves, lo cual resulta de interés extraordinario para realizar adecuadamente futuras intervenciones en los jardines.

Las conclusiones finales recogen integralmente los resultados del estudio realizado, manifestados mayoritariamente mediante gráficos y planimetrías que se acompañan de palabras y epígrafes clave, a través de los cuales se sintetizan dichos resultados facilitando su directa comprensión.

METODOLOGÍA

A. Aproximación histórica al caso objeto de estudio:

1. Nomenclaturas y origen.
2. La relación de la ciudad y el cauce.
3. Intervenciones e instituciones.
4. Construcciones existentes o desaparecidas.
5. Cartografía histórica.
6. Acontecimientos memorables.
7. Origen del cambio, a través de nuevos planeamientos, intervenciones, accidentes, incidentes, etc.

B. Estructura urbanística del objeto de estudio:

1. Intervenciones realizadas, el análisis indirecto.
2. Planeamiento metropolitano.
3. Proyectos y propuestas de intervención.
4. Relación con nuevos desarrollos urbanos.
5. Comunicaciones e infraestructuras.
6. Problemática del cauce.

C. Estudio de percepción y paisaje aplicado al caso objeto de estudio:

1. Observación directa, con recorridos, con fotografías, estudios de superficies y texturas, circulaciones, escala, esquemas lógicos, referencias, flujos, usos, itinerarios, materiales, especificidades del lugar, etc.
2. Estudio estadístico, determinación de la estructura de la encuesta, el tipo de muestreo, el factor de confianza, el error muestral.
3. Plan visual, realización de fotografías, vectorización de las imágenes, encuesta visual.

Tras la aplicación de la metodología propuesta se obtienen unas líneas de investigación que generarán una serie de conclusiones aplicadas al objeto de estudio.





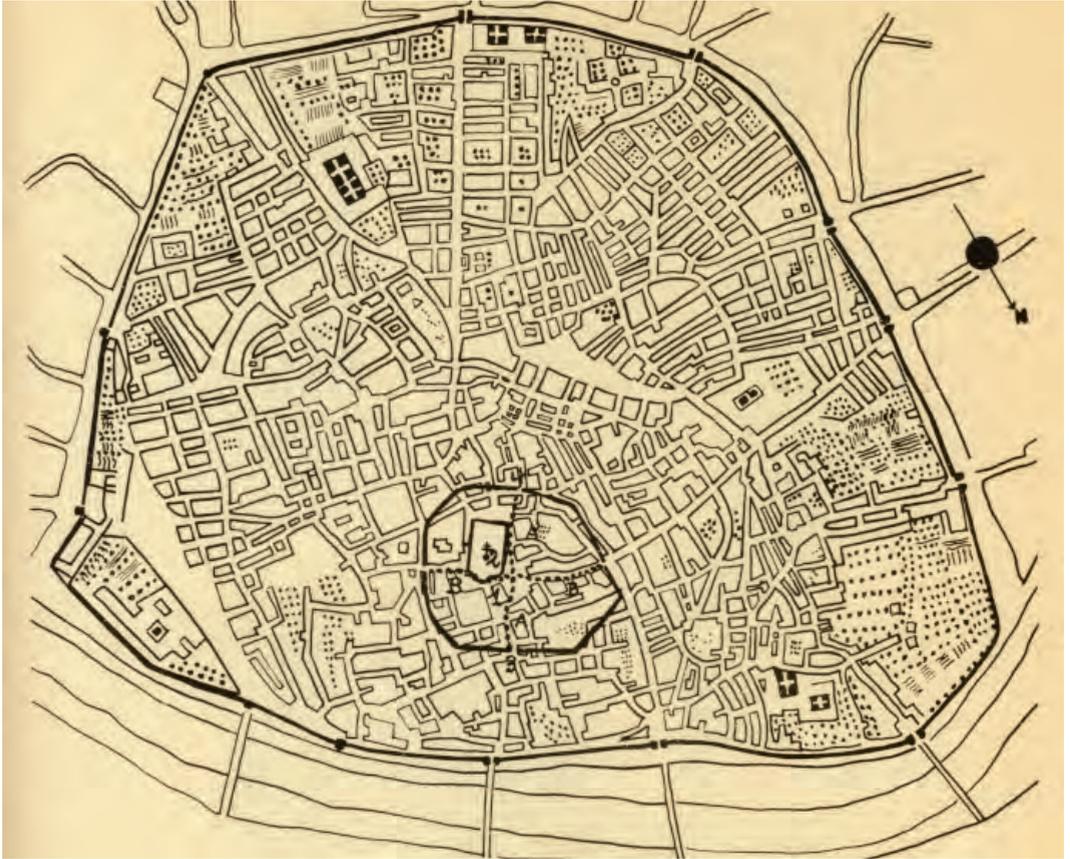
Se considera que la historia escrita de la ciudad de Valencia se remonta al texto de Titus Livio donde se anuncia que, siendo cónsul en Hispania Iunius Brutus, éste concedió a aquellos que combatieron bajo Viriathus unos campos y un oppidum, que es nominado *Valentia*¹.

Iunius Brutus co(n)s(ul) in Hispania iis qui sub Viriatho militaverant agros et oppidum dedit quod vocatum est Valentia (Periochae 65)

El cónsul Junio Bruto dio en España tierras y un lugar fortificado, que recibió el nombre de Valencia, a los que habían militado a las órdenes de Viriato

Precisamente el citado Iunius Brutus, nombrado cónsul en el año 138 a.C., es reputado como uno de los generales más importantes del partido aristocrático. En dichas fechas se le asignó la provincia Hispania Ulterior (división geográfica planteada tras la victoria romana sobre los Cartagineses, tras la que se configuraron dos regiones: la región denominada *Hispania Ulterior*, regada por el río Guadalquivir, y la *Hispania Citerior*, que englobaría desde los Pirineos hasta Cartagena). Al cónsul se le encomienda expresamente eliminar la resistencia de Tántalo. Cabe recordar que Tántalo era el sucesor de Viriato, líder de la tribu lusitana que hizo frente a la invasión romana y que sería asesinado por sus propios hombres en el año 139 a.C. A raíz de estos datos, se puede considerar probado que el nacimiento de la ciudad de *Valentia*

1. Ferriol, Esteve. *Valencia, Fundación romana*. Valencia, 1999.



se produjo en torno al año 138 a.C. Sin embargo, aunque efectivamente el origen de Valencia está fechado, surgen diversas dudas sobre las circunstancias y características relativas a sus primeros pobladores.

Por su parte, el origen de la palabra Turia, aplicada al río que conformaba la isla fluvial sobre la que se asentaba la población nominada Valentia, resulta más controvertido, entre otras cuestiones porque aunque efectivamente en el texto de Livius se indica que los soldados se instalaron en (o cerca de) un oppidum, el nombre del mismo no se cita, ni tampoco se cita expresamente el río que circundaba el lugar.

Otra referencia histórica de gran interés la suministra el historiador y naturalista Plinio, en el siglo I. d.C., cuando relata que la colonia Valentia estaba a 3.000 pasos del mar, lo que resulta unos 3,5 km. El dato es importante porque en la actualidad el área ocupada por la ciudad romana se halla a 4,5 km., lo que supone 1 km. con respecto a dicha

Plano de Valencia donde se marca la situación de la ciudad romana. Dibujo de Sanchis Guarner.

época, indicando que se ha producido un lento pero continuo avance hacia el mar de la línea de costa, generado por las sedimentaciones aluviales del Turia².

“inter laeua moenium et dextrum flumen Durium quod Valentian paruo inteuallo praeterfluit”

Tuvo lugar la batalla entre las murallas a la izquierda y el Turia a la derecha, que pasa a poca distancia de Valentia

Para añadir mayores dudas sobre la situación de la ciudad con respecto al río, aparece el texto precedente, que según afirma M. Dolç, podría significar que el río estaría más bien al sur de Valentia, ya que topográficamente parece muy improbable que el choque tuviera lugar al este de la ciudad, habida cuenta que el ejército atacante venía desde el norte, y para ubicarse de acuerdo con lo que dice Salustio, tendría que cruzar el río de norte a sur y dar un extraño rodeo para colocarse al sudeste, que es cuando tendría las murallas a la izquierda y el río a la derecha, posición militarmente suicida al encontrarse sin retirada posible al estar ubicado voluntariamente entre ejércitos enemigos, el que guardaba la línea del Turia, que, por otra parte, habría impedido su paso, y el que estaba al sur vigilando el paso por el Xúquer. Esta teoría no ha sido contrastada, y por lo tanto, al ser de difícil demostración ya que se opone a todas las demás, no ha prevalecido³. A su vez, en el poema Ora Marítima de Rufo Festo Avieno, escrito en el siglo IV d.C., que recogía datos de un supuesto periplo costero por el litoral hispano, realizado por los griegos mesaliotas en el siglo IV a.C., vemos que se nombran un río y una ciudad⁴.

prima eorum civitas

*Ilerda surgit. litus extendit dehinc (v 470)
steriles harenas.*

Hemeroscopium quoque

*habitata pridem hic civitas. nunc iam solum
vacuum incolarum languido stagno madet.*

attollit inde se Sicana civitas,

propinquo ab amni sic vocata Hiberici. (v 475)

*neque longe ab huius fluminis divortio
praestringit amnis Tyrius oppidum Tyrin.*

dumosa late terga regio porrigit

2. C. Salustio Crispo. *Libro Segundo de las Historias Perdidas*, 2,54.

3. Dolç, M. *Fonts clàssiques de la ciutat de València. Primer Congrés d'Història del País Valencià*, pág 291-300. Valencia, 1980.

4. Rufo Festo Avieno. *Ora Marítima*. S. IV d.C.

Se levanta luego la ciudad de Sicana (Sicanus es el nombre romano del río Júcar) que así la llaman los iberos por el río cercano. Y no lejos de la separación de este río, el río Tyrius rodea la ciudad de Tyrin, y por la parte en que la tierra se adentra lejos del mar, la región ofrece una extensa superficie cubierta de maleza a lo largo y ancho

*Nunc destitutus et diu incolis carens
Sibi sonorus Alebus amnis effluit
Post base per undas Ínsula est Gymnesia
Populo incolarum quae vetus nomen
dedit Ad usque Cani persefluentis alveum*

El río *Tyrius*, que aparece en el verso nº 477 del poema de Avieno, podría ser efectivamente el río Turia, pero como después veremos, hay otras posibilidades. Si lo aceptamos como verídico, consecuentemente el *oppidum* llamado *Tyrin* resultaría ser una población rodeada por dicho río, que podría coincidir con la primitiva población precursora de la *Valentia* fundada por *Iunius Brutus*, aunque no es seguro, ya que este río pudo, y de hecho así está demostrado, rodear otros asentamientos urbanos en su discurso geográfico, y precisamente por ello, tal como afirman diversos autores, *Tyrin* no se podría identificar exclusivamente con la posterior *Valentia*. De hecho, se afirma que Avieno, como se ha indicado, describe las costas mediterráneas tomando datos de fuentes griegas muy anteriores, posiblemente del IV e incluso del VI a.C.

Según afirma el iberista Silgo⁵, el mismo Avieno menciona otro río *Tyris* y otro *Turius* identificado con el Hérault o Ar en el *Midi* francés, mientras que en Italia se citan tres Turia en el sur de la península, y según Fletcher Valls⁶, tal vez pudiera situarse este *oppidum Tyrin* en cualquiera de esos lugares. Tras las afirmaciones de Fletcher Valls, el tema del origen de *Valentia*, por lo que respecta a su identificación con la *Tyris*, de Avieno, quedó relegado y todos los esfuerzos se dirigieron al estudio de la *Valentia* romana, lo que en 1965 y 1966 fue objeto de enconada polémica entre ciertos estudiosos, que postulaban la situación en Lusitania para la *Valentia* de Tito Livio, el propio Fletcher que abogaba por la ubicación

5. Silgo, Luis. *Léxico ibérico*. Valencia, 1994.

6. Fletcher y Valls. *Algunas consideraciones sobre el nombre de Tyris*. Valencia, 1962.

mediterránea y otros que pretendían identificarla con la Valencia lusitana del Sil.

En el caso de Barcelona, su nombre compuesto *Colonia Iulia Augusta Paterna Faventia Barcino*, nos indica que el mismo incluía tanto el topónimo romano como el de las colonias precedentes (*Barcino*), cuyo nombre prerromano prevaleció posteriormente sobre éste, al igual que ocurrió en otros casos. En *Valentia* por su parte podríamos plantearnos, dado que en dicho nombre, que es el que ha perdurado, aparece solamente el término romano con total exclusión de los vocablos *tyrius* o *tyrin*, bien que no existiese un *oppidum* anterior a dicho establecimiento romano con dicho nombre, lo cual indicaría que la crónica de Avieno no se refería a este lugar y que *Tyrin* no era el *oppidum* en cuestión, o bien que, aún existiendo un asentamiento así nominado, la distancia entre ambos poblamientos, el antiguo y el nuevo, fuera lo suficientemente amplia como para diferenciarlos, cuestión dudosa si tenemos en cuenta la escasa superficie del meandro fluvial sobre el cual, en todo caso, debieron asentarse ambos. Otra posibilidad que se plantea es que el antiguo *oppidum* fuese englobado por completo dentro del establecimiento romano de nueva traza, perdiéndose su anterior nombre a la vez que sus límites y morfología originales.

Con respecto al nombre del río, escritores como Plinio, Claudiano, Plutarco y Salustio, reseñan en sus crónicas, aplicados a dicho río levantino, tanto el término *Tyrius* o *Turius*, como los de *Duria*, *Pallantia* o *Turulis*⁷.

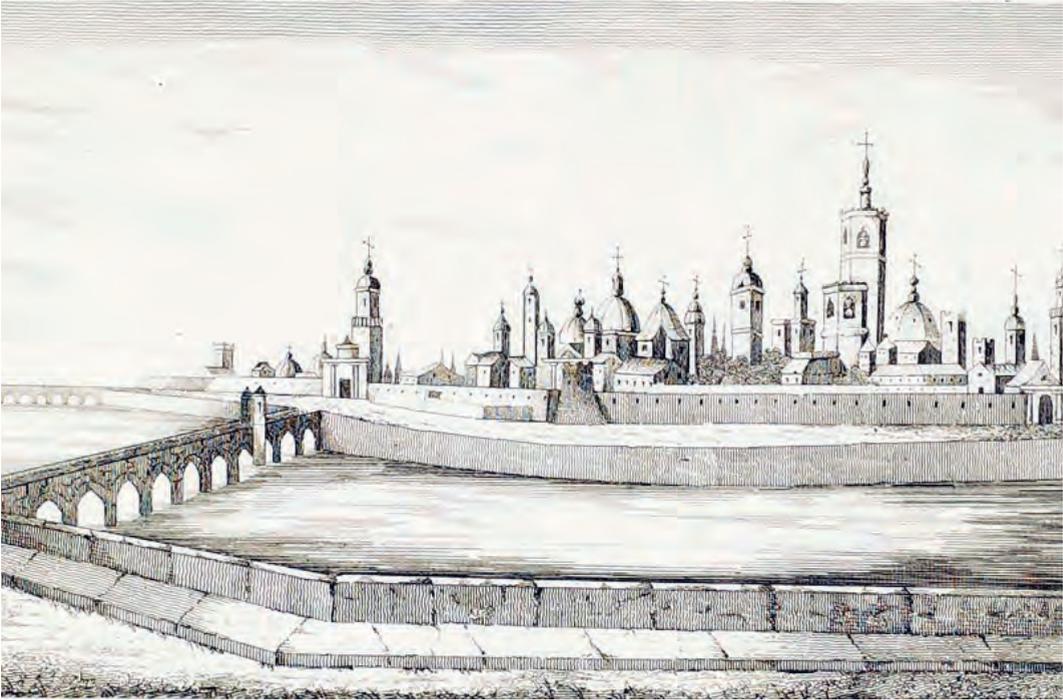
Ego ad hoc bellum perveniebam magis studio quam consilio, quia tantum diebus quadraginta exercitum parabam; submovebam hostes iam agentes in Italiam, ab Alpibus in Hispaniam. Per Alpes iter aliud atque Hannibal, nobis opportunum, patefaciebam Recipiebam Galliam, Pyrinaeum, Lacetaniam, Indigetes, et primum impetum Sertorii victoris cum novis militibus et paucis sustinebam; hiemem in castris inter saevissimos hostes, non in oppidis, agebam Proelia aut expeditiones hibernas oppida excissa aut recepta non ennumerabo, quia res plus valet quam verba. Castra hostium apud Sucronem capta proelium apud flumen Durium et dux hostium C. Herennius cum urbe Valentia et magno exercitu deletus omnia satis clara vobis sunt. Pro his vos egestatem.

7. C. Salustio Crispo. Carta de Pompeyo al Senado de Roma. *Historiae* II, 98.

Yo llegaba a esta guerra más por el deseo que por la reflexión, ya que en sólo cuarenta días preparaba el ejército; a los enemigos que ya se metían, actuando, en Italia, los hacía retirarse desde los Alpes hasta España. Descubría un camino a través de los Alpes diferente al de Aníbal, para nosotros más oportuno. Recibía la rendición de la Galia, el Pirineo, la Lacetania, de los Indigetes, y aguantaba el primer ataque del victorioso Sertorio con unos pocos soldados y, además, novatos; Pasaba el invierno en el campamento, no en las ciudades, rodeado de unos enemigos muy crueles. No voy a enumerar los combates, las expediciones invernales, las ciudades destruidas o sometidas, porque los hechos valen más que las palabras. El campamento de los enemigos capturado junto a Sucrón, la batalla junto al río *Turia* (*Durium*), el jefe de los enemigos C. Herennio con la ciudad de Valencia y un gran ejército destruido, todas estas cosas son suficientemente claras para vosotros. A cambio de todo esto vosotros devolvéis necesidad y hambre. Así pues la condición de mi ejército es comparable a la de los enemigos.

Por su parte, la etimología de la palabra *turius* puede interpretarse de diversas maneras, bien mediante la aplicación de la teoría de Garvens, que plantea su origen en la palabra vasca *turri*, cuyo significado es *fuentes*, o utilizando la de Simonet, que la relaciona con el vocablo vasco *tzuria* o *zuria*, que quiere decir *blanco*.

Parece que el término *canus*, que a su vez se muestra en algunos versos del citado poema de Avieno, cuyo significado es *el blanco*, pudiera ser el nombre que los romanos le dieron al río valentino en la última época de dominación, en torno al siglo IV d.C., y ello vendría a reforzar la segunda interpretación. Este significado aparecería posteriormente implícito en el nombre que los árabes, al llegar a Valencia, le dieron al río, nombre que derivaría en el conocido de Guadalaviar. Según algunos autores tales como Seybold, Asín Palacios y Levy-Provençal, este nombre procede directamente de *Wadi-l-abyadh*, que significa *río blanco*. Se trata del nombre árabe habitual que se aplica al lecho de un río cuando tiene un colorido blanquecino, causado por el importante arrastre de aluviones calcáreos que soporta. Esta voz aparece también en apellidos como *Al-Abiad* (el blanco) y en el nombre árabe del río Segura, denominado claramente como el río blanco *An-Nahr al-Abyad* o *Wadi-l-abyad*.



Vista del cauce fluvial desde el margen izquierdo, mirando aguas abajo, delante del Colegio de San Pio V. Se observa el Puente del Real y el Portal del mismo nombre, así como la Torre del Temple y el refuerzo de la muralla delantero en dicho sector. Vista de Valencia. Anónimo. Entre 1801 y 1865.

Sin embargo Terés, sin negar por completo esta tesis, y aceptando que en efecto *Wadi-l-abyad* puede significar “río blanco” en el caso del río valentino, propone que se debe considerar simultáneamente el vocablo *Wadi-l-abyar*, que significa “río de los pozos”. Esta teoría se justifica dada la evolución del nombre del río hacia la palabra Guadalaviar, que parece proceder más bien de la voz *l-abyar*, que de *l-abyadh*. Dicha propuesta resulta acorde con lo planteado por Garvens, respecto del significado del vocablo vasco *turri*, y su posible aplicación al río valentino. En todo caso, la tesis de Terés enriquece el nombre del río, que podría ser interpretado como el “río blanco de los manantiales”.

Miguel Cortés y López⁸ plantea a su vez que el nombre Turia le vino al río por “pasar lamiendo el montecillo donde estaba situada la ciudad de Thorbat”, o bien al traducir el término “bat”, la ciudad de Thor, y desde este vocablo llegaríamos al nombre *Thur-iar* o río de Thor. (estos vocablos pertenecen a la lengua fenicia). Insiste el historiador en que el río *Tyris* estaba junto a Vinaroz, por lo tanto mucho más al norte, y que Valencia jamás se llamó *Tyrin*, ya que este era precisamente el nombre de dicha población de Vinaroz.

8. Cortés y López, Miguel. *Diccionario Geográfico-Histórico de la España Antigua, Tarraconense y Bética*. Madrid, 1835.



Sin embargo, Blasco⁹ afirma que fue la ciudad de Teruel la que tuvo este nombre de *Thorbat* o *Thorbet*, *Turba* en la lengua celtíbera y *Túrbula* en la latina, ya que con este último nombre la designa Tolomeo.

Incluso se ha planteado la posible utilización, para encontrar el origen del nombre del río, de la primitiva raíz lingüística indoeuropea *dheu*, que se refleja en territorios casi exclusivamente mediterráneos, y siempre aplicada a nombres de ríos, raíz de la cual derivaría el nombre *Duria* o *Durium*, que encontramos en la crónica de Salustio.

En cualquier caso, a pesar de las múltiples acepciones y posibles denominaciones que pudieron darse en los primeros tiempos a la primitiva ciudad o asentamiento urbano, se comprende que el nombre romano de *Valentia*, derivado en el de Valencia, que contiene cualidades tan valiosas como “*fuerza, vigor y firmeza*”, haya prevalecido sobre los otros que pudieron existir antes, gracias al significado implícito del mismo, y por ello ha resultado ser el que la ciudad ha llevado con orgullo en los siglos posteriores. Con respecto al nombre del río, han subsistido únicamente los de Turia y Guadalaviar, por lo tanto ambos resultan de aplicación actualmente, aunque el segundo resulta menos usual. Por lo tanto, utilizaremos los términos de Valencia y Turia para designar en adelante a la ciudad y al río que la circunda.

1814. Entrada triunfal de Fernando VII en la Plaza del Convento de Santo Domingo. Al fondo se ve el Portal del Real, y se puede apreciar la altura del mismo con respecto a la Plaza (ahora de Tetuán). Pintura de F. Brambilla, conservado en el Palacio Real de Madrid.

Vista de Valencia tomada de la entrada de la Alameda. *Vue prise de Valence a l'entrée de l'Alameda*. Geissler. Frederic. 1806-1820.

9. Blasco, Cosme. *Historia de Teruel. 1838- 1900*. Teruel, 2010.

El llano del Real a principios del Siglo XIX, cuando ya estaba construida la nueva Puerta del Real (1801), antes del derribo del palacio cuya esquina se aprecia a la derecha del grabado. Lámina del *Voyage Pittoresque e Historique de l'Espagne*. La borde. Paris, 1806.



Vista de Valencia tomada del camino que conduce al Grao. Neveu, Olimpe. 1806-1820.

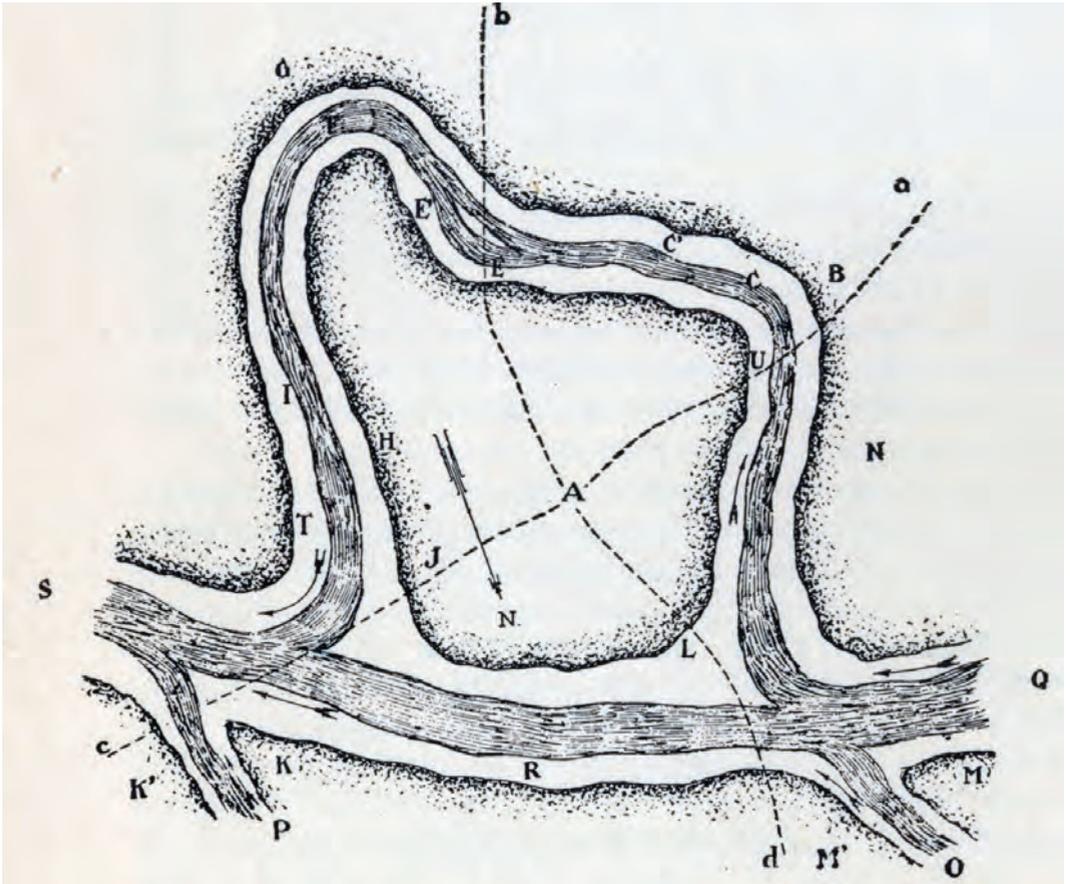






10. Pertegás, Houston.

Como hemos indicado, la ciudad de Valencia justifica su fundación por la existencia del río, al que llamaremos a partir de ahora Turia, a cuyas orillas se acepta que se estableció un primer asentamiento. La corriente fluvial convivirá, a lo largo de la historia, en armonía discontinua con la población, puesto que, como veremos más adelante, en numerosas ocasiones se convertiría en un inmerecido azote para la misma. El asentamiento primigenio se instaló junto a un meandro del cauce fluvial, en concreto sobre una pequeña isla que presentaba una escasa diferencia de cota con respecto al propio río, lo que determinaría su condición de insula vulnerable a periódicas inundaciones, aunque garantizaba por otra parte, debido a su inaccesibilidad, cierta seguridad con respecto a posibles invasiones. En la corriente fluvial envolvente que conformaba la primitiva isla, podemos deslindar dos brazos: el desarrollo del primero, considerado como principal, coincidía aproximadamente con un fragmento más bien rectilíneo que se puede apreciar claramente en la traza del viejo cauce actual, que se extiende entre los puentes de Serranos y la Iglesia del Temple, sector recayente por la parte del río de la muralla árabe, mientras que el segundo, mucho más largo y casi circular, se puede identificar con el trazado que posteriormente adoptaría la envolvente más extensa de dicha muralla, construida en el siglo XI¹⁰.



A. Plaza de la Catedral
 B. El Tossal
 C. Calle de la Bolseria
 C. El Mercado
 E. Puerta Sucronense o de la Boatella
 E. Bajada de San Francisco
 F-I. Calle de las Barcas
 G. Barrio de Pescadores
 H-J. Barrio de la Xerea
 K. El Rahal o Real
 K'. Algirós
 L. Porta saguntina o de Al-Quantara o de Serranos

M. Marchalenes
 M'. La zaidia
 N. Plaza de Mossen Sorell
 O. Barranco de En Dolça i Almara
 P. Barranco de Gentils y Palmar de Masarrochos
 Q-R-S. Cauce actual del Turia
 I-T. Rambla dels Predicadors
 U. Puerta de Colobra, Bab al hanax, o de la Moreria
 d-L-A-E-b. Via romana de Cadiz a Roma
 A-a. camino de Castilla
 A-c. camino del mar

Valencia prerromana, isla fluvial del Turia, según Nicolau Primitiu.

La ciudad romana fundada en el 138 a.C., no quedaría yuxtapuesta totalmente al río sino algo retirada del mismo, dejando un área vacía entre éste y la población. Su emplazamiento estaba ya completamente definido en el año 75 a.C., pues se sabe que por aquel descampado entre el río y la ciudad pasó el comandante romano Pompeu para derrotar



Bajorrelieve que refleja el escudo del Pedro IV el Ceremonioso, con el dragón alado, transformado después en lo Rat Penat, que adornaba la desaparecida Puerta de la Xerea de la muralla árabe.

a Perpenna, lugarteniente de Sertori. Dicha separación evidencia claramente el peligro constante que suponía, desde la antigüedad, una excesiva proximidad del poblado al curso fluvial, dada la poca altura del emplazamiento con respecto al mismo y, en consecuencia, su exposición constante a las inundaciones periódicas que resultaban devastadoras.

La ciudad romana se benefició de la destrucción de Llíria (población situada a pocos kilómetros al norte de Valencia) en la guerra Sertoriana, pero no se desarrolló en exceso, ya que su emplazamiento estaba a cierta distancia del mar, con lo que no disponía de puerto marítimo propio y por otra parte no estaba ubicada en un cruce de caminos importante, lo que hubiera podido darle una preponderancia similar a la que tuvieron en esta época los asentamientos de Sagunto, Dénia, Xátiva o Elx. Estas carencias supusieron un crecimiento mínimo de la ciudad, de hecho parece que se mantuvo con la traza original romana durante la Hispania visigoda, hasta su rendición ante los árabes en el año 718, y del mismo modo hasta la llegada en el año 778 de *Abd-al-Rahman I*.

Como se ha indicado, la ciudad romana se ubicó en el modesto altiplano del meandro, lugar donde se construyeron los edificios más representativos, en concreto el foro. Su estructura urbana respondía al modelo cuatripartito, plasmándose a través de la aplicación inicial de los dos ejes ortogonales, el *cardo* y el *decumanus*, a la manera del arquetipo tradicional romano. Conviene recordar que los asentamientos militares romanos respondían, en su distribución territorial y organización funcional, a requerimientos muy diferentes a las que expresaban los poblamientos primigenios, donde las características formales de rango biomórfico estaban presentes de manera habitual. En su caso se trataba siempre de poblados de nueva planta, trazados según un plan urbanístico preestablecido perfectamente reconocible, que eran construidos en un tiempo concreto.

La especial condición insular del asentamiento urbano generó de manera inmediata la necesidad de construcción de un puente, que permitiría la indispensable conexión de la ciudad con el territorio circundante, en especial con el norte, donde se encontraban importantes ciudades, entre otras

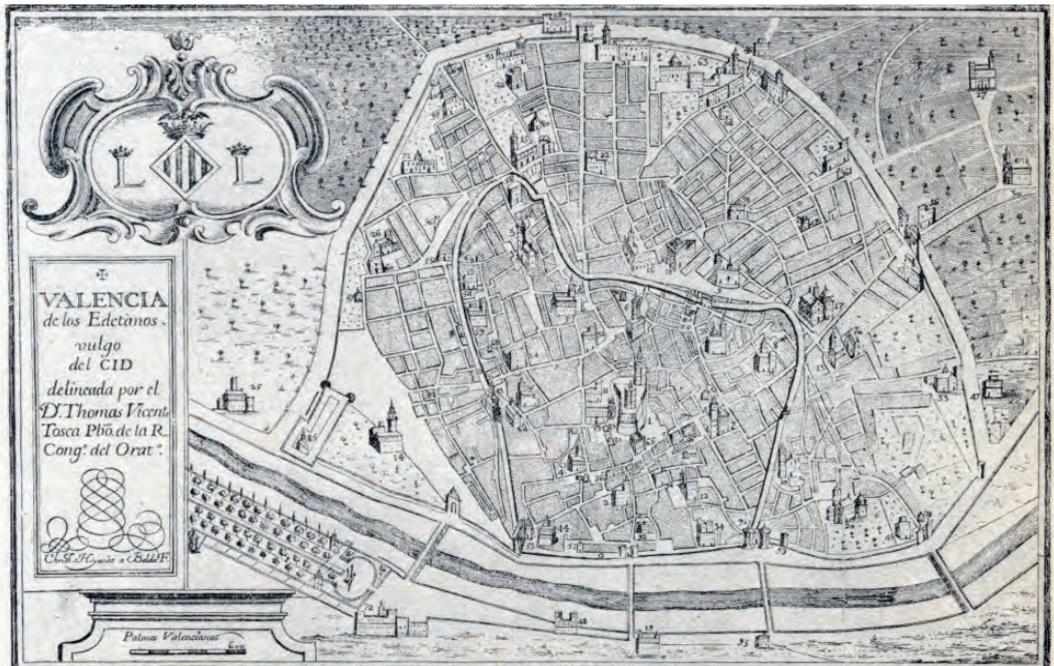
Sagunto. Es de suponer que al poco tiempo se necesitase proceder a la construcción de otros de menor rango para cruzar hacia el sur y el este, que se dispondrían como era habitual en esta tipología urbana, en prolongación de las calles principales.

Más adelante en el tiempo, probablemente en el siglo XI, durante la época musulmana, la ciudad desvirtuó su carácter insular, al eliminarse el largo brazo segundo o derecho del río que definía la traza curvilínea del meandro, modificándose en consecuencia por completo la definición y apariencia de la misma, que a partir de entonces quedaba plenamente conectada hacia el sur con el territorio, sin cortapisa alguna, mientras que por el norte el río presentaba su cauce habitual. Con el tiempo y tras esta importante alteración morfológica, el río se convertiría en una profunda rasgadura de grandes dimensiones, suponiendo un importante accidente geográfico a franquear. Parece ser que la destrucción del puente principal, en la riada de 1088 tuvo que ver directamente con el cierre del segundo cauce del Turia, ya que el mismo aliviaba las crecidas del río y, al suprimirse este, toda el agua tenía que pasar por el primero¹¹.

El río corría a mucha mayor profundidad que actualmente, y que era muy caudaloso ya que no existían las 35 acequias que lo sangran, el brazo izquierdo mirando hacia el sur se volvía a bifurcar por donde ahora está el Temple, enviando un brazo por Tetuán y Glorieta, abrazando el pedregal de Santo Domingo. El brazo derecho pudo ser mayor que el izquierdo, pudo arrancar de Pechina por el jardín Botánico- acequia de Rovella hasta las calles Baja y Salinas-Caballeros, Bolsería, Plaza del Mercado, Plaza Cajeros, atravesando Calle San Fernando y Fuentes y bajando por la de San Francisco hasta llegar a los antiguos corrales de Chamorra y Ermita de San Jorge, pasando por les Granotes, Plaza de Barcas y Glorieta.

La ciudad se mantuvo sobre el antiguo asentamiento insular, dentro del parcialmente desaparecido límite fluvial, redibujado por la traza de la muralla árabe, hasta bien entrado el siglo XIV, pero a partir de 1356 se empezó a construir un nuevo recinto, que multiplicaba más o menos por tres la superficie anterior, por lo tanto rebasaba con creces el primitivo enclave,

11. Nebot Perez. *Protohistoria Valenciana*. Valencia, 1902.



Plano de la Ciudad de Valencia, donde se indica el recorrido de la muralla árabe según Pascual Esclapés. Siglo XVIII.

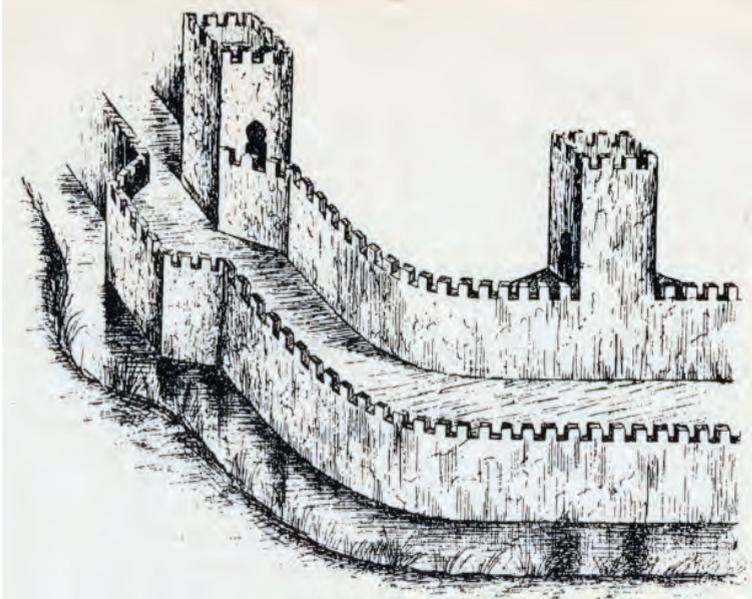
y englobaba los numerosos arrabales que se extendían más allá de las puertas del antiguo muro, desarrollados en los siglos precedentes.

La nueva muralla, provista de puertas monumentales, propició paulatinamente la construcción de los considerados actualmente *cinco puentes históricos*, que se tendían majestuosos sobre el cauce fluvial en coincidencia con las puertas recayentes al río, así como de un sistema de defensa contra sus impredecibles y nefastas avenidas, consistente en unos robustos pretils de protección, desarrollados con el paso de los siglos a ambos lados del amplio cauce. Por su parte, los puentes debían ser construidos de modo que pudiesen soportar el embate periódico de las aguas descontroladas y destructoras del río.

En algunos comentarios medievales sobre la ciudad, se manifiestan los grandes contrastes existentes entre la experiencia vital que sobre la misma tenían sus habitantes, y la percepción ocasional de sus visitantes.

*la ciutat de València és considerada como un paradís, però té defectes que només l'experiència hi descobreix. Al de fora tots són flors, però al dedins, és només un toll de brutor*¹²

12. Ibn-al-Sumaysir. Poeta satírico granadino. Siglo XI.



Reconstrucción hipotética del sector de la muralla árabe correspondiente a la esquina de los Patios de NaXamorra, que se encontraban próximos a la actual calle de las Barcas, según Nicolau Primitiu.

Valencia es esmeralda, sobre la que corre un río de perlas. Es como una novia a la que Dios puso toda su hermosura y le dio la eterna juventud¹³

és la mellor terra e la pus bella del mon. Que jo he estat a València bé tres anys, o pus, quan vós me gitàs de vostra terra. E no ha vist dejús Déu tan delitós llogar com és la ciutat de València e tot aquell regne¹⁴

Valencia se asienta sobre uno de los lugares más hermosos y lo rodean ríos y huertos no oyéndose más que murmullos de agua que se ramifican y extienden en todas direcciones y arrullos y gorjeos de multitud de aves cantoras¹⁵

La imagen de la ciudad se presentaba, a partir del siglo XV, como una especie de estrella irregular, extendiendo sus rayos, cual líneas petrificadas, a lo largo de los sucesivos puentes que, con el paso del tiempo, se fueron construyendo en piedra, cuyo fin era enlazar la población urbana con la red de sendas y caminos que surcaban entre el intenso verdor de la grandiosa planicie circundante, repleta de acequias, huertas y alquerías. El río mantenía inveterada su doble faceta ancestral, por un lado, mediante su sangría aguas arriba, aparecía minimizado y tranquilo acariciando la ciudad, fecundando un amplio territorio colindante a la misma, pero en otras ocasiones, más habituales de lo deseado y casi siempre a comienzos del otoño, magnificaba extraordinariamente

13. Al-Rusafí. Siglo XII.

14. Flotats, Bofarull. *Historia del rey de Aragón Don Jaime I*. Valencia, 1848.

15. Abulfeda Siglo XIV.



Vista de la Ciudad de Valencia desde el sur. Ilustración del mapa del Regne de Valencia de F. Casaus. Valencia, 1693.

su caudal que, al no poder ser contenido por el cauce, se derramaba fuera del mismo, rebasando su vaso y produciendo importantes inundaciones que destruían sin piedad casas, murallas y cultivos, rompiendo puentes y arrasando en las zonas periurbanas acequias, caminos, alquerías y almunias.

Precisamente para vigilar y controlar la furia del río, cuyas indeseables avenidas suponían un coste extraordinario para la ciudad, tanto económico como social, tras la grandiosa riada de 1358, que rompió parte del nuevo cerco que se estaba construyendo desde 1356, se creó un especial organismo municipal, fundado por privilegio de Pedro IV en dicho año 1358, denominado la *Fàbrica de Murs i Valls*. A través de sus actuaciones, gobernaría a partir de entonces y durante siglos en todo lo referente a las aguas del río, procurando que las infraestructuras se mantuviesen en perfecto estado, y mandando en su caso reparar los destrozos ocasionales realizados por las riadas en murallas, puentes y pretiles. Su cometido se especificaba en el nombre adoptado, ya que *Fàbrica* se refería a la tarea de construir, *Murs* a las murallas,

y Valls a los fosos yuxtapuestos a las mismas, así como a los canales de desagüe situados dentro y fuera de la ciudad.

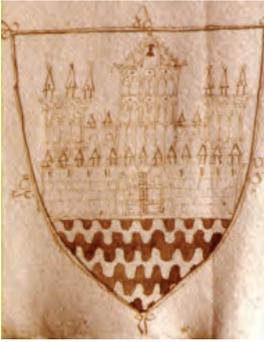
Se sabe por ciertas crónicas que anteriormente, durante la época musulmana, la ciudad ya había sufrido grandes inundaciones motivadas, en gran medida, por la falta de un correcto mantenimiento de las ya entonces numerosas acequias de riego, que al no poder evacuar eficazmente las aguas crecidas, colaboraban sin quererlo con la furia del río. Ello se manifiesta en un texto de *Al-Waqasí*, poeta que compuso la llamada Elegía árabe de Valencia, fechada en el entorno del año 1093. La traducción de algunos de sus versos se aproxima a lo siguiente¹⁶.

16. *Al-Waqasí*. Siglo XI.



Vista de la Ciudad de Valencia. Grabado del libro de Francesç Llop. *Institución, Gobierno Politico y Jurídico de la Fàbrica Vella de Murs i Valls i Nova del Riu*. Valencia, 1630-1685.





Escudo de la Ciudad de Valencia. Siglo XV.

... tu gran río Guadalaviar se ha salido del cauce.
 Tus acequias claras, que te aprovechaban mucho, se tornaron turbias con la mengua de limpieza y van llenas de mucho cieno. A tus muy nobles y viciosas huertas, que están en tus alrededores, el lobo furioso les cavó las raíces y no pueden dar flor...
 Tus muy nobles prados, en que tenía y tomaba tu pueblo muchas y muy hermosas flores con gran alegría están todos secos...

La *Fàbrica de Murs i Valls*, y posteriormente la llamada *Fàbrica Nova del Riu* creada en el siglo XVI, fueron paulatinamente, mediante sus constantes actuaciones constructivas y reparadoras, haciendo uso de un ingente esfuerzo compartido a su vez por los habitantes de la ciudad, modelando la apariencia de la misma especialmente en la vecindad del río, y durante siglos, a través de su importante dedicación y de la constante colaboración ciudadana, ejecutaron y mantuvieron en perfecto estado tanto los puentes como los pretils, así como otras infraestructuras que estaban también a su cargo, como las ramblas y los caminos. En contadas ocasiones podemos observar como la existencia y control de un elemento fluvial ha tenido tanta repercusión, en el desarrollo de una ciudad, como en el caso que nos atañe.

Mediante la simple observación de la cartografía histórica valenciana difícilmente se podría entender como el escaso caudal de un río, que se nos presenta dibujado en la planimetrías en el amplio cauce ocupando como mucho un tercio del mismo a cota rasante con su fondo, fuera capaz de generar tales catástrofes en tan numerosas ocasiones. Su carácter dual, por un lado benefactor y nutriente, y por otro devastador e incontrolable, se ha mantenido a lo largo de toda la historia de la ciudad, acompañando y marcando de manera constante la vivencia urbana de sus habitantes. Cada siglo había como mínimo una riada monumental, que arrasaba tanto la ciudad como su entorno. Pero un último coletazo, que se produjo a mediados del siglo XX, el inmenso furor descontrolado del que hizo gala el río, tuvo como consecuencia la expulsión definitiva del Turia de su secular cauce.

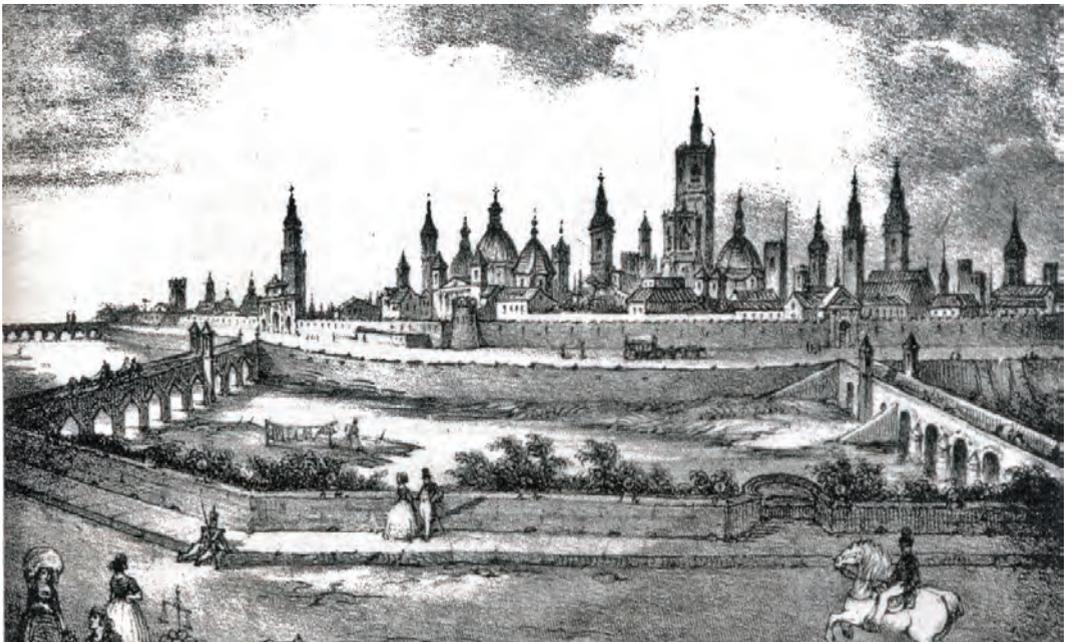
Puerta del Cid. *Gate of the Cid*. Watts. Siglo XIX.

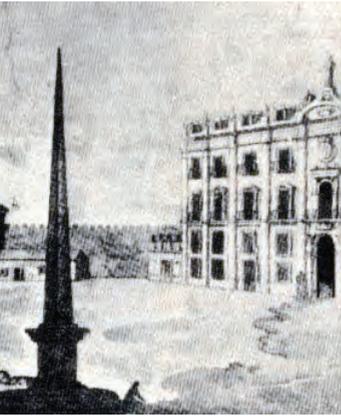


*“la huerta, con su espléndida cultura
mata al ser que te dio naturaleza,
y te convierte en paradoja, oh Turia,
cuando mueres en tu ciudad, Valencia.
Eres río al nacer, y ahora en figura
retórica, por tu propia eficiencia
transformado, te expones a la burla
de los que en ti ven sólo opulencia
de tus soberbios puentes altaneros
cruzando con altivez displicente.
Tu ancho cauce, arenoso y reseco,
Sin el menor rumor de agua corriente
Que hace exclamar con sorna al forastero:
“Aquí o falta un río o le sobran puentes”.
Como un padre en exceso bondadoso,
que por ver a sus hijos encumbrados
dio su hacienda y su vida y lo dio todo,
quedando en la miseria sepultado.
Así vemos los buenos valencianos
a nuestro río, seco y silenciosos,
cruzar nuestra ciudad, cual padre anciano,
que viniera a morir entre nosotros.
Pero somos aquí generosos
para dejar morir tan humillado
a quien nos hizo ricos y famosos.
Por eso lo acogemos y le honramos
como si aún fuera río caudaloso,
y con soberbios puentes le encumbramos”¹⁷*



17. Alcayde Vilar, Francisco. Junio de 1946.





Proyecto para erigir un monumento al General Elío el año 1823 en la Plaza de Santo Domingo, delante de la Puerta del Mar (al fondo) y la Aduana (a la derecha). Imprenta de Brussola.

Vista de la Ciudad de Valencia desde el margen izquierdo, en la vecindad del Colegio de San Pío V. Grabado siglo XVIII.

Precisamente la poca ocupación habitual que presentaban las aguas del Turia en el amplio cauce que tiene, desde que se finalizó la construcción de los pretilos en el siglo XIX, una anchura media entre muros de 100 metros, ha determinado que parte del mismo se haya convertido, a lo largo de la historia, en un área de esparcimiento de la población. La gran densidad que presentaba la ciudad hasta finales del siglo XIX, antes del derribo de las murallas, en la que el espacio más amplio era la Plaza del Mercado, contrastaba con la presencia del gran cauce parcialmente vacío, que mostraba un curso de agua poco caudaloso y unas amplias riberas que, sobretodo la izquierda, paulatinamente habían ido, desde siglos atrás, convirtiéndose en lugares de encuentro social exteriores a la compacta ciudad amurallada, dado que ésta no disponía en su amurallado recinto de lugares despejados.

El cauce, antes de culminar la construcción de los pretilos, en ambas orillas tenía ramblas pedregosas, que era necesario atender y vigilar para que, con su propio pedregal, no añadieran riesgo a las riadas. La situada en el margen izquierdo llegaba desde el cabo del Puente de Serranos hasta el del Puente del Real, que en origen eran más cortos que los que después se construyeron en piedra, tal como se aprecia en diversos grabados. En 1376, el *Consell* manda que se deshagan las balsas, o *bany*s, situadas en la Rambla para macerar linos y cáñamos, próximas al Palacio Real, cuyo número va en aumento, y se coloquen en sus primitivos lugares de origen¹⁸.

En 1378, el *Consell* manda que todos aquellos que hayan ocupado la Rambla de la Ciudad, la desalojen para que vuelva a ser comunal¹⁹. En 1392, se manda que se haga un “*bel y alt taulat*” en la rambla, delante del Real, para hacer juegos y corrida de toros²⁰. En 1402, para celebrar la llegada de Blanca de Navarra, se hacen en la rambla, *davant lo Real*, cuatro recintos o *renchs*, *tots en una*, para hacer justas y torneos²¹. En 1413, se manda efectuar una reparación en el camino de la Rambla, hacia la Trinidad, ya que va a entrar el rey Fernando de Antequera en Valencia²². En 1415, se construye un entarimado en la Rambla para la esposa del Maestre Racional y otras damas, con motivo de la entrada de la Princesa, que se casaría el 15 de junio con el entonces

18. MC-A-17. Fol 65 v.

19. MC-A-17. Fol 134 v.

20. Carreres Zacarés, S. *Llibre de Memories*. Valencia, 1935.

21. Miralles, Melcior. *Llibre del Capellá*. De Alfons el Magnánim. Valencia, 2011.

22. SMV-A3-22. fol.263.



príncipe Alfonso²³. En 1424, se manda a los obreros que trabajan en el Alcázar del Real que echen los trozos de madera sobrantes en la rambla, *davall els albers*. Esto demuestra claramente que desde siempre había álamos en la rambla²⁴.

laurar lo enfront de la rambla que es davant lo Real per denejar vora la teba o prat que ahí era per obs de jugar a les canyes, entaularlo ab entauladora per tornar-lo plá²⁵

labrar lo contiguo a la rambla, que está delante del Palacio del Real, para limpiar hacia el prado que hay allí, con objeto de jugar a las cañas (justas), y aplanarlo con una aplanadora para hacerlo llano

En el margen derecho, se encontraba la llamada *rambla dels Predicadors*, actual Plaza de Tetuán, nombre que le venía por estar junto al Convento de Santo Domingo, de la orden de los Dominicos, que se edificó a partir del siglo XIII fuera de las murallas, junto al antiguo arrabal musulmán de la Xerea. Esta rambla, de fuerte pendiente, se correspondía precisamente con la ribera del desaparecido brazo segundo del río, y muy a menudo se inundaba con las riadas.

En la orilla izquierda, enfrente del Convento de los Dominicos, se encontraba el primitivo Alcázar después

Vista del Palacio del Real. Pintura de J. Martorell. Siglo XVIII. Sala de Armas del Círculo Recreativo Militar Rey Juan Carlos. Valencia.

23. SMV. D3-24.Fol 41.

24. ARV-MR-9158.

25. 1427- ARV-MR-9157.



El llano del Real a principios del Siglo XIX, cuando ya estaba construida la nueva Puerta del Real (1801) y antes del derribo del palacio cuya esquina se aprecia a la derecha del grabado. *Valence entre 1801 et 1900*. Bettierce.E

llamado Palacio del Real, que fuera alojamiento de los reyes cristianos desde su fundación, por Jaime I en 1238, hasta su derribo en 1810. Esta residencia, que fuera en origen una almunia musulmana o *rahal*, se la adjudicó el rey, cambiándola por otras propiedades a su dueño, llamado *Ceit-Abu-Ceit*. Consistía en una propiedad de tamaño medio, que integraba una o varias casas rodeadas de una cerca, en la ribera izquierda del río junto a una zona arbolada, donde se cultivaban diversas plantaciones, que podríamos asociar con una granja. Es bien sabido que los reyes cristianos no gustaban de vivir en las ciudades musulmanas, debido a su estrechez y suciedad, y siempre elegían lugares amenos, junto a ríos, para edificar sus residencias palatinas. En este caso, al existir fuera del recinto murado un *rahal* o *real* que cumplía dichas condiciones, Jaime I decidió construir allí su castillo valenciano. La antigua almunia o *rahal*, desapareció posteriormente engullida por la nueva edificación cristiana²⁶.

Jaime I. Llibre del Repartiment

A Ceit Abuceit, reallum de Abdela Abensalvo, et PRO ENMENDA REALLI REGIS, aliam terra in termino de Valentia, et muniam de Exarea, et fuit de Abensalvo. Et domus in Valentia matris sue.

26. Reg.550. V *Calendas Augusti*.



Junto a este Alcázar, más allá de sus confines hacia el este, en la orilla del río que discurría entre los puentes de Trinitarios y del Mar, se extendía una gran zona de pradera arbolada con árboles ribereños, orientada al sur, que ya desde la época musulmana había servido para celebrar carreras de caballos y acuartelar tropas. Este zona era utilizada entonces por las gentes para celebrar sus meriendas populares, así como para celebrar las llamadas *carreras de joies*, juegos populares que consistían en unas carreras en las que competían jinetes y en las que se premiaba al ganador con la *joia*, que tanto podía ser un pañuelo como una joya verdadera de oro o plata. Se trataba de una costumbre de origen árabe, pues hay noticias de que allí se realizaban ya estas competiciones en época musulmana, sirviendo a su vez el lugar para el adiestramiento de los jinetes.

Sabemos que en aquella época, a las carreras de caballos se les llamaba *mall´ab*, y se hacían siempre en la *musara*, que era una explanada grande que también servía para entrenamientos y desfiles militares, además de paseo para los ciudadanos. En Granada las carreras se hacían en el arenal o rambla, *al-ramla*, llano próximo a la puerta llamada *Bab-al-*

Vista de la Alameda en el siglo XIX. *Paseo de Valencia*. Dejaulx, Jean. 1806-1820.

Ramla, donde se seguían haciendo hasta el siglo XIX. En el Corán se dice que a este juego asistían los ángeles, y siempre era correcto si no mediaba dinero, de ahí la costumbre de premiar con una joya al ganador²⁷. En Valencia, allí había un amplio camino que, tomando el nombre de *carrera dels cavalls*, empezaba junto al cabo del Puente de la Trinidad, y desembocaba en una zona amplia delante del Puente y Palacio del Real, a la que se le llamaría a partir del siglo XV el Llano del Real^{28 29}.

1586. El rey va la Seu, per la carrera dels cavalls y paret del ort del Real fins al Monestir de la Trinitat

Cuando iba a venir el rey a Valencia, las compañías, sin entrar en la ciudad, formaban en la rambla que se extendía ante el Real, y al salir el sol, se iban de dos en dos hasta el barranco del Carraixet, a esperar al rey, para acompañarlo desde allí hasta su entrada a la ciudad.

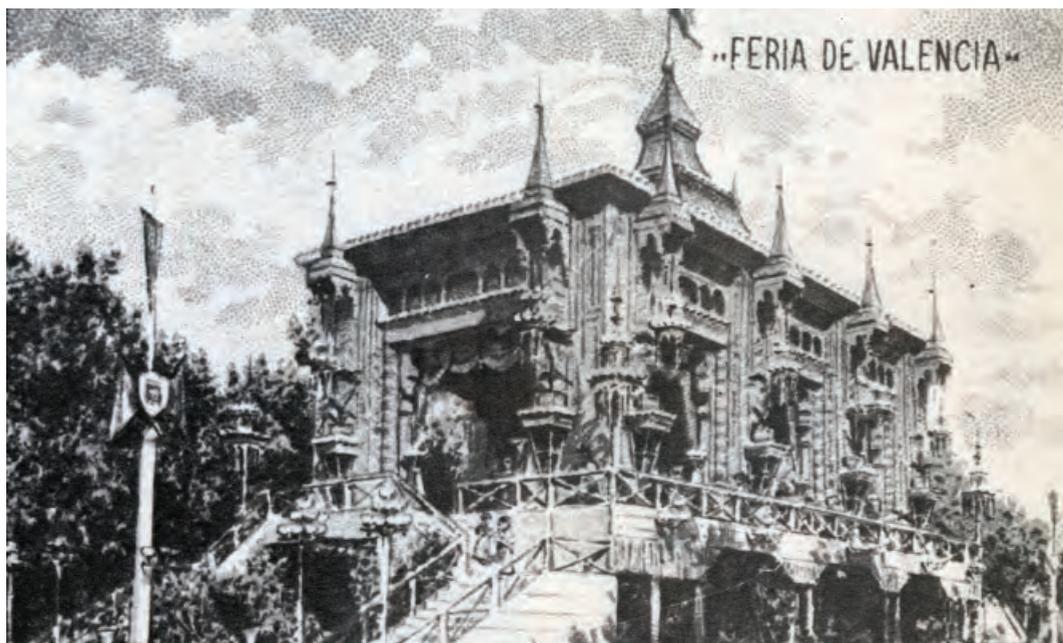
Después, el sector final de esta rambla, llamado el *prado* en el siglo XV, que bajaba suavemente hasta el río, se convirtió a partir del siglo XVII en el mirador de la ciudad, derivando en un ordenado paseo que conservó el nombre de Alameda, que ocupaba la zona entre el Puente del Real y el Puente del Mar, esto es, estaba al final de la *carrera dels cavalls*, ha permanecido hasta nuestros días tras la demolición del viejo palacio en 1810, aunque ha sufrido múltiples intervenciones que han cambiado por completo su antigua fisonomía. El paseo de la Alameda nace en el año 1629, al encargarle al canónigo Bellmunt que realizase un paseo arbolado paralelo al cauce del río, aunque previamente, desde el año 1604 se venían realizando plantaciones sistemáticas en esta zona. Tras la intervención de Bellmunt, la Alameda se mejoró gracias a una orden dada en 1644 por el entonces Virrey de Valencia, Don Rodrigo Ponce de León y de Mendoza, duque de Arcos de la Frontera, que mandó plantar dos filas de árboles a lo largo del pretil existente, más allá de los dominios palatinos del Real. Las obras de los pretils entre el Puente del Real y el puente del Mar no se concluyeron hasta el año 1674.

El paseo se arboló utilizando *populus alba*, en consonancia con su primitivo carácter de plantación espontánea

27. Torres Balbás, *Ciudades Hispano Musulmanas*, I, págs.229-230. Madrid, 1966.

28. Carreres Zacarés, S. *Llibre de Memories*. Valencia, 1935.

29. Llorente, Teodor. *Sus monumentos y artes, su naturaleza e historia*. Valencia, 1887 - 1889.



riberena. Tras diferentes intervenciones, en el año 1692, la Alameda obtiene el carácter de paseo público que mantiene hasta nuestros días. Paulatinamente su estructura fue enriqueciéndose, gracias a la instalación de diversos elementos arquitectónicos y ornamentales, como las dos torres cubiertas con chapiteles recubiertos con tejas azules, emplazadas en el entorno del Puente del Real, que se construyeron en 1713. El paseo original integraba dos calzadas de unos 825 metros de longitud para paseo de carruajes, aceras laterales empedradas y bancos de piedra³⁰.

Bellísimo, debido sobre todo a las diversidad de sus árboles y de su verde, y que cuenta con un pequeño bosque en el que hay algunas capillas muy pintorescas

La entrada a Valencia por la puerta del Real, da una magnífica idea de la ciudad. Se llega por una Alameda muy bella. Este nombre lo dan a su principal paseo casi todas las ciudades españolas; la de Valencia tiene unos árboles de tronco alto, chopos, álamos, plátanos de sombra.

Actualmente solamente se utilizan sus laterales, dos cintas ajardinadas, ya que el centro está ocupado por vías de tráfico rodado y de aparcamiento, lo que convierte al lugar en un almacén de coches. Este paseo servía originalmente para

Feria de Julio. Pabellón del Ayuntamiento en la Alameda realizado en 1891 por el artista escenógrafo Ricardo Alós.

30. Humbolt. *Diario de viaje a España*. 1799-1800. Madrid, 1998.

transitar a caballo y en carruaje, pero después se convirtió en un polo cultural y social, viviendo su gran momento triunfal en asociación con la celebración de la Exposición Regional de 1909. El paseo de la Alameda se convertía, a finales del siglo XIX y principios del XX, en el lugar en el que se desarrollaba el Carnaval. La calzada central se colmataba de coches y de los enmascarados, pertenecientes a las clases altas, mientras que el andén lateral recayente al río era el preferido por las clases populares.

La feria de San Jaime o Feria de Julio, se ubicó en la Alameda desde el año 1871 y servía como feria anual y exposición de productos y ganaderías de toda clase. Debía ser celebrada en los últimos días de julio, momento en que ya se había terminado la recolección de las principales cosechas y en la que se celebraban las corridas de toros. Otro festejo asociado con el paseo de la Alameda, fue el titulado *Batalla de Flores*. Se incorporó en el año 1891 a la Feria de Julio y consistía en arrojar ramilletes de flores desde unas carrozas construidas para tal evento, hacia el público presente ubicado en los pabellones, palcos y sillas instalados al efecto. Posteriormente un jurado valoraba la calidad artística de las carrozas y carruajes que habían participado otorgando

Batalla de flores. Se inició en 1891, con coches adornados con flores. Con el tiempo se convertiría en el festejo principal de la Feria de Julio.





premios, siendo el más valorado el del Barón de Cortés. Dicha costumbre desaparecida durante gran parte del siglo XX, se retomó en el año 2001.

Más adelante, dicha Feria derivó en acontecimientos tan trascendentes para la ciudad como las celebraciones de la Exposición Regional Valenciana de 1909, la Exposición Nacional de 1910 y la Feria Muestrario Internacional, establecida en un edificio construido al cabo del Puente del Real, sobre terrenos que habían pertenecido antaño a los dominios del Palacio del Real, que funcionó a partir de 1917.



Vista de la entrada de un convento en la Alameda de Valencia. 1806-1820. Legrand, Henri.



Alameditas de Serranos.
Postal del siglo XIX. Archivo Huguet.

Dicho antiguo paseo, aumentado en longitud actualmente, perdura enlazado al nuevo gran pulmón verde de la ciudad en que se ha convertido actualmente el viejo cauce del río.

Otro lugar de interés es el llamado Alameditas de Serranos, cuya construcción se debe a la iniciativa del Barón de Hervés, quien propuso la plantación de un conjunto ordenado de álamos y la creación de unas nuevas zonas ajardinadas, a emplazar en el margen derecho del cauce, en vecindad con las Torres de Serranos. Los álamos llegarían desde el Puente de San José hasta el Puente de la Trinidad. De esta manera se pretendía utilizar esta zona, donde se producía un ensanchamiento entre las murallas de la ciudad y los pretiles cauce, como un jardín público, para lo cual era preciso eliminar el acopio de maderas que se concentraban en esta zona. El proyecto lo realizaron Cristóbal Sales en el año 1830 y Francisco Ferrer en 1832. Posteriormente se procedió a la construcción de unas escalinatas proyectadas por Salvador Escrig, desaparecidas actualmente.

Existió otra Alameda de gran longitud, también emplazada en el margen derecho del río, que acompañaba a un camino que, arrancando desde las inmediaciones del Puente del Mar, conducía aguas abajo hasta la Ermita de Monteolivete.

A lo largo de los siglos, las importantes infraestructuras construidas, en y sobre el viejo cauce fluvial, se han convertido en auténticos testimonios de la historia urbana de Valencia. Encontramos plasmada dicha historia en una serie de construcciones seculares integradas por una sucesión de puentes, muros y pretiles, que han manifestado patentemente su gran fuerza e importancia a partir del momento en que desaparecieron las murallas, y la ciudad se integró visual y funcionalmente con el cauce y el territorio circundante. Es decir, desde el momento en que la ciudad deja de ser un enclave centrípeto y se transforma en otro centrífugo, expresando a su vez una clara voluntad de crecimiento, que se manifiesta en la proyectación de tejidos de ensanche y en la ocupación progresiva de los territorios vecinos al cauce fluvial.

Podemos constatar en prácticamente todos los dibujos y grabados que, a lo largo de los siglos, se han realizado sobre la

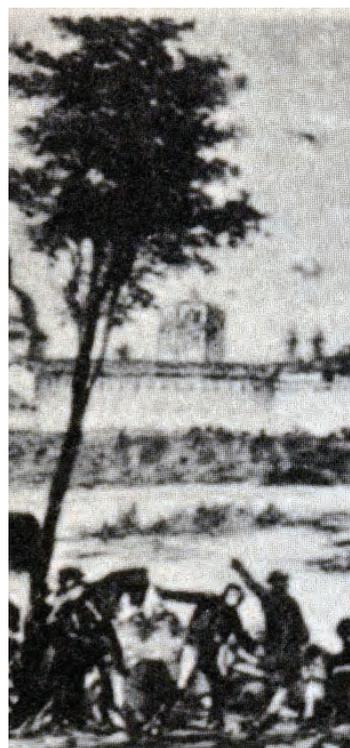
ciudad de Valencia, la presencia del río resulta una constante y sus márgenes se tratan como espacios preferentes. Por supuesto que la cartografía lo resalta de continuo, y ello se percibe desde la primera imagen que se conoce en la que se refleja la ciudad, dibujada en perspectiva por Antonio Van de Vijngaerde en el año 1563, después en el plano realizado por Mancelli en 1608 y especialmente en la planimetría de grandes dimensiones ejecutada por el Padre Vicente Tosca en 1704.

Más adelante en el tiempo, entre otros muchos dibujos y documentos planimétricos, destacan las magníficas vistas de Guesdon, fechadas en 1858, a vuelo de pájaro, donde aparecen el río y los puentes con todo detalle, así como las áreas arboladas que jalonan el cauce a lo largo de los pretilos, en ambas orillas, entre el Puente de Serranos y el Puente del Mar.

En todas y cada una de dichas representaciones, la ciudad surge enmarcada por la presencia de la gran depresión fluvial, que la abraza y la enlaza en su extensión con las aguas del río y sus avatares, hasta el trágico acontecimiento de 1957 en el que, a causa de la grandiosa riada que asola la ciudad y sus alrededores, se le condena indefinidamente al exilio.

Richard Ford, escritor y viajero inglés que visitó España la finales del reinado de Fernando VII, en su obra *Cosas de España: el país de lo imprevisto*, cuando describe al Turia en su lecho valenciano, dice de éste que solía estar tan seco como las playas en la bajamar y que daba la sensación de llamársele río sólo por cortesía hacia los magníficos puentes que había edificados sobre su cauce. El cronista indica que la solidez y amplitud, la altura y anchura de los numerosos arcos y la firmeza de los estribos de los puentes no era antojo por construir obras monumentales, sino una verdadera necesidad cuando acontecían lluvias fuertes y persistentes en las montañas de la cuenca alta del Guadalaviar. Relata a su vez que la lluvia torrencial formaba avalanchas que bajaban saltando de piedra en piedra, arrollando y arrastrando cuanto encontraban a su paso, socavando la tierra, arrancando rocas, descuajando árboles y casas y sembrando por todas partes desolación y ruina.

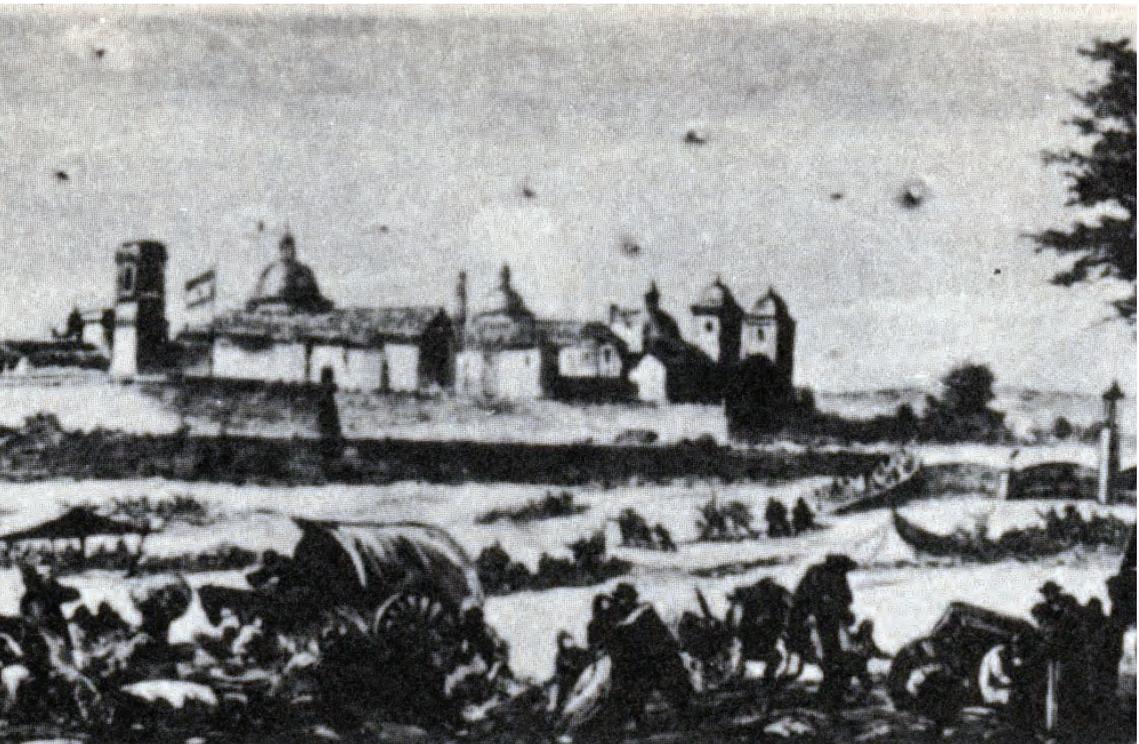
La población civil se refugia en el cauce del Turia. Cliché de Richard Arlandis. 1870.



Poco después, Teófilo Gautier en 1840, en su libro *Viaje por España*, al hablar de Valencia y de sus puentes, dice de éstos que eran *objetos de lujo y adorno las tres cuartas partes del año*³¹.

El río servía también como conductor de maderas, que venían desde aguas arriba hasta la ciudad. Este acarreo fluvial se dio en llamar las Maderadas del Turia, desapareciendo a finales del siglo XIX, época a partir de la cual no volvió a utilizarse el río para este fin. El uso o costumbre debió cesar paulatinamente tras el derribo de las murallas, desapareciendo probablemente en 1888. Según afirman los cronistas, el acarreo de madera por los ríos levantinos debió realizarse desde muy antiguo, ya que *El Edrisi*, famoso historiador árabe que vivió en el siglo XII, habla de un intenso tránsito por río Júcar, procedente de los pinares de Cuenca, hasta las poblaciones de Alzira, Cullera y Denia. El oficio de maderero era una buena ocupación, ya que se producían grandes ganancias precisándose mano de obra en cantidad, lo cual daba sustento a muchas familias, aunque a la larga el abuso de la tala arbórea produjo efectos nefastos en el territorio.

31. Gautier, T. *Viaje por España*. Barcelona, 1840.







Una de las primeras intervenciones conocidas que la ciudad de Valencia acometió, para evitar las continuas inundaciones producidas por el río, fue la construcción de un terraplén o montículo que se ejecutó en el siglo XI, en época musulmana, y cuya situación daría nombre a la posterior plaza cristiana llamada del *Tossal* o del *Tros-Alt*, emplazada entre las actuales calles Bolsería y Cuarte, y la Plaza de San Jaime³². Por este lugar discurría la muralla árabe, y precisamente se ha descubierto un fragmento de la misma mediante unas excavaciones realizadas, el cual es visible en el interior de un edificio subterráneo, propiedad del Ayuntamiento, que se utiliza como sala de exposiciones. La construcción de dicho terraplén o montículo pudo ser una más de otras obras de ingeniería menor realizadas a lo largo de la historia de la ciudad musulmana, de las cuales nada se conoce.

El primer dato comprobado que demuestra la presencia de un elemento importante en el río es el relativo a la existencia de un puente sobre el mismo en el siglo XI, llamado *Al-Qantara*³³, (literalmente “el puente”), nombre que indica precisamente por su simpleza bien que sólo existiese éste, o bien que dicho puente fuese el más importante con respecto a otras construcciones menores que permitiesen atravesar el cauce, y que, caso de existir entonces, se asemejarían a las posteriormente llamadas *palancas*, voz valenciana que significa “puente de palos”. Resulta sorprendente que no

32. Forriol-Esteve. *Valencia, Fundación romana*. Valencia, 1999.

33. Húici-Miranda. *Historia Musulmana de Valencia y su región*. Valencia, 1969-70.



aparezca ningún dato anterior relativo a este puente, ya que según afirman diversos historiadores, dado que los árabes no eran buenos constructores, es muy probable que el mismo tuviera factura romana, según algunos historiadores cifran su construcción entre los años 40 y 31 a.C. sería por tanto el puente construido en dicho periodo histórico, aunque los árabes se otorguen posteriormente la autoría del mismo. Parece demostrado que ni los visigodos ni los árabes construyeron puentes en España³⁴ puesto que carecían de conocimientos técnicos para su ejecución, y que dedicaban sus esfuerzos al mantenimiento de las precedentes construcciones romanas.

El poeta Ibn Al-Qardabus elogia el puente valenciano del modo siguiente³⁵:

que no había en Al-Andalus nada más perfecto que él y que lo hizo Abd Al-Aziz, nieto de Almanzor, así como que no se conoce en Al-Andalus ciudad de muros más perfectos y más hermosos

Por lo que sabemos, es muy probable que el valentino puente de Al-Qantara estuviese ubicado en el mismo lugar donde se construiría el posterior Puente de Serranos. No parece que en el momento en que se produce la conquista de la ciudad en 1238 por Jaime I existiera otro puente importante

Vista de Valencia. Anónimo. Entre 1801 y 1865.

34. Bertomeu Blay, X. *Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia*. UPV.

35. Loci de Abbadis, ed Dozy, tomo III, pag 24.



Detalle de la Torre y Puerta del Temple, según un dibujo de Antonio Suárez realizado en el siglo XVIII. La torre es la misma de AlíBufat, donde los sarracenos izaron la bandera cuatribarrada el 28 de septiembre de 1238, en señal de rendición ante Jaime I.

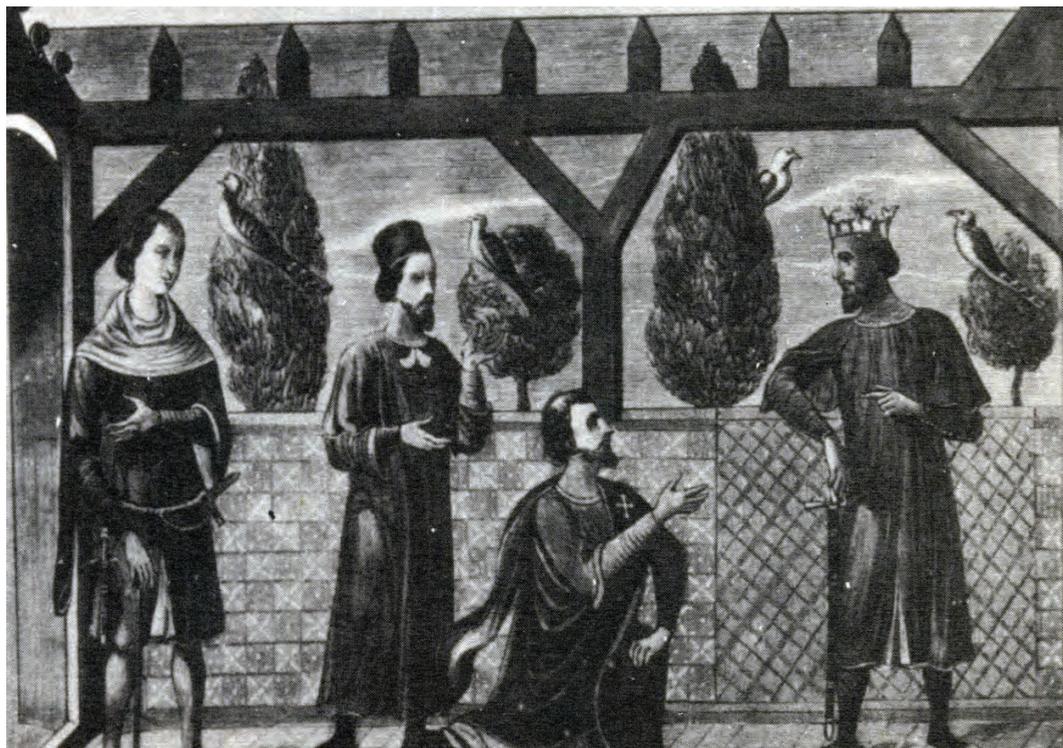
ejecutado en piedra, puesto que en el Llibre del Repartiment, escrito ocho años después de la reconquista, únicamente se reseña dicho puente, así como la existencia en el mismo de “obradores en su primera puerta y la media cerradas con llaves y cadenas”. Este puente conectaba directamente con la puerta de la antigua muralla árabe, que se encontraba adelantada con respecto a la posterior cristiana llamada también de Serranos, que hoy todavía se conserva.

Parece probable que en el siglo XI hubiera otro puente menor, un segundo puente modesto, denominado *Al-Warraq*, realizado en todo caso a modo de *palanca*, que estaba defendido por dos torres barbacanas. Aparece reseñado en una crónica relativa a la muerte del rey Mubarak en el año 1017 ó 1018 quien, según se indica, se produjo precisamente al caerse del mismo.

Caso de existir, dicho puente pudo estar situado en el lugar que ocuparía posteriormente el primitivo puente cristiano del Temple, hoy desaparecido, relacionado con la puerta que allí



Torres de Cuarte. Grabado del 800. Carros y arrieros se agrupan junto a la muralla, donde se hallan instaladas las populares barberías al aire libre.



se encontraba abierta en el muro musulmán. También se ha propuesto que el tránsito en dicho lugar del río se hiciera mediante un puente de barcas, atadas sobre la corriente fluvial, que permitía un paso mediocre sobre las aguas.

A lo largo del largo reinado de *Abd-Al-Aziz*, que comienza a partir de 1021, se construyen las murallas árabes que, según decían los cronistas³⁶, hicieron que “esta ciudad se convirtiese en la plaza más fuerte de todo Al-Andalus”.

En 1088, cuando se produjo la grandiosa riada que destruyó el puente *Al-Quantara*, primera de la que se tiene constancia, estaba el Cid en Valencia y pudo presenciar en persona la rotura del puente. Según ciertas crónicas, la destrucción del puente supuso una importante merma para la ciudad en los aspectos social y económico, y en 1102, a raíz del deterioro económico general y la falta de medios para mejorar la situación, manteniendo la presencia cristiana, el Cid pidió ayuda al rey castellano que, al no serle prestada, motivó que el Cid abandonase Valencia.

Los potentes muros no pudieron resistir el asedio del Cid, que conquistó la ciudad en Junio de 1094, ni tampoco la

Velada de Alcañiz en el verano de 1232, en el que el Maestre de la Orden Hospitalaria y Blasco de Alagón, proponen a Jaime I la conquista del reino sarra-ceno de Valencia. Copia de una miniatura hecha en 1619 del desaparecido codex de *Poblet* de la Crónica de Jaume I

36. Al-Uzdri.



Detalle del plano de la Huerta y Contribución particular de la Ciudad de Valencia. Duarte 1595.

posterior reconquista de los almohades, culminada el 5 de mayo de 1102. Tras esta última invasión, el poeta *Ibn Tahir* describió con patetismo la destrucción de la ciudad³⁷:

el enemigo ha quemado prácticamente todas las casas, dejando señales notorias de su devastación, pero aún conserva su cuerpo esbelto, sus tierras ubérrimas similares a la aromática y al oro amarillo, sus espléndidos jardines repletos de árboles, y su río de límpidas aguas

Poco a poco, la población de la Valencia musulmana se fue extendiendo, ocupando las zonas vecinas a la muralla. Los arrabales exteriores contenían gran número de habitantes, que entraban al recinto amurallado por las puertas asociadas a las calles principales. Contiguos a la muralla, en el este, se localizaban los de *Xarea* y de *Boatella*, y próximos a estos se ubicaban los cementerios musulmanes. Más alejados al norte, cruzando el río, se encontraban los de la *Vilanova* (en el entorno de la actual calle Alboraya) y la *Saidia* (sector de Marxalenes) mientras que al sur se encontraban los de *Mizlata*, *Raiosa* (entorno de la actual Plaza de España) y el de *Ruzafa*, éste más alejado de la ciudad, hasta el que llegaba

37. Ibn Tahir.



Portal Nou o de San José, frente al Puente del mismo nombre. Fue construido entre 1290 y 1471, era parecido al de Cuarte, pero menos alto y fuerte. Las estatuas de San Luis Bertán y Santo Tomás de Villanueva que fueron colocadas en el Puente en el siglo XVIII, está ahora en el Puente de la Trinidad.

entonces la inmensa laguna de la Albufera. Estos arrabales, en especial el de Ruzafa, contrastaban en su belleza, reseñada por algunos poetas, con la poco atractiva realidad urbana de una ciudad atestada y con numerosos problemas de higiene. El poeta *Ibn-al-Sumaysir* lo expone claramente en sus versos³⁸.

la ciudad de Valencia se considera como un paraíso, pero tiene defectos que solo la experiencia descubre. Por fuera, todo son flores, pero en su interior, no es nada más que un charco de suciedad

Cincuenta años después de la conquista de la ciudad por Jaime I, en el año 1238, se produce un acontecimiento que marca un cambio drástico en el devenir del cauce del río Turia³⁹.

Item damus et reddimus Comuni Civitates omnes ramblas at usum publicum Civitatis a ponte de Quart usque ad mare non obstantibus donationibus seu acquisitionibus factis per aliquas personas

38. Ibn-al-Sumaysir.

39. Privilegio de Pedro I, expedido en las Calendas de Diciembre de 1.283.

Del mismo modo, damos y devolvemos al Común de la Ciudad todas las ramblas para uso público de la Ciudad, desde el puente de Quart hasta el mar, no obstante las donaciones o adquisiciones hechas por algunas personas

Con este privilegio, el rey devolvía a la ciudad la propiedad de su bien más preciado, el cauce del río, que pertenecía, desde 1239, al Patrimonio Real puesto que, a partir de la conquista cristiana, se había convertido en una regalía. Con esto la ciudad, que ya controlaba con carácter perpetuo la posesión de las aguas de lluvia y de las acequias, gracias a una donación realizada por Jaime I en 1239, con excepción de la de Mestalla que se encontraba reservada para el uso



1810. Vista de la Ciudad de Valencia, desde fuera del Portal de Cuarte. Estampa de propaganda patriótica.



Vista de la Puerta del Mar. Fue abierta en 1356, reedificada en 1597 según estilo renacimiento, cerrada en 1707, restaurada en 1764. A la derecha, la terraza de la Ciudadela. Dibujo de Moreno Gimeno.

exclusivo de los dueños de los territorios que irrigaba, añadía el cauce a sus dominios.

Esta donación resultaba indispensable, puesto que difícilmente la ciudad podía dominar el ímpetu del río sin acondicionar debidamente el cauce, es decir, sin la donación de las ramblas del mismo, asumiendo a su vez desde entonces el correspondiente coste de su adecuado mantenimiento que correría, como antaño, a su cargo. Resultaba prioritario devolver oficialmente a la ciudad un bien que había sido el origen de su primitivo asentamiento, y del cual había dispuesto otrora libremente, y que había sido el origen de la magnífica infraestructura de acequias construidas para el reparto de las aguas fluviales, red hidráulica que había sido objeto de admiración desde la época romana, y que durante la dominación musulmana, se había mejorado y engrandecido notablemente. Efectivamente, las aguas del río irrigaban la especialmente feraz huerta mediante las numerosas acequias y otras obras hidráulicas menores, realizadas en el territorio a lo largo de los siglos por diversas culturas.

A partir de la donación del cauce, efectuada en 1287, existe un detalle completo de todas y cada una de las obras realizadas a lo largo del mismo. Estas obras suponían una



Vista del lienzo septentrional de la muralla, que figura en el libro de Cavanilles, *Observaciones sobre el Reino de Valencia*, Madrid, 1795. Se ve a la izquierda la Puerta vieja del Real y su puente, en el centro la antigua Torre de Alí-Bufat y el Portal del Temple, y a la derecha la Puerta de la Trinidad con su puente delante. *Vista de la ciudad de Valencia tomada de San Pío V.* 1795. López Enguidanos, Tomás. 1773-1814.

inversión descomunal para la ciudad y sus habitantes, lo que obligaba a estos al pago de unos impuestos especiales, necesarios para sufragar las costosas intervenciones. Por este motivo, en el año 1249 se crea, por privilegio real, el primero de estos gravámenes, el llamado *pontaje* o cobro por tránsito, que consistía en un peaje que gravaba el paso por el “nuevo puente” que se estaba construyendo entonces. Esta tasa se aplicó durante un periodo de cinco años, siendo encargado el cobro a diversas personas, que posteriormente debían rendir cuentas de los ingresos a la Curia. Dicho nuevo puente, parece corresponderse con el llamado inicialmente “*dels Catalans*” y posteriormente de la Trinidad, así denominado porque el sector urbano desde el cual arrancaba el cabo recayente a la muralla, estaba poblado por catalanes y sus descendientes, que habían venido con Jaime I para ayudarle en la conquista de Valencia, siendo por ello recompensados en el término de la Parroquia del Salvador con propiedades urbanas y periurbanas.

A partir de finales del siglo XIII, se inicia un proceso continuo que procura la construcción de las indispensables obras de defensa de la ciudad para las agresiones fluviales, obras de gran coste que, merced a los beneficios obtenidos con la

aplicación de los impuestos, podían sufragarse. Como el cauce era ya propiedad municipal, la ciudad podía realizar tantos puentes como se necesitasen, siempre y cuando pudiese pagarlos, y no era preciso solicitar una regalía o autorización previa, sino que bastaba solamente con comunicárselo al rey para su conocimiento.

En 1358, una riada especialmente abundante destruyó parte de la muralla y los puentes construidos. Como ya se ha indicado, este hecho condujo a la creación de la ya citada *Fàbrica de Murs i Valls*, gracias a un privilegio real firmado por Pedro IV. Este organismo extraordinario se convirtió posteriormente en un ente esencial en el devenir de la ciudad. Estaba gobernado por una Junta, que integraba en origen tres personajes, y cada uno de ellos representaba a los considerados entonces tres pilares básicos de la sociedad, esto es: los estamentos de la iglesia, el de la ciudad y el de la caballería o nobiliario. Dichos estamentos eran llamados *Braç de la Esglesia*, *Braç de la Ciutat* y *Braç de la Cavalleria*. Cada uno de ellos disponía de un número de votos merced a los cuales elegían a su representante. Sus tres componentes se denominarían en conjunto *Obrers de Murs i Valls*, y a esta Junta inicial se incorporarían posteriormente los *Jurats*, el *Mestre Racional*, y el *Síndic* de la ciudad.

Los presupuestos que manejaban los *Obrers* se sustentaban básicamente en impuestos, en concreto tasas sobre el trigo, que garantizaban unos fondos mínimos, se pagaban *onze diners per cafís*, cobrados en el granero de la ciudad, el *Almudín* (un *cafís* equivalía a 4 *quarteres* que a su vez equivalía a 24 *barcelles*, que correspondían aproximadamente a 2,01 hl). La institución tenía por objeto ocuparse de todas las obras de construcción y reparación de murallas, barreras, barbancas, fosos y valladares, puentes y caminos de la ciudad, y su entorno inmediato. En el año 1408 su función quedaría perfectamente reglada por una sentencia arbitral, y en este mismo periodo, además de la aplicación de otras tasas, se acordó un compromiso que obligaba al pago de un impuesto especial a todos y cada uno de los ciudadanos, sin realizarse ninguna exención por privilegios (desestimando la oposición de la Iglesia y de los Caballeros, que querían

40. Branchat. *Tratado de los derechos y regalías que corresponden al Real Patrimonio*. Valencia, 1785.

librarse del pago), pasando el producto de dichas tasas en su conjunto a constituir un fondo común denominado de la *General Contribución*.

Tota excusació remoguda é departida: tots los nobles homens, Cavallers, Clergues, Religiosos, Ciutadans é tota altra persona de qualque gran dignitat sia, sien tenguts á posar é á metre del lur á obrar, é á refer é á reparar los murs, é á fer, é á reparar, é á mudar los valls, é á fer, é á mudar, é adobar les carreres públiques, els ponts é á la guarda de la Ciutat, é á mudar les cequies, els braçals, é á donar cequiatge: car les sobredites coses no son ne dehuen esér comptades entre leig servís, ans son justs é honests servís.

Toda excusa removida y quitada: todos los hombre nobles, Caballeros, Clérigos, Religiosos, Ciudadanos y toda otra persona de cualquiera dignidad por grande que sea, sean tenidos á poner y contribuir de lo suyo para obrar, componer y reparar los muros, para hacer, reparar, y mudar los valladares, y para hacer variar, y componer las calles públicas y los puentes, y la guarda de la Ciudad, y á mudar las acequiar y los brazales, y a pagar cequiaje: pues las sobredichas cosas no son ni deben ser contadas entre los viles servicios, antes son justos y honestos servicios⁴⁰.

En el momento de la conquista de Jaime I, en 1238, vivían en el Reino de Valencia 125.000 musulmanes, 65.000 cristianos y 2.000 judíos. La población de la ciudad de Valencia se componía de unas 15.000 personas, distribuidas

Vista del cauce desde el camino exterior de la Ciudadela, junto a las murallas. Se aprecia el Puente de Real con el Colegio de San Pío V al fondo. *Vista del río Turia desde la ronda de Predicadores*. Boys, Thomas Shotter. 1803-1874.



en 3.300 inmuebles, 2.600 en el interior de las murallas, situados a lo largo de 165 calles, y 700 más fuera del cerco, en los arrabales perimetrales. Podría ser que en el exterior hubiera mucha población en dicha fecha. De hecho, tras la conquista y el reparto entre los caballeros de los inmuebles urbanos y periurbanos, se debieron derribar muy pocas casas y mezquitas ya que no había mano de obra para la construcción, excepto la musulmana. Parece ser que, de las 2.600 casas disponibles, 1.500 *albergs* siguieron en manos musulmanas, pero muy pronto, en 1250, comenzaron las hostilidades con los nuevos residentes y la población musulmana acabó postergada en un *guetto* llamado de la morería, fuera del cerco y rodeado a su vez por un modesto muro.

Las obras de la nueva muralla de Valencia, iniciadas en 1356 y dirigidas por el maestro picapedrero Guillem Nebot, delimitaban una superficie de 141,75 Ha, el triple que contenía la musulmana, y fueron completadas muy rápidamente, si se considera la entidad de las obras. La muralla no era especialmente robusta, ya que era de tapial y para su construcción se utilizaba la tierra excavada para realizar el *vall* o foso perimetral, aunque se realizaron diversos portales ejecutados con piedra, que marcaban las entradas a la ciudad desde los caminos principales. Los lienzos de muralla se reforzaron con torres semicilíndricas, para darles mayor consistencia. A pesar de su falta de robustez,



Río Turia y Hospital Militar.
Fotografía de Durá Pérez,
José.

la muralla resultaba eficaz contra las posibles invasiones. De hecho, el rey Pedro IV mandó realizarla para defender los arrabales exteriores a la muralla árabe, que habían ido creciendo notablemente, de los ataques que en breve iba a sufrir la ciudad con motivo de la guerra con Pedro de Castilla, contienda llamada de *los dos Pedros*.

Como el nuevo recinto ampliaba mucho en superficie el anterior cercado musulmán, triplicándolo, a causa de sus grandes dimensiones y la extensión de los numerosos terrenos vacíos englobados por su perímetro, además de incorporar los antiguos arrabales musulmanes, permitía la aparición de pequeños pueblos o barriadas prácticamente autónomas y desconectadas del antiguo núcleo árabe, que quedaban protegidas por el nuevo muro. La población de Valencia en 1355, 117 años después de la conquista cristiana, había crecido al doble, rondando los 30.000 habitantes, de los cuales la mitad vivían dentro del antiguo recinto, y la otra mitad en los arrabales exteriores.

Desde mediados del siglo XIV hasta finales del siguiente se realizaron gran cantidad de obras municipales, a pesar de que hubo incidentes bélicos que produjeron grandes desastres en la ciudad. En 1363 Pedro IV de Castilla pone sitio por primera vez a la ciudad durante veintitrés días, y en febrero de 1364 vuelve por segunda vez. Antes de su llegada, el entonces rey Pedro IV de Aragón manda derribar los edificios altos situados en el barrio de la *Vilanova*, en el margen izquierdo del río, para que en ellos no se haga fuerte el enemigo. De resultas de esta orden, el Alcázar del Real quedó muy dañado, así como las casas del arrabal de San Guillem, vecinos a éste, nombre del caserío periférico al que se accedía por el Puente de la Trinidad. En 1373, Bernat Latorre, de la casa del Rey, recibe de los Jurados de la ciudad 10 libras para ayudar a los damnificados del arrabal de San Guillem, cuyas casas se derribaron para construir las fortificaciones de la guerra contra Pedro IV el Cruel⁴¹.

Sin embargo, en 1371, el *Consell* había denegado el pago de las obras de reconstrucción del Alcázar, por lo que tuvo que pagarlas el rey de su propios recursos, aduciendo que la ciudad no disponía de recursos para financiar tales obras⁴². En 1376,

41. Notals II- 2. Fol 49 r-
latín.

42. MC-A-15. Fol 171 r-v.



Ciudad de Valencia, según un grabado de 1826. De izquierda a derecha, se ven la Puerta del Mar, la del Real y la de Serranos. Dibujo de García Mas.

El *Consell* acuerda pagar 3.000 sueldos a cada uno de los Conventos de la Trinidad, San Guillem, Carmen y San Agustín, por los daños que sufrieron por causa de la fortificación para la defensa de la ciudad⁴³. La reconstrucción del Alcázar se iniciaría a partir de 1382, dieciséis años después de su parcial demolición⁴⁴, y se prolongaría hasta el año 1392⁴⁵. En este año, se manda que se haga un *bel y alt taulat* en la rambla, delante del Real, para realizar torneos y corridas de toros⁴⁶. En 1402, para celebrar la llegada de Blanca de Navarra, se hacen en la rambla, *davant lo Real*, *cuatro renchs tots en una*,

43. MC - A- 17. Fol. 64 r-v.

44. ARV-MR-11604.

45. ARV-MR- 9157.

46. Carreres Zacarés, S. *Llibre de Memories*. Valencia, 1935.

para hacer justas y torneos⁴⁷. En 1408, hay reseñados gastos por rehacer las arcadas del puente de madera del Temple, que se quemaron, aunque no sabemos cuando, quizá en esta fecha se mantenían deterioradas desde la guerra de 1364⁴⁸, y otros por rehacer las puertas de madera de la Casa de la Ballestería, que estaba en la orilla derecha frente al Real, próxima a la torre llamada del Speró (Espolón)⁴⁹.

A pesar de estos sucesos traumáticos, en la segunda mitad del siglo XIV pudieron culminarse las obras de las nuevas murallas, así como otras también iniciadas en el año 1356, tales como los nuevos *Portals dels Tintorers*, de *Quart*, de *Torrent* y de *San Vicent*, y posteriormente los del *Coixo*, *Russafa*, *dels Jueus*, del *Mar*, la Torre del Temple (denominada antes de *Ali Bufat*), la *dels Catalans*, la torre de Santa Catalina (situada al final de la actual calle *Na Jordana*) y el *Portal dels Serrans*, realizado por el *Mestre Balaguer* así como el *Portal de Quart*, realizado por *Pere Bonfill* entre 1441 y 1460.

En 1472 solo aparecen en los registros tres maestros *petrapiquers* trabajando en Valencia, que eran *Baldomar*, *Compte*, y *Corbera*, este último reputado como *maestre de capellas*. En las obras en las que el empleo del ladrillo y yeso era mayoritario se contrataba un maestro de obras, tal es el caso del Palacio del Real en el final del siglo XV, en cuyas construcciones aparecen tanto *pedrapiquers como obrers y manobres*, cada uno de ellos aplicados a sus oficios, de mayor a menor categoría. La enumeración de las numerosas intervenciones muestra la envergadura de las obras acometidas en aquellos años, que debieron suponer un gran esfuerzo económico, tanto para los caudales municipales como para las ganancias personales de sus habitantes, que se veían mermadas por el pago de los diversos impuestos. La obtención de los fondos necesarios para tantas obras puede explicarse por el incremento de la población registrado desde 1418, año en el que la ciudad contaba ya con 40.000 habitantes, pasando a cerca de 75.000 habitantes en el año 1483. Esta circunstancia hizo que Valencia se convirtiese en la ciudad más importante de la Corona de Aragón y la tercera de la Península Ibérica, solo superada en número de habitantes por Granada y Sevilla. Pero las costosas obras

47. Miralles, Melcior. *Llibre del Capellá*. De *Alfons el Magnánim*. Valencia, 2011.

48. SMV.a3-19.Fol 47 v.

49. SMV.a3-19. Fol264 v.



realizadas no fueron capaces de proteger eficazmente a la ciudad de las avenidas del río Turia, que de hecho, en el año 1517, produjo una de las mayores riadas conocidas, cuyos efectos posteriormente se agravaron dado que, antes de que la ciudad pudiera recuperarse de ésta, hay una nueva desastrosa en 1589. Esta última fue tan terrible, que obligó a la veterana *Fàbrica de Murs i Valls* a proponer unas obras tan costosas que no pudieron acometerse por falta de fondos. Para paliar dicha penuria económica, se crea en el año 1590 la llamada *Fàbrica Nova del Riu*, institución similar aunque mejorada con respecto a la anterior que, manteniendo los mismos fines que la antigua, la ampliaba en presupuestos, permitiendo gracias a ello la necesaria reconstrucción y reforzamiento de los puentes, así como iniciar la nueva construcción de los poderosos pretiles del cauce.

De la misma manera que la *Fàbrica de Murs y Valls* obtenía sus fondos del impuesto sobre el trigo, la *Nova del Riu* aplicaría uno sobre la carne, además de imponer otras nuevas tasas y censos. Dichos impuestos directos en su conjunto generaban unos ingresos de 14.000 libras anuales, y los censos añadían

Grabado realizado con motivo de la celebración del tercer centenario de la canonización de San Vicente Ferrer. Naumaquia celebrada en el río entre los Puentes de Trinidad y Real. 1755.



otras 100.000, lo cual permitiría a la antigua *Fàbrica de Murs i Valls* (denominada a partir de entonces *Fàbrica Vella*) iniciar la construcción de los Portales, entre ellos los de *Serrans* y *Quart*, así como otras torres y los puentes citados anteriormente, e incluso le sobraban fondos que podían ser asignados a otras importantes obras y artefactos, tales como la Torre del Miguelete, el Reloj de la Catedral, los servicios de extinción de incendios y la iluminación de festejos. Por su parte, la *Fàbrica Nova del Riu* acometería la construcción del Portal y Puente del Real, así como la de los pretilos que discurren por la orilla derecha, desde el poblado de Mislata, al oeste, hasta el de Monteolivete, al este. Tanto la *Fàbrica Vella* como la *Nova* contaron con un magnífico archivo donde se enumeran y describen perfectamente las obras realizadas a lo largo de los años, lo cual permite reconocer todas y cada una de ellas, así como conocer sus costes exactos.

Resulta evidente que esta riqueza no la poseen otros enclaves urbanos que han de limitarse a expresar una sola combinación de elementos, y por eso el cauce se configura como una auténtica fachada de la ciudad, a lo largo de la

cual se alinean los edificios más representativos de su perfil urbano, desde las antiguas puertas de la muralla gótica que han sobrevivido hasta nuestros días, hasta las recientes construcciones del siglo XX, desde el Jardín Botánico y las Alameditas de la Puerta de Serranos en la margen derecha, hasta los que fueran magníficos jardines del Palacio del Real y Paseo de la Alameda en la margen izquierda. También podemos recordar que en el cauce se realizó una fiesta náutica, o *naumaquia*, en 1755, destinada a honrar el centenario de la canonización del patrono de Valencia, San Vicente Ferrer, para cuya celebración se cerraron las arcadas de los puentes de la Trinidad y Real, con objeto de embalsar las aguas fluviales, permitiendo con ello la colocación de embarcaciones.

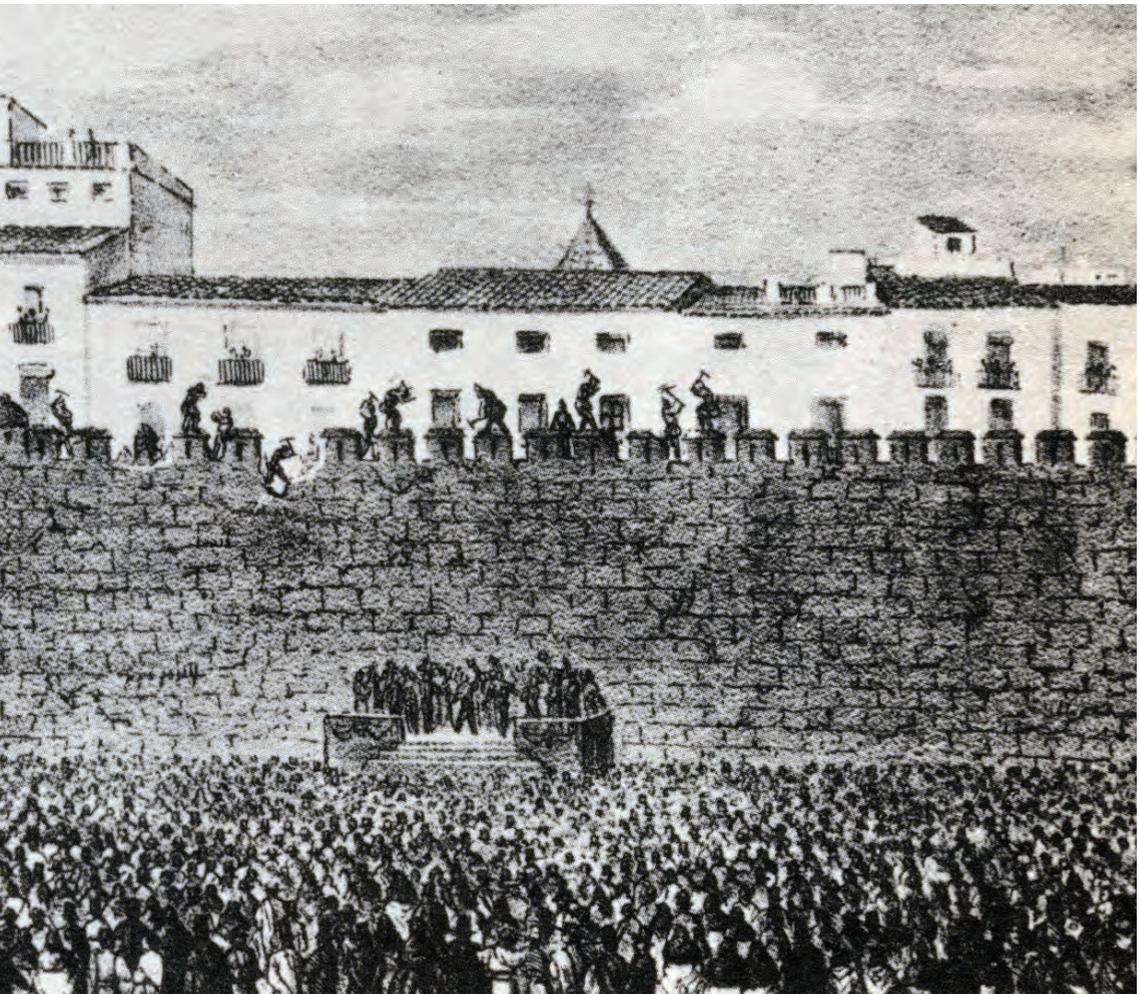
En los grabados más antiguos podemos apreciar el río y la ciudad aparentemente separados, como si ambos recintos configuraran entidades autónomas cerradas en sí mismas, esgrimiendo como factor predominante el fleje de las murallas que delimitan ambos lugares. La ciudad muestra en estos documentos un curioso efecto de escalonamiento producido por la utilización de la falsa perspectiva, como si fuera una roca. En los posteriores grabados, la imagen de la ciudad ya no es de isla o roca, parece como si el casco urbano hubiera avanzado voluntariamente hacia el río, ciñéndose a este, y esta impresión se manifiesta mediante la visión de una muralla compacta que oculta las construcciones inferiores, haciendo especial énfasis en los pináculos y las torres.

Tras la demolición de las murallas en 1865, y para subsanar la pérdida de la línea envolvente que éstas suministraban a la ciudad antigua, se comenzará a redefinir su perdida linealidad mediante la implantación de edificios, recuperando así una nueva imagen de la ciudad desde el río, en un intento de restaurar, aunque ahora con otras tipologías, aquella imagen perdida para siempre, completa y cerrada, de la vieja ciudad abrazada firmemente por su cerco, que a partir de entonces mirará, ensimismada, hacia las potentes estructuras seculares instaladas en su intemporal cauce fluvial. La doble lectura del cauce, entendido como contenedor de las aguas del río y lugar de esparcimiento ciudadano, pertenece a su

Seguindo la iniciativa de Cirilo Amorós, Gobernador interino, el 20 de febrero de 1865, se inicia el derribo de la muralla, en el tramo contiguo al Portal del Real.



carácter original, y por lo tanto justifica plenamente el uso que asume en la actualidad. Desaparecidos casi por completo los huertos y jardines de la margen izquierda, el propio cauce se erige en un inmenso cinturón verde que envuelve la ciudad, dándole de nuevo aquella antigua apariencia tan celebrada por los historiadores y dibujantes, que mostraba a la ciudad de Valencia rodeada de verdor, como una joya emergiendo de un grandioso ramillete florido. No es casualidad que, debido a la imagen singular que la ciudad presentaba desde el margen izquierdo del cauce, veremos más adelante que la casi totalidad de los dibujos y grabados que se hicieron de la ciudad durante los pasados siglos, la representaron desde este emplazamiento, mostrando unánimemente al río como un espacio urbano especialmente significativo.







Como ya hemos comentado, la historia de la ciudad de Valencia se encuentra mezclada constantemente con el azote periódico de las riadas del río Turia. La primera riada de la que se tiene noticia ocurrió en el año 1088, y fue tan feroz que al parecer destruyó total o parcialmente el potente *Al-qantara*. Desde esta fecha hasta el año 1321, no se dispone de datos de sucesivas riadas, que sin ninguna duda tuvieron que producirse, en mayor o menor cuantía.

En el mes de octubre del año 1321 se produce una nueva riada, que destruye varios puentes, entre los que estaba el primitivo Puente del Mar, que se reducía entonces a una *palanca mixta*, compuesta de mampostería y madera.

*Alcuns ponts, murs e barbacanas de la ciutat són declinats o enderrocats*⁵⁰

La primera enumeración sistemática de las avenidas del Turia es relativamente reciente. La publicó a mediados del siglo XVIII el doctor Agustín Sales, Cronista de Valencia, en un opúsculo escrito en latín titulado *Turiae marmor*.

50. Teixidor, Fr. *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas*. Valencia, 1797.

Esencialmente, es una incompleta descripción de apenas nueve páginas, en la que aparecen registradas únicamente trece riadas, serie que se inicia con la avenida del año 1328 y finaliza con la inundación de Valencia registrada en 1731⁵¹. Posteriormente, los historiadores y cronistas Teixidor, V. Boix, Carboneres y Llombart, entre otros, publicaron ensayos parciales relacionados con el tema. No existía más bibliografía sobre ello hasta mediados del siglo XX, en que, al ocurrir la doble riada de octubre de 1957, que superó en violencia a todas las anteriores, Francisco Almela y Vives, miembro ilustre de las Reales Academias Española y de la Historia, hizo una recopilación que tituló *Las Riadas del Turia*.

Después de extinguirse el régimen foral, hubo obstrucciones del cauce que no eran afrontadas por los magistrados directamente, quienes tenían que aprovechar la colaboración de la Naturaleza para evitar entorpecimientos.

El problema se plantea un siglo y medio después. La existencia de los llamados *campitos* no son lo únicos elementos que han contribuido a obstruir y levantar el nivel del cauce ya que ha habido otros tales como la sedimentación de las materias que llevan las aguas, tanto en su fluencia normal como en las riadas, los escombros y basuras que, en mayores o menores cantidades, depositan los carros o vierten las personas, los restos de viviendas que tan numerosas llegaron a ser y para construcción se procuraba terraplenar el área correspondiente y los montones de tierra acumulados en muchos puntos sobre las antiguas rampas o junto a los pretilos para favorecer la bajada y la subida de los vehículos en el primer caso y de las personas en el segundo. Consecuencia de todo ello, es que el cauce del Turia se encuentra mucho más elevado ahora que en el siglo XVIII, por no hablar de los anteriores⁵².

El listado ofrecido por dichas publicaciones, ha sido completado con otros datos obtenidos, tras una laboriosa investigación, en los fondos del Archivo del Reino de Valencia, así como en diversos Dietarios y Libros de Memorias. De especial interés es el documento escrito por el Padre Pahoner en 1776⁵³, inédito, que se conserva en el Archivo de la Catedral de Valencia, donde se ofrecen datos relevantes sobre algunas

51. Sales, Agustí. *Turiae Marmor*. Valencia, 1760.

52. Almela i Vives, Francisco. *Las Riadas de Valencia. 1321-1957*. Valencia, 1958.

53. P. Pahoner. *Hallazgo de Especies perdidas*. Inédito. Valencia, 1776.

riadas, además de facilitar datos, hasta ahora desconocidos, sobre otras.

Tras esta importante aportación, entendemos puede considerarse completado el registro cronológico de las riadas más importantes sufridas por la ciudad.

Listado de riadas conocidas:

- Siglo XI: 1088
- Siglo XIII: 1246
- Siglo XIV: 1321, 1328, 1340 y 1358.
- Siglo XV: 1406, 1427, 1455, 1475, 1479 y 1487.
- Siglo XVI: 1500, 1517, 1527, 1540, 1546, 1555, 1577, 1581, 1590 y 1591.
- Siglo XVII: 1610, 1631, 1635, 1651, 1675, 1672 y 1680.
- Siglo XVIII: 1729, 1731, 1776 y 1783.
- Siglo XIX: 1801, 1845, 1860, 1864, 1870 y 1897.
- Siglo XX: 1921, 1922, 1923, 1949 y la última, registrada en 1957.

En total resultan 44 riadas notables, repartidas entre nueve siglos, desde el XI al XX. Como puede observarse, no se tiene datos de los siglos anteriores al XI, ni tampoco de otras riadas que, con toda seguridad, debieron producirse en los siglos XI, XII y XIII, si exceptuamos las dos reseñadas. Casi todas ellas tuvieron una incidencia importante en los puentes que a menudo, en el mejor de los casos, veían rotos varios de sus arcos, o en el peor desaparecían por completo, como era el caso habitual de la vieja *palanca* del Puente del Mar, cuyas maderas desarmadas se iban a buscar tras las riadas a la desembocadura del río, para armarla con ellas después una y otra vez, utilizándolas en la medida de lo posible.



Crónica de las riadas:

El Puente de la Trinidad.
Fotografía de Antonio Ferrí.

1088

Valencia sufrió una inundación tan importante que arrastró el *Burg-al-Quantara*. Las fortificaciones de la ciudad sufrieron muchos daños⁵⁴.

1246

Hay noticias de que este año hubo una riada. No se precisan datos de los efectos de la misma.

1321

En la reseña de la riada de 1321, dado que se da debida cuenta de la repercusión de la misma en los puentes, sabemos que el Puente de la Trinidad es arrastrado, y es probable que el Puente de Serranos sufriese algún tipo de daño, mientras que el Puente del Real vio como caían algunos de sus arcos.

En cualquier caso, las crónicas de la riada de 1328 indicaban que *“lo riu Guadalaviar vench tan grande, que putjà sobre el ponts de la Ciutat e derrocha aquells”*. Esta riada se produjo el día de la vigilia de San Miguel Arcángel, y los *Manuals dels Concells* se referían a ella claramente puesto que *“derrohí e destrohí camps e derrocà cases”*.

Los estragos causados por la riada se deducen asimismo de una carta que en 24 de octubre de 1321 dirigieron al Rey, D. Jaime II el Justo, los Justicias, Jurados y Consejeros de la Ciudad. En aquella le decían poco más o menos, que las abundantes aguas pluviales habían determinado el derrumbamiento de muchas casas dentro y fuera de las murallas, aparte de los numerosos edificios que se hallaban en peligro de que les ocurriera lo mismo. Además, habían caído las bóvedas de los Puentes del Real y de los Catalanes, posteriormente llamado de la Trinidad. Con todo ello, la gente padecía mucho, porque no había pan, debido a que los hornos carecían de leña. Tampoco había cal ni ladrillos para reparar las casas derrumbadas y las que estaban a punto de caerse, donde, por cierto, habitaban las personas con peligro de muerte. Por otra parte, también faltaba la carne, porque los carniceros no tenían sitio para guardar el ganado⁵⁵...

54. Torres Balbás, *Ciudades Hispanomusulmanas*. Tomo II pp. 475-476. G.K. al-Ikdifar en Dozy, *Abad II 24*, según Pérez pág. 211. D. Dozy, *Historia de los musulmanes de España*. 1920. Madrid, 1966.

55. Almela i Vives, Francisco. *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas*. Valencia, 1797.

1328

A raíz de esta riada catastrófica, ocurrida el 4 de noviembre, se rompen los puentes y se destruyen los caminos y parte de las murallas. La ciudad pide ayuda al rey Alfonso⁵⁶.

Como complemento de las obras de canalización y desfonde de terrenos ribereños, las primeras noticias se refieren a la construcción de unas escolleras que se situaron frente a la cerca del antiguo Convento del Carmen hasta el Portal dels *Catalans*, llamado después de la Trinidad.

Consta documentalmente que se hicieron diques en una y otra orilla del río, pero no en la extensión que era necesaria para asegurar en el futuro el éxito de la empresa⁵⁷.

1340

En esta ocasión, el cabildo de la Catedral sacó el *Lignum Crucis* en procesión, para propiciar buenos augurios y protección divina contra la crecida de las aguas.

El desastre producido por esta riada fue tan notable, que en 1345, el *Consell* manda reparar los puentes *dels Catalans*, Real y Serranos, que están todavía en estado ruinoso⁵⁸.

1358

El día 17 de agosto de 1358 la ciudad sufre una gran riada que destruye por completo el Puente de Serranos, el Puente de la Trinidad y el Puente del Mar. Esta riada se cobró la vida de casi 400 personas y destruyó un millar de casas, dañando a su paso las murallas nuevas que se estaban construyendo en la ciudad. Es importante recordar que a raíz de esta riada se lleva a cabo la creación de la *Fàbrica de Murs i Valls*⁵⁹.

En el año 1402 se empieza a construir de nuevo el Puente de la Trinidad, esta vez en piedra, el cual mantiene su apariencia hasta la actualidad.

1406

La avenida extraordinaria del río se produjo entre el 24 de octubre y el 4 de noviembre. La ciudad se defendió con la

56. *Valentia prides nonas novembris anno dominis*. 1328.

57. Catalá. *Protagonismo del río Turia en el devenir urbano de la ciudad de Valencia*. 1992.

58. MC - A- 5. Fol.52 v.

59. Carreres Zacarés, *Llibre de Memories*. Valencia, 1935.

instalación de protecciones especiales, de albañilería y sacos terreros, en las puertas de la muralla. Constan inversiones en búsqueda de maderas arrastradas. Esta riada castigó de nuevo el Puente de Serranos, puesto que se llevó cuatro de los arcos que lo componían.

1427

Se produjo la avenida del Turia el 25 de octubre y la ciudad volvió a tomar medidas especiales de tapiado de las puertas de la muralla. Hubo daños en viviendas de la calle Sagunto. El barrio de la Xerea y las zonas lindantes con la muralla, como Blanquerías, sufrieron daños. Posteriormente se construyó el muro de argamasa desde el convento de Zaidía al puente de Serranos, como protección de los barrios de la orilla izquierda. Se cita como muy notable el caso de un ciudadano, de apellido Fenollosa, arrastrado por las aguas en el puente de Serranos y rescatado más tarde en la playa.

La riada se llevó dos arcos del Puente de Serranos y cuatro del Puente del Real, y las aguas arrasaron las zonas contiguas al margen izquierdo, entrando en el Convento de la Trinidad y en el Palacio del Real⁶⁰.

se ´n portà dues arcades del Pont de Serrans e quatre arcades del Pont del Real: e entrà en la Trinitat e en lo Real.

1455

Gran riada que rompe tres arcadas del Puente del Real⁶¹.

1475

La riada de 1475 destruyó el Puente de San José y el de la Trinidad, pero no dañó en exceso el Puente de Serranos⁶².

1479

Reparación de medio Puente del Temple, (Real), por el que se pasa al Real, roto por las crecidas del río⁶³.

1487

El 28 de octubre de 1487 otra riada derribó los Puentes del Mar y de San José, provocando graves daños a lo largo del territorio, inundando asimismo la calle Sagunto.

60. Miralles, Melcior, *Llibre del Capellá*. De Alfons el Magnánim. Valencia, 2011.

61. Miralles, Melcior, *Llibre del Capellá*. De Alfons el Magnánim. Valencia, 2011.

62. Bertomeu Blay, Xavier. *Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia*. UPV.

63. ARV-MR-9145.

1500

La riada del día 20 de agosto de 1500 rompió de nuevo el Puente de San José.

1517

El día 27 de septiembre de 1517, víspera de San Miguel, se produce una de las mayores riadas conocidas, que supuso la destrucción de tres de los cinco puentes históricos, el de Serranos, San José y del Mar, llevándose parte del Puente de la Trinidad, concretamente uno de los arcos, así como las barandas del mismo y las del Puente del Real, inundando y destruyendo numerosas viviendas, anegando los barrios de Blanquerías y la Xerea en el margen derecho, y los dela Zaidía, la calle Sagunto y el monasterio de la Trinidad en el izquierdo.

El Palacio del Real se anegó por completo, y se tardó un año entero en librarlo de los lodos acumulados en salas y huertos. Se cita que buena parte de la ciudad se inundó y que el agua llegó a la iglesia de San Bartolomé. Parece ser que se escapó un león de la leonera que existía en el Palacio del Real, y que andaba perdido vagando por las calles, lo que fue tomado por un mal presagio por la población.

La ciudad escribe al rey Felipe II, dándole cuenta de la devastación sufrida en la ciudad y sus alrededores. Tras la desaparición completa del Puente de Serranos se decide, el día 22 de julio de 1518, la reconstrucción del puente con unas arcadas más anchas y más largas, similares a las del Puente de la Trinidad, y este diseño se corresponde con el que conocemos actualmente.

En el margen izquierdo, en la vecindad de los Puentes de Trinidad y Real, donde se hacían las carreras de caballos, se inundaron varios huertos y caseríos^{64 65}.

Se arruinó gran parte del Huerto de Mossen Antonet, on corren les cavalls, y casi todo el huerto de Na Perera, propiedad del caballero Almunia

La venguda del riu a Valencia. Lo pont del Real se trenca, e lo pont de Serrans trenca e lo pont del Portal Nou derocat tot e deroca las parets del Ort del Real, e lo del costat que es de Mossen Almunia

64. Almela y Vives, Francisco, *Las Riadas de Valencia*. Valencia, 1957.

65. *Dietari de Jeroni Sorria*. Valencia, 1960.

1527

Gran riada. Se rompe el Puente de San José.

1540-46-55

Las riadas acaecidas en 1540 (5 de octubre), 1546, 1555 no produjeron graves daños en los puentes.

1577

El 21 de octubre, gran riada. Sube tres palmos el agua en la llamada *Carrera dels Cavalls*, en el margen izquierdo del río⁶⁶.

1581

La riada del 18 de septiembre de 1581 vino precedida de varios días de lluvia, y fue tan enorme que las aguas superaron las barandas del antiguo Puente del Real, que tenía una altura inferior al del actual. Se produjo un vendaval en forma de torbellino que se abatió a las espaldas del Palacio del Real, junto a la acequia de Mestalla, que arrancó de raíz los viejos pinos del jardín palatino, y abatió más de 500 árboles de las alquerías circundantes.

Se inundó el Convento del Remedio, situado fuera de las murallas, junto a la Puerta del Mar⁶⁷.

1589

A su vez, la riada del 21 de octubre de 1589 tuvo mayor incidencia que la de 1581, ya que arrasó por completo el Puente del Mar, que todavía era una *palanca*, y parte del Puente del Real, que estaba en construcción, tras el acuerdo adoptado a dicho efecto en 1576. Se lleva también un trozo de muralla, en concreto el lienzo que iba desde el Portal antiguo del Real hasta la Torre del Temple. También se produjeron importantes destrozos en el margen izquierdo, donde el agua rompió parte de la cerca del Palacio del Real.

Los dietaristas anotan que es la riada más terrible que nunca se había visto. Se producen severos daños en puentes y muros, de ellos se deduce la correspondencia entre la

66. Dietari de Melcior Miralles. *Llibre del Capellá. De Alfons el Magnànim*. Valencia, 2011.

67. Almela y Vives, Francisco, *Las Riadas del Turia*. Valencia, 1957.

ciudad y el rey Felipe II a propósito de los recursos necesarios para las reparaciones y la escasez de medios de la *Fàbrica de Murs i Valls*⁶⁸.

Grossa riuá que trenca lo cantó del ort del Real

*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*⁶⁹...

1610

El 26 de Julio, la riada arrastra gran cantidad de madera depositada en las calles de la ciudad.

1631

El dietario escrito por Vich, indica que el día 5 de junio viene el río muy crecido, *como se ve en la pared recién hecha delante del Real* (se refiere al pretil izquierdo)⁷⁰.

1635

Grandiosa tempestad de rayos y agua.

1651

El Turia se desborda de nuevo e inunda la plaza de *Predicadors*, llamada actualmente de Tetuán. Vicente Marés, en su libro “la Fénix Troyana”, dice que dicha plaza parecía *una vistosa playa*.

1657

El 17 de agosto, llegó una enorme riada que destruyó mil casas, matando a cuatrocientas personas. Se rompieron tres puentes de madera⁷¹.

1672

En esta ocasión la riada llegó en medio de una gran tormenta en la que no faltó la caída, delante del palacio del



68. Castañeda Alcover. *Coses evengudes en la ciutat i regne de València. Dietario de Mosen Juan Porcar. 1589-1629*. Madrid, 1934.

69. Teixidor, Fr. *MSS Memorias de la ciudad al año 1589. Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas. Tomo 1*. Ed. Fac-símil Paris - Valencia. Valencia, 2001. Pág. 46-47.

70. *Dietario de Vich*. Valencia, 1921.

71. P. Pahoner. *Hallazgo de Especies Perdidas*. Inédito. Valencia, 1776.

Gobernador, de un aerolito de cuatro libras, con vislumbres de oro y plata⁷².

1680

Riada de poca importancia.

1731

Un gran avenida, ocurrida el 16 de septiembre, puso en peligro el Puente del Real, contra el que se estrellaron, llevados por la fuerza impresionante de las aguas, una treintena de grandes troncos que estaban depositados en los almacenes de las orillas, antigua costumbre. Hubo zonas urbanas inundadas, y se menciona muy especialmente la calle Sagunto, donde una anciana, agarrada durante horas a una cuerda, se salvó, según tradición popular, por aclamarse al Cristo de la Fe.

El Capitán General, Marqués de Campoflorido y su esposa Catalina Colonna, mandan que se lleven las mulas y las carrozas del Palacio a la ciudad, por miedo a que estos perezcan. Mandan que el Santísimo Sacramento se lleve de la Capilla Baja del Real a la galería superior del palacio. Los caballos que estaban en las caballerizas próximas al Convento de San Pío se evacuan a su vez. Tras la crecida de las aguas, la *Plaza dels Predicadors* vuelve a convertirse en un lago. Esta riada extraordinaria se enumera concienzudamente en el Libro de Memorias inéditas, escrito por el Padre Pahoner, que se conserva en el Archivo de la Catedral de Valencia, texto que se transcribe literalmente a continuación por su gran interés descriptivo⁷³.

Dia Domingo que contamos a 16 de setiembre del año 1731, entre las dos y las tres de la tarde, vino tan crecido el Río, que la copia de agua que sobresalía por sus paredes entró en el Huerto de Don Nicolás Julian, derribó más de 1300 palmos de pared de la que cierra dicho Huerto, de forma, que entrava el agua hasta los Pinos mayores de su Devesa, y en el mismo Huerto derribó un pedazo de escalera, y subió dos escalones más arriba del Rellano de la misma escalera. En el Huerto de el Excmo. Sr Conde de Parcent derribó mas de 300 palmos de Pared, y la mediera que cierra este con el de Julian. Rompió un pedazo grande de la Azequia de Rovella a la salida del Huerto del Colegio de San Pablo,



Imagen que indica la altura de las aguas en una de las calles de la ciudad en la riada de 1731, situada en la Calle Sagunto. La riada de 1957, sobrepasó esta marca.

72. Mares, Vicente. *Valencia. Epítome de varias y selectas historias...* Valencia, 1681.

73. P. Pahoner. *Hallazgo de Especies Perdidas*. Inédito. Valencia, 1776.

y entró por las Alquerías del dicho Julian; y en el Huerto de Ibáñez derribo dos paredes y entró en dicho Huerto, y para volverse al Rio parte de aquella agua, rompió un pedazo grande de Pared del Rio, cerca del Quemador, y derribo una Escalera de las que suben a la Pared, llegando el agua por este lado del Rio a la Torre de Santa Catalina, muralla del Huerto del Convento de la Corona, y Pared del Huerto de las Monjas de Corpus Christi. Y haviendose descuydado la Guarda de la Azequia de Rovella y Favara, de no haver abajado las Almenaras, entró tanta agua en el Barrio de la Blanqueria, hacia el Valladar, que entro por las casas, a 3 y 4 palmos, prosiguiendo la calle de Roterros hacia el Convento del Carmen, y Parroquia de Santa Cruz. La Madera que havia en el Rio junto a la Carilla, toda la llevó, y la fue dexando en diferentes partes, causando muchos daños en los Campos de Ruzafa, y de Montolivete; en la Hermita entro el agua unos 3 palmos, y por señal, a las espaldas de dicha Hermita dexó una Pieza de Madera de las Mayores de Carga; y por la Alqueria de Ramon, entrava el agua por las Ventanas. En el Convento del Remedio entró por la Iglesia, Claustros, y Refectorio, por manera que los Religiosos comieron muchos días divididos en diferentes partes del Convento, por haver entrado el Agua en partes nueve palmos, por lo que huvieron de sacar al Sacramento de la Capilla de la Comuni3n, y Colocarlo en el Sagrario del Altar mayor, llegandole el Agua al Religioso que lo llevaba a media Cintura. Por el Portal del Cid rompió por las Casas hasta el Collegio de la Ciudad, y Casa de las Coronas, como tambien por el Hospital General. Por la otra parte del Rio llegó hasta la iglesia de Campanar, Convento e Iglesia de la Zaydia, en donde expusieron al SSmo Sacramento; rompió la Pared del Rio que hay desde el Puente nuevo (San José) hasta el de Serranos por quatro partes, y una Pared de la Casa que está antes de la Cantereria en donde ahogo a una manadita de ovejas, y librandose con dificultad el Pastor; en la Calle de Murviedro entró por las Casas hasta el Collegio de San Pedro Nolasco, Iglesia de Sta Monica, Hospital del Rey, Convento de las Monjas de la SSma Trinidad, Calle de Alboraya, San Pio Quinto, Cuartel de los Soldados del Real Palacio, en cuya Capilla expusieron tambien al SSmo Sacramento; y sacaron a un Balcon a Maria SSma; en toda la Alameda por todos los Ovalos, hasta la Hermita de Nra Sra de la Soledad; En San Juan de Ribera, entró por la Iglesia, Claustros, Refitorio, Cozina, en donde y en todo dexó mucha ruina, y en la Alqueria que esta a la Orilla del Rio, derribó todo el Corral que esta a las espaldas de la Casa, en la qual, y delante su Puerta hay un San Vicente Ferrer puesto en una Orla y hecho de azulejos, fueron estos arrancados, y llevados del Rio, dexando solo la efigie del Santo, lo que se atribuyó a milagro, assi como el de la Cassa de la Calle del Mar, que haviendose quemado toda solo quedó el lugar en donde estava el Santo libre de tal Incendio (natal de San Vicente Ferrer). La referida avenida fue tan breve que su creciente

duró una hora, y si mas huviera durado, sin duda pusiera en el mayor conflicto a la Ciudad, lo que hizo creer haver venido el agua de muy cerca.

1776

En el año 1776 una nueva riada arrastra una gran cantidad de maderamen, que rompe cinco arcos del Puente del Mar. Se reconstruyó siguiendo el modelo del resto de los arcos que no habían sido dañados.

Transcribimos literalmente la descripción realizada por el Padre Pahoner⁷⁴:

74. P. Pahoner. *Hallazgo de Especies Perdidas*. Inédito. Valencia, 1776.

En 19 de Octubre de 1776 empezó a llover de Temporal con Tanta Continuación, que casi fue sin intermediación, y duró assi hasta el día 20 por la mañana, y despues del medio dia se serenó, y en el 27 a las tres de la mañana repitió con sumo Vigor sin truenos, con mezcla de Uraçan de ayre. Esto fue causa, de que el día 21 por la noche vino tal golpe de agua por el Rio, que sobresalió por un pedazo de la Pared baxa, que esta baxando del Puente nuevo (San José) hazia Camino de Campanar, e inundo toda la Campiña y la Huerta por aquella parte, y Marjalenes, y dando buelta su corriente por detras del Convento de la Zaydia y Calle de Murviedro, inundó todas sus Casas, de modo que dentro de ellas habria, como unos 9 o 10 palmos de agua, en unas mas y en otras menos, conforme su situación. Y el daño que causó fue grande en todas las Casas en quanto a los bienes muebles. Este estrago fue causado en esta huerta, por razon de la venida de una Maderada que por escasez de agua estava detenida como una o dos leguas de la Ciudad, la que con esta avenida llegó a monton hasta el Puente nuevo, el que fue, milagro de los Santos Patronos, no se derribó con los fuertes golpes del Maderaje, y por haverse cerrado los Puentes, especialmente este nuevo, fue causa de haver retrocedido el agua, y rompido por el Camino de Campanar, como queda dicho. En el Llano de Zaydia en donde hay un Huerto llamado de la Caneleta, la agua que se desplomava por encima de los Campos de enfrente el Convento derribó las Paredes principales de dicho Huerto; alli se ahogó una muger, que estava encinta, la que era vezina de la Calle Murviedro, la que por casualidad, y por hazer compañía a una Parienta suya, que vivia en la misma Casa del Huerto, y se hallava sola, por que su marido era Calesero y havia ido a Alicante, no pudo librarse de su desgracia, y la muger del Calesero quedo con vida, por que los soldados aquartelados en el Meson de la Calle de Murviedro, pudieron ahujerear el techo, con una sogá la sacaron a brazos. En el Meson nuevo de la Calle de Murviedro en donde havia Soldados de Cavalleria Aquartelados se ahogaron

nueve Cavallos del Rey. Como la mayor parte de las Casas de dicha Calle son bajas, para Labradores, perdieron ropas, Arcas y todo quanto tenían. En la Cerería o Sucriería que hazia esquina a la bajada del Puente de Serranos, se perdieron 4 Caxas de azucar, 40 arrobas de Azeyte, mucho Dulze trabajado, y otras cosas de Consideración, que todo importaría 800 Pesos, mas, que menos. Se ahogaron 250 cerdos del Abastecedor. La multitud de agua, que se desprendió de los Campos de enfrente del Convento de Zaydia, era tal, que en aquel Llano habria en partes mas de 50 palmos de forma que por encima del Petril o Baranda se vaciava en el Rio, y se fuerza derribo parte de dicho Petril. Los estragos que causó esta inundación fue general. En el dia 2 de Noviembre del mismo año 1776 repitió la Avenida de la Agua a las 6 de la mañana, con truenos, Relampagos y con mucho Vigor, y duro assi 24 horas, y despues con intervalos, hasta el Lunes despues del medio día. Esta segunda repetición fué con mucho mas aumento que la primera, empezando el Lunes a las diez de la mañana, de forma, que al anochecer llegó a salir el agua por las Canales del Petril de Rio, enfrente del Convento del Remedio, inundando todas las Cassas y Campos de aquel circuito, en cuyas cassas habria como 4 o 6 palmos.

*Relación nueva y Trágico romance en que se da cuenta, y declara las notables ruinas que ha ocasionado el río Turia en la Ciudad de Valencia, desde el año 1357 hasta el 1776 con sus avenidas de agua*⁷⁵.

*Patria mia muy amada,
Ilustre, y noble Valencia,
Leal e insigne Ciudad,
concha de tan grandes perlas,
archivo de la hermosura,
biblioteca de Minerva,
de la virtud docta escuela;
y en fin en una palabra,
ramillete de la Esfera.
Su santidad que se hizo?
Sus hijos, donde se hospedan?
Que se ha hecho Fray Garin,
en donde esta tu Profeta,
tu Lorenzo donde existe,
en donde Beltran se alberga,
Vicente Martir que se hizo,
tu Arzobispo Villanueva,
tu Pasqual y tu Margil,
tu Factor y tu Ribera,*

*tu Onofre, Cots y Simó,
qué se han hecho de Valencia,
quando en el ultimo trance
quasi está ya tu grandeza?
De que te ha servido el ser
el non plus de la belleza,
si el Turia anega tus Campos,
tu circuito amedrenta?
Dígatele Campanar,
Cuarte, Mislata y Paterna,
con las calles de Alboraya
de Murviedro, y la Alameda,
con sus casas derrotadas,
sus Cavallerías muertas;
y lo que es mas con personas.
Valencia no te amedrentas
pues te hablan los Soldados
de Farnesio, y la tragedia
de tanto cerdo ahogado;*

75. P. Pahoner. *Hallazgo de Especies perdidas*. Inédito. Valencia, 1775.

*y si aun esto no te altera,
mira ya tu Puente nuevo
que quasi se viene a tierra,
a los repetidos golpes,
que esta dando la Madera.
Mira un segundo diluvio,
que la Magestad Suprema
te envia por tus pecados,
y por tus culpas orrendas;
llama a tus heroicis hijos,
que pidan a Dios clemencia.*

*Mira que tu Rio Turia
no será la vez primera
que fue azote del Señor
pon atención a mi lengua.
Acuerdate que en el año
de mil seiscientos cincuenta
y siete, a diez y siete
de Agosto, fue la soberbia
de una avenida tan grande,
que dio muerte a quatrocientas
personas, tiró mil casas,
y tres puentes de madera,
que a todos dexó pasmados
tan lamentable tragedia.
Que en el año de quinientos
diez y siete, bien te acuerdas,
que rompiendo tus Murallas
hasta el Alfondech se entra
atrevido, y orgulloso;
y por la parte de fuera
de la Ciudad, no encontró
quien le hiciese resistencia,
porque destruyó edificios,
ahogando hasta trescientas
personas, dexando el daño
de arboles, frutas y bestias;
sucediendo en esta noche
aquel prodigio que cuenta
el Doctor Vicente Mares,
que en presagio de la Guerra
Germanica, un Leon hizo
que Valencia la infiriera,
y sin poder sugetarlo,
ni ren dir tanta fiereza,
se ocultó a vista de todos,
dexando toda esta tierra,
con su vista amedrentada,*

*toda confusa, y revuelta.
Te olvidarás que en el año
de mil seiscientos cincuenta
y uno, según las Historias,
del Turia fue la braveza tal,
que a la Torre del Cid
no sirvió ser fortaleza,
y rompiéndola se entró
por tus Calles, y aun apenas
a muchos no dió lugar
a dezir Jesus siquiera;
y aqieste año, auditorio,
fue en el que experimenta
hambres, peste, y otros males
esta Ciudad opulenta,
y que a no ser por San Roque,
no hay duda que su fin viera.
No haces memoria, que el año
de mil seiscientos setenta
y dos, tambien obligó
a que el Gobierno rompiera
la pared que el Turia ciñe,
para que no perecieran
todos sus habitadores;
siendo esta vez la primera,
que el Rio por las ventanas
de las Casas en que encierra
la gran Calle de Murviedro,
las arcas sacava fuera,
haciendo un notable estrago.
Oye como a un se lamenta
metidos entre sepulcros
hasta unas trescientos huesos
de hombres, niños y mujeres,
del Turia a la violencia,
y de la abundancia de agua,
que arrojó esta azul esfera.
En el año del Señor
de mil seiscientos, y ochenta
Valencia tiene presente
lo que muchos aun se
acuerdan,
y las hijas de Francisco
el testimonio conservan
con una Rana en la pila
de su magnífica Iglesia.
El Convento de Domingo,
con otro Padron que enseña,*

y lo esculpido de un Marmol
 de San Juan de Ribera.
 Dexemos otras riadas
 de muy menos consecuencia,
 que te han hecho poco daño
 por tener las centilas
 de Pasqual y de Nolasco,
 de Luis y Villanueva,
 de Bernardo, y sus hermanas,
 y de aquel que manifiesta
 su sangre en una Coluna,
 y su Cuerpo en las Roquetas;
 y de Baylon, y Ferrer
 que han sugetado las fuerzas
 de tu Turia, o Rio Blanco,
 en todas estas urgencias;
 pero ahora amada patria
 todos vemos que te dexan
 en manos de la desdicha
 quando el Turia ha hacer
 empieza
 tanto estrago a veinte y dos
 de Octubre, que a todos yela.
 Repara en la triste calle
 de Mueviedro que se quexa
 por mirarse llena de agua
 a causa de la Madera
 que por el Rio baxava,
 hizo que el Turia rompiera
 la pared, y que baxara
 por la Xaedia, y que hiciera
 monumento de cristales
 a mas de trescientas bestias,
 entre Cerdos y Cavallos,
 segun de cierto numeran:
 dexando perros, gallinas,
 Conejos, aves y ovejas
 de casas de particulares
 que bien pasan de doscientas.
 Tal era la confusión
 de esta Calle, y sus fronteras;
 que allá a las dos de la noche,
 lo que por Padres veneran
 a Monica y Agustino,
 abrieron todas las puertas,
 y a Christo Sacramentado
 a los vecinos presentan,
 para que misericordia

le pidiesen muy de veras.
 Los hijos del Gran Nolasco,
 a la del Cielo Princesa
 de Mercedes Madre heroyna,
 para que el Iris fuera
 de un castigo tan tremendo,
 le ponen por medianera
 a su Hijo Soberano
 tambien sacandola fuera
 del Convento; pero aora
 quiero que todos me atiendan,
 y que piensen qualseria
 de aquesta calle la pena;
 pues el uno llama Madre
 y no oye respuesta;
 el otro decia Padre,
 y con la voz medio muerta
 responde, hijo me ahogo.
 Contemplad a las doncellas
 por el medio de las aguas
 sin respetar su entereza,
 buscando quien las refugie,
 y a qualquier parte que llegan
 oyen que dicen llorando,
 mi Madre ya sera muerta,
 mi hermano se havia ahogado;
 pues por las grandes tinieblas,
 y la abundancia de guas,
 un Caos la Calle era,
 hasta que empezó Talia
 a ir peynando las trenzas
 de la que es Madre de dia,
 y la obscuridad se auenta,
 unos a otros saludan,
 el hijo a la Madre encuentra,
 y de borrasca tan fiera,
 que portento! Solo fue
 tan solo quien padeciera
 una muger, que dolor!
 Y en cinta, que grave pena!
 Pero pues ya no hay remedio,
 en el Cielo que se vea.
 No paro aqui sus rigores,
 porque prosigue su fuerza
 el Turia por siete dias,
 en cuyo tiempo se cuenta
 de Chiva lo lamentable.
 Aqui auditorio quisiera

*para explicar las congojas,
 las angustias, y las penas,
 prestale a mi iudo ingenio
 de Ciceron la eloquencia;
 pero acudiendo al assilo
 de la Candida Azucena,
 de aquella que fue escogida
 para Madre verdadera
 de aquel, que por redimirnos
 quiso morir en afrenta,
 a esta pues intitulado
 del Castillo, Madre nuestra,
 se acoge mi rudo estilo,
 para contar la tragedia
 de este lugar, pues se vió
 sumergido a la violencia.
 Pues la gran multitud de agua
 que el barranco aborta, se
 entra
 en el Pueblo, donde hizo
 tanto estrago, que mi lengua
 se turba aquí al referir
 al catastrofe y las penas
 que padecen los del Pueblo,
 y la gente forastera
 que a ver la fiesta acudieron,
 la que fue troncada en penas;
 pues assi que el subiendo
 tiró sus cortinas negras
 opacando con sus sombras
 de uterpe las luces bellas,
 quando la gente al reposo
 se acogió a las dos y media
 de la mañana empezaron
 a crecer las aguas fieras,
 de modo, que el que descansa
 en su lecho, se despierta
 viendose cubierto de agua,
 busca alivio, y no lo encuentra,
 oye delicadas voces
 que piden socorro a prisa,
 exclamando que me ahogó
 valedme vos Madre nuestra.
 Virgen Santa del Castillo
 en esta hora postreza.
 En cuyo tiempo la Madre
 por el hijo se lamenta,
 el esposo, por la esposa;*

*pero las aguas sobervias
 empujando con las casas
 toda una calle se lleva,
 sin otras muchas que aquí
 por no molestar las dexa
 para el silencio mi pluma:
 contempla, lector, contempla,
 en este enorme castigo
 que la Magestad inmensa
 sobre este lugar embia.
 Mas la Soberana Reyna,
 Virgen Santa del Castillo,
 en socorrerlos se empeña
 y su soberano Hijo
 atiende a su Madre Bella.
 Fue sossegado el diluvio
 y assi que la Aurora bella
 con sus dorados reflexos
 da luz a toda la esfera,
 se buscan unos a otros,
 el Padre al hijo no encuentra,
 ni el marido a la muger
 porque sumergidos quedan
 entre hombre, niños, mujeres,
 de mas de ciento cincuenta
 de cuenta que fenecieron
 en esta fatal tragedia.
 Y al cabo de quatro dias
 que a sacar cuerpos empiezan
 de entre la tierra, encontraron,
 o divina Providencia!
 un niño que vivo estava
 y maravillados quedan
 de oír al niño, que dice,
 que la Soberana Reyna
 Virgen Santa del Castillo
 le fue su guardia y defensa.
 Dexemos la triste gente
 en sus passadas tragedias,
 que en la Relación segunda
 promete humilde el Poeta,
 contar de Turia el rigor
 si grato silencio prestan.*

Fin

Segunda Parte, en que se da fin a las notables ruinas que ha ocasionado el río Turia en la Ciudad de Valencia.

*Ja que en el primer tratado
discreto Sector di cuenta
de las totales ruinas
que nuestro Turia en Valencia
ocasionó y las de Chiva,
Cuarte, Mislata y Paterna,
quiero que con mas silencio
de nuevo otra vez me atiendas.
Cumpliendo los ocho dias
de la venida primera,
a los quatro de Noviembre,
a las dos dadas empieza
de la tarde, nuestro Turia
a crecer con mas sobervia,
y con doblado rigor,
conduciendo mas madera;
cuyo rigor se demuestra
en los despojos de Arcas
y de Barracas enteras
que al Mar conduciendo va
para que sepulcro sea.
Toda esta noche creciendo
con gran rigor, y braveza
estuvo, mas quando cierra
su pabellon el Alcazar
con las cortinas de Estrellas,
para que salga Fatona
a hermosas las tinieblas,
si el Noto, y Austro dexara
que brillava su belleza;
siendo ya dadas las nueve,
con quartos de diferencia
tanta agua el Turia aborto,
que no era harta defensa
la pared que la circuye,
se ve que se sale fuera
de sus limites, aqui
fueron las ausias y penas,
el uno al poder Divino
con lagrimas, con ternuras
y devociones acude.
Los diputados ordenan
que todos los Carpinteros,
y Albañiles salgan fuera
y que recorran los Puentes.*

*Que impidan con diligencia
la salida de las aguas
por las Canales, y alenta
con instrumentos, y luzes
que procuren la defensa.
Nuestro General ilustre,
dispuso la providencia
que acuda tropa bastante;
nuestro Pastor nos franquea
sus tesoros y familia
con muchas hachas de cera;
los Nobles todos acuden,
y mucha gente pleveya,
los infantes todos lloran,
los jovenes todos rezan,
Frayles, Clerigos y Monjas
a Dios le piden clemencia,
pero el Turia va aumentando.
Pues que hemos de hacer
Valencia,
con el Rio que amenaza,
con relampagos que empieza
aguissime azul pavimento
que contra ti se revela?
i acudes a tu Vicente,
te hará presente que el era,
el que por librarte a ti
le maltrato una Centella,
y desde su Nincho al Turia
la distancia hizo midiera.
Si vas a Pedro Pascual,
el Temblor passado acuerda,
en fin, a cualquier hijo
que acudas, es cosa cierta,
te responderá ya Madre
hice por ti esta fineza
fui tu escudo en este lance,
te libre de tal tragedia.
Pero Valencia tus hijos,
dime hicieron penitencia?
Pues como quieres que acuda
a pedir a Dios clemencia?
esto responden tus hijos.
Pues di ya noble Valencia
a la fama, de que ponga*

a vista de esta tormenta
 sobre tus tristes ruinas,
 sí es que aun aquestas quedan,
 un epitafio que diga
 a los siglos que sucedan
 solo aquestas tristes voces,
 aquí yacen las dos celdas
 de Vicente, y de Luis
 estas ruinas entierra.
 A la que ha dado el Orbe
 el ingenio muchas pruebas,
 a la que le a dado a Marte
 tantas plumas y vanderas,
 y las ruinas esconde
 de la esclarecida Reyna
 Madre de Desamparados
 su Capilla; pero lengua
 detente, mira y repara,
 que a oido nuestra Princesa
 los lamentos de sus hijos,
 y mirando que no cessa
 a su mandato este Rio,
 se prepara a la defensa
 de sus adoptivos hijos,
 y de su cuna Valencia;
 y al Turia orgulloso dice,
 te humillare tu soberbia.
 Y encargandole a Baylon
 que quede por centinela,
 a las corrientes se arroja
 para rendir tu braveza,
 el hijo que vio a su Madre
 que con tanto amor se arresta,
 tambien la siguió gustoso.
 Lo insensible de las piedras,
 que bien patentes se miran,
 se desquician y se quiebran
 para castigar del Turia
 tan maldita inobediencia.
 En cuyo instante se sabe
 que empezó a perder sus
 fuerzas
 el Rio: el Critico calle,
 no valga en la sutileza,
 de que aquesto fue un acaso

propio de naturaleza;
 y acuerdese de la fe
 de la Valenciana tierra,
 y el amparo que esta Madre
 cada dia nos franquea.
 Mira a Baylon en el ayre,
 e infiera la consecuencia,
 recorra los otros Puentes
 verá menos resistencia,
 pero que no está Madre
 de Desamparados puesta.
 Y en fin en una palabra,
 calle en aquesta materia,
 que vencerme es imposible
 quando tal fe me goviera.
 en fin a ergos empezara
 no creo me respondieran,
 y si algo quisiera hablar,
 tan solo creo dixera
 estas siguientes palabras,
 Maria de Gracia llena;
 pero a tan grande favor
 solo será el corazon
 quien con lagrimas demuestre
 lo que no puede la lengua.
 Y aunque por el mucho estrago
 se rompieran las azequias,
 lo que por algunos dias
 el pan apenas se encuentra,
 no se tenga por castigo,
 pues que la docta prudencia
 de los Nobles Regidores
 dispusieron con presteza,
 que en los Molinos y Hornos
 con una motina fueran,
 que aunque la falta era mucha
 desimularse pudiera.
 Y pues que ya he relatado
 Auditorio esta tormenta,
 acudamos Valencianos
 a rendir muchas ofrendas
 a nuestra Madre Maria
 de Desamparados Reyna;
 y aunque Ciudad y Cabildo
 de gracias hicieron fiesta,

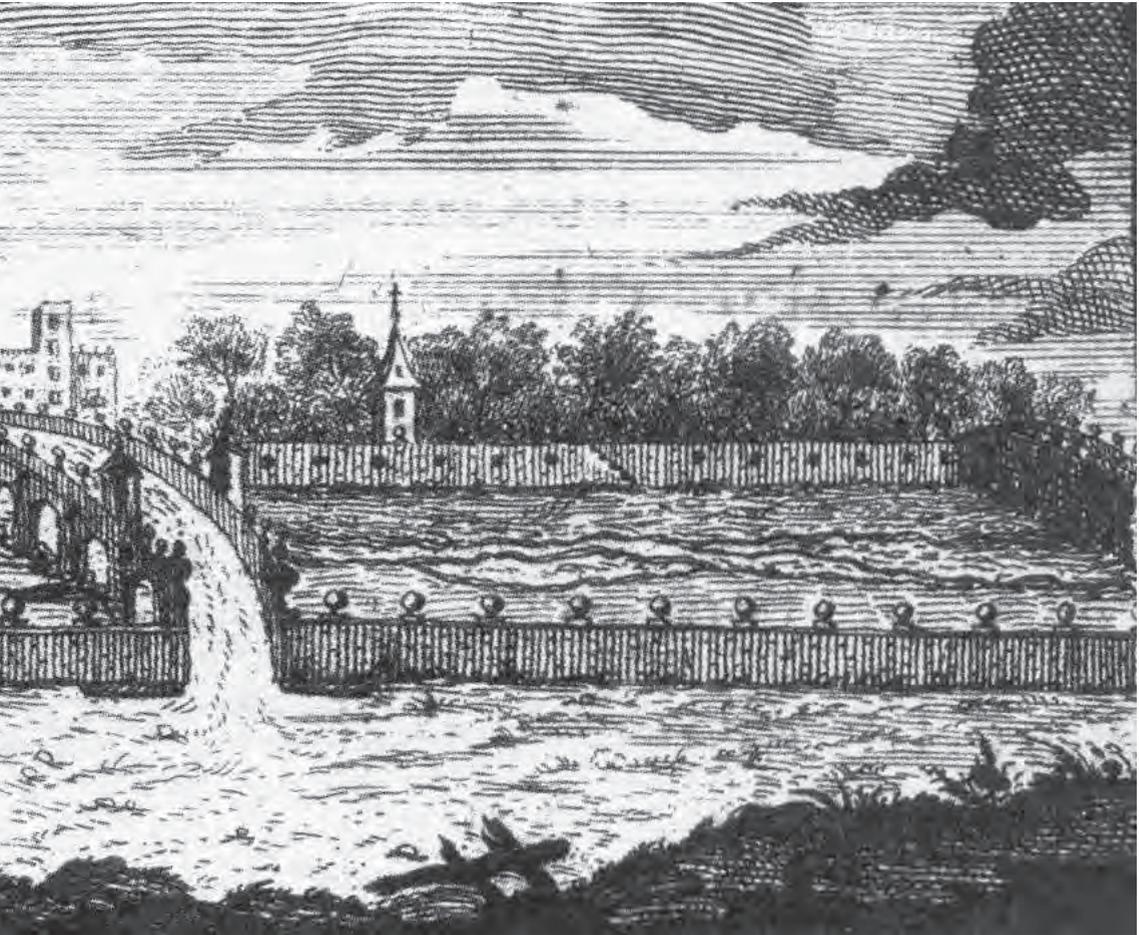
*acudamos a sus pies.
 Pero no, a la trompeta
 de la fama le direis,
 que le de al mundo una buelta,
 y que relate este caso,
 mientras que con reverencia
 decimos viva Maria,
 amparo de aquel que llega
 a pedir misericordia.
 Dígalo aquesta experiencia,
 viva esta insigne señora,
 viva nuestra centinela,
 viva nuestra protectora,
 mientras que pide el Poeta
 perdon de sus muchos hierros
 postrado a las plantas vuestras.
 Y se suplicando digan
 todos de aquesta manera,
 la Soberana Madre,*

*pues libraste aquesta tierra
 el año de los Temblores
 que el Migalete cayera
 sosteniendole tu mano
 y en la presente tragedia
 vos haveis sido el Escudo,
 libranos de que nos sea
 el orbe precipitado
 por nuestra mala conciencia.
 Esto os suplico Señora,
 mientras Valencia constante
 aplaude vuestras piedades,
 y que sus hijos vocean
 diciendo viva Maria
 de Desamparados Reyna.*

Fin

Vista del río Turia desde el margen derecho, en el arranque del Puente del Real, con el palacio del Real al fondo. Grabado de José Vergara. 1762.





 1783

Nueva avenida de grandes proporciones de la que se cita muy especialmente la heroicidad de un joven, que se deslizó con cuerdas para destrabar un gran tronco que ponía en riesgo uno de los puentes de la ciudad⁷⁶.

Atendiendo a que por la avenida actual de agua del río se han destruido los campitos cultivados dentro del cauce del río indebidamente, ofreciéndose al presente oportunidad para embarazar el que se cultiven de nuevo, se acordó de conformidad que el señor Procurador General continúe sus instancias judiciales en los autos pendientes sobre ello para que se guarde la fijación del río, sin que se permita extenderse en ello.

 1801.

En 17 de Noviembre de 1801 un temporal que duró mas de veinte y quatro horas de continua y tempestuosa lluvia con fuertes truenos, causó tan grande avenida que saliendo el Rio Turia de Madre inundó todo el Llano de Zaydia, calle de Murviedro, y aun llegó a entrar agua en el Convento de Santa Monica. Con esta noticia se convocó a Palabreta, y temiendo que si a las aguas del Rio no se agregasen las que hubiese cogido el Rio de la parte de Aragon corria gran peligro la Ciudad, determinó el Ilmo. Cabildo exponer el SSmo Sacramento, y que no se reservase hasta haber cesado el peligro. Estuvo manifesto todo aquel día y noche velandole dos Sres Canonigos y Beneficiados. Vajó el Rio, y a la mañana siguiente volvió a tomar aumento con las Aguas de Aragon, pero no fue con tanto exceso, por lo que concluido el Coro, se cantó una Misa de accion de gracias por un Sr Canonigo antiguo y se reservó el Sacramento. En el día primero, se cantó Misa de Rogativa, en lugar de la segunda que havia señalada por Aniversario. En las Velas tuvieron los Sres Canonigos las distribución de un Doblón, y los Beneficiados seis sueldos en las Velas de día, y doce en las de Noche, y doble los Sres Canonigos.

 1845

En octubre la ciudad vivió un furioso temporal entre los días 22 y 25, con la consiguiente crecida del Turia.

 1860

Nuevo temporal y crecida muy fuerte del caudal durante los días 4 y 5 de noviembre. No se produjo desbordamiento

76. Registros del Cabildo Municipal. Fines del XVIII.



Puente de la Trinidad.
Fotografía de Jean
Laurent, 1870.

1864

Fuerte avenida del río tras un temporal de lluvias. Es la llamada “riada de San Carlos”, por el día 4 de noviembre en que se registró. Las pérdidas globales en la provincia se cifraron en 57 millones de reales

1870

En los días 18 y 29 de septiembre hubo un fuerte temporal que trajo como consecuencia una avenida del Turia y la consiguiente inundación. Hubo víctimas, los daños en cultivos y puentes fueron graves, las comunicaciones se interrumpieron.

1887

En evitación de futuras riadas, el Concejo de la Ciudad y demás corporaciones oficiales tenían realizado en este año un proyecto de desviación del cauce del Turia, en el cual se fijaba que las aguas serian vertidas en la Albufera utilizando el barranco de Catarroja. El proyecto no fue ejecutado, de hecho tuvo entonces numerosos detractores que lo desautorizaban basándose en que no hacía falta tal desviación, argumentando que la ciudad tenía soberbios puentes que aguantarían sin duda cualquier riada⁷⁷.

77. Justo de Ávila. *Suplemento del diario Levante*. Valencia, 1954.



1897

Se produce una gran riada, de la cual se transcribe una crónica especialmente descriptiva de la tragedia⁷⁸.

Los valencianos no recordaban una riada tan imponente y desoladora como la sufrida por Valencia en aquel año. En el mes de noviembre, el Turia sorprendía a todos con una gran avenida, que se iniciaba a las cuatro de la tarde. Su caudal, tan corto de continuo, se elevó hasta los tres metros y las aguas penetraron en Campanar, en el Grao y en Nazaret. No hubo desgracias personales, pero sí momentos de gran peligro y salvamento angustioso de gente que quedó aislada.

Decreció el caudal de las aguas, pero las lluvias continuaron y de nuevo comenzó el río a crecer. Quedó sin poder circular el famoso ravachol, el popular tranvía de vapor de la ciudad al Grao.

Ni tampoco los tranvías con imperial, tirados por caballos. El grao y Nazaret quedaban nuevamente incomunicados. El día 9, la lluvia era torrencial y un viento huracanado azotaba la ciudad. Árboles y tejas eran arrancados por la fuerza del viento. Un gran bloque de piedra se desprendía desde lo alto del Miguelete y caía junto a un tranvía de caballos, la gente se precipitaba junto a los pretilos para asombrarse antes tan imponente espectáculo. El río era como un mar embravecido, de aguas rojizas, que arrastraba

Multitud en el Puente de San José viendo la crecida del río Turia durante la riada de 1897. Antonio García 1897. Archivo Huguet.

78. Vidal Corella, Vicente. *Suplemento del diario Levante*. Valencia, 1947.



Multitud en las Alameditas de Serranos viendo la crecida del río Turia en la crecida de 1897. Antonio García 1897. Archivo Huguet.

los más diversos objetos y enseres. Un periodista que se hallaba entre los curiosos junto al puente de San José, vio llegar entera una barraca en la huerta arrastrada por las aguas. Después un pajar completo sobre el que se veían tres arrogantes ocas, un gato y un pollo que miraban con asombro las turbias aguas. Todo se deshacía al chocar contra las piedras del puente de San José. Después, el periodista quiso controlar la enorme velocidad de las aguas, y con el reloj en la mano contó el tiempo que tardó en pasar un bocoy flotante del puente de la Trinidad al del Real; fueron ochenta segundos. A las once de la mañana el Turia inició nueva crecida de sus aguas y poco después el pontet de fusta, como se designaba al de la Sociedad Valenciana de Tranvías y que había sido inaugurado cinco años antes, crujía por la parte recayente a la estación, desprendiéndose de aquella orilla, y partiéndose en tres pedazos era arrancado por la corriente. La gente, atónita, contemplaba como el puente, casi todo de madera, era llevado por las aguas, flotando como grandes barcazas hacia el puente de la Trinidad. Se temió un tremendo choque, pero los trozos desaparecieron tragados por las enormes fauces del puente de piedra. La rapidez del suceso, el continuo subir de las aguas y las noticias que circulaban de inundaciones hicieron que la alarma cundiera entre la gente. Las autoridades hicieron retirar muy a tiempo a los curiosos que se agolpaban junto a los pretilos y en los puentes pues las aguas se desbordaban por Campanar, inundando Marchalenes, el Llano de Zaidía y Calle Alboraya. Por

la calle de Liria (después llamada de Salvador Giner) entraban las aguas en avalancha inundando las de Na Jordana y adyacentes. Las campanas de la iglesia del Carmen tocaron arrebato y también las de otras iglesias. Creció la angustia al invadir las aguas las calles de Sagunto y Alboraya elevando el nivel a los tres metros. La Alameda quedaba totalmente inundada y aislados los cuarteles de la Guardia Civil, Algirós y los de Infantería y Caballería. De este se escapaban espantados los caballos ante la invasión de las aguas.

La plaza de Tetuán era un enorme lago. Y las aguas seguían avanzando. Los periódicos de la época publicaban extensas informaciones destacando los numerosos actos de heroísmo efectuados en auxilio de los que quedaban incomunicados por las aguas. Fuerzas de la Guardia Civil, a caballo, a cuya grupa saltaba la gente desde las rejas y balcones; grupos de paisanos, con carros y tartanas, evacuando a mujeres y niños; marineros con barcas, algunas de las cuales zozobraban en plena tarea. Y junto a estas noticias otras pintorescas, como la de que al llegar la riada a un carral de Monteolivete, cien toros se escaparon internándose por la Huerta, sembrando el pánico entre los labradores. Pero a cuanto estaba pasando se acumulaba después otra calamidad.

Una intensísima lluvia caía sobre la ciudad. Parecía, decía un periódico, como si se hubieran abierto las cataratas del cielo y que una tromba inagotable vertiera sobre la ciudad su copiosísimo caudal.

Vista de la riada en el Puente del Mar. 1897. Archivo José Huguet.



1921 - 22 - 23

En estos años se registran copiosas lluvias a comienzos del otoño y avenidas sin importancia.

1949

En la ciudad de Valencia, la avenida del Turia que se recuerda como “*la riada de las chabolas*” fue la que se produjo el 28 de septiembre de 1949, a raíz de un fuerte temporal de lluvias. Las chabolas que dan nombre a esta catástrofe se concentraban en mayor parte dentro del viejo cauce del Turia, en buena medida en las inmediaciones del puente de Campanar (inaugurado en 1937) y del Paseo de la Pechina, en el margen derecho. Las casas, a veces construidas de forma estable y ordenadas en incipientes calles, tenían en ocasiones parcelas de cultivo anexas. Curiosamente, la inundación de septiembre tuvo previo aviso: en febrero ya hubo una huida masiva de chabolistas cuando el río sufrió una crecida repentina. Pero el Ayuntamiento, del que era alcalde José Manglano Selva, no tomó determinaciones ante lo que era un peligro evidente. El Turia trajo el 28 de septiembre un caudal máximo de inundación de 2.800 metros cúbicos por segundo. La inundación vino de día, de haber llegado de noche, cuando la gente dormía en las chabolas, podía haber producido centenares de muertos.

El 1 de octubre de 1949, los periódicos de Valencia publicaban la decisión municipal: nunca más se permitiría la construcción de chabolas ni casas, del tipo que fuera, en el cauce del Turia. Por fortuna se habían podido evacuar las viviendas construidas en el río. La prensa, durante los días siguientes a la inundación, puso empeño en desmentir un bulo que corría por la ciudad, según el cual había sido producida por la rotura del pantano del Generalísimo. El balance oficial indicaba que la inundación de 1949 provocó 41 muertos en los barrios de Nazaret y el distrito marítimo y 148 millones de pesetas en daños.

La destrucción afectó a 98 casas; otras 624 necesitaron reparaciones. Las chabolas destruidas se calcula que fueron unas dos mil⁷⁹.

79. *Diario Levante*. Valencia, 1949.



Chabolas en el cauce frente al Colegio de los Jesuitas y la Casa de la Caridad.

Distrito marítimo junto a la antigua estación de ferrocarriles. Archivo José Huguet.

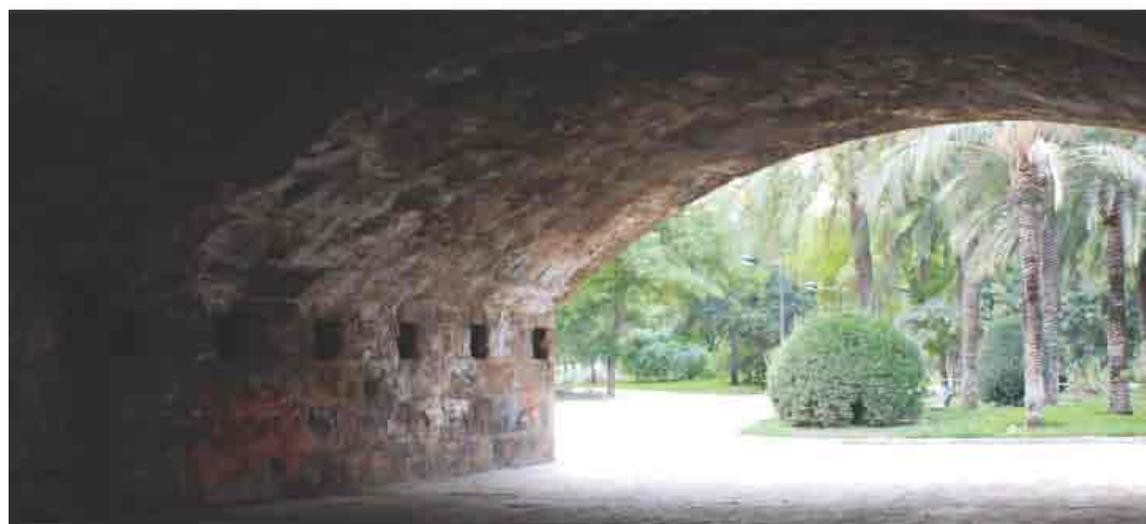




Chabolas junto al puente de Aragón. Archivo José Huguet.

Chabolas junto al puente de Astilleros. Archivo José Huguet.



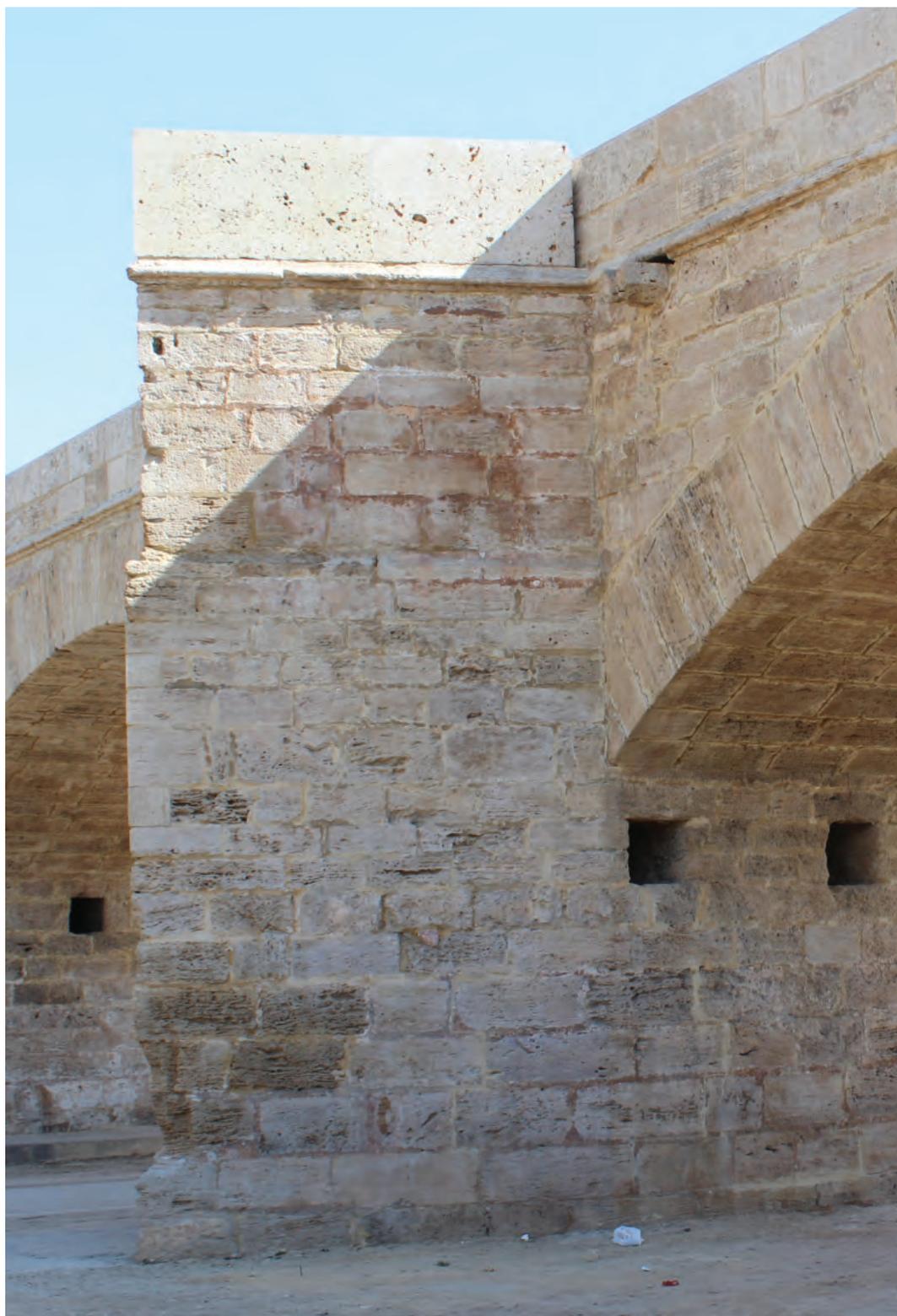


Capítulo 5.

Primeros puentes en el río Turia



A las puertas del siglo XVIII, la ciudad disponía de cinco puentes de piedra, considerados actualmente como los *puentes históricos*, que como veremos a continuación, se construyeron entre el siglo XIII y el siglo XVII. Todos ellos, excepto el ya citado *Al-qantara*, que podemos suponer de origen romano, o en su defecto musulmán, y que con seguridad era de piedra, fueron en origen *palancas*, es decir puentes estrechos de palos, que posteriormente fueron construyéndose de piedra, no siempre en los mismos emplazamientos originales. Cronológicamente se considera el primero de ellos al de Serranos, seguido del puente de la Trinidad, el del Real, el del Mar y el de San José, este último llamado en origen *Nou* (nuevo).





Detalle del Puente de Serranos. *Vista de la Ciudad de Valencia*. Antonio Van Den Wijngaerde. 1563.

EL PUENTE DE SERRANOS

Existe un documento del siglo XIII que incorpora datos acerca de la construcción del Puente de Serranos, llamado en el mismo *Superior* y de otro, probablemente el titulado *Pont de Lleida o dels Catalans*, llamado *Inferior*. Se trata de un testamento, otorgado por Bernardo Carmona en 1254, donde se legan diez sueldos para la obra del puente inferior y otros tantos para la obra del puente superior. No sabemos si en dicha fecha se estaban reparando los puentes, y por lo tanto ya existían desde tiempo atrás, o bien se reparaban a causa de los estragos de alguna riada, al menos se tiene noticias de una ocurrida en 1246. Dicho documento es de importancia extrema para la datación de ambos puentes, ya que indica sin asomo de duda que, o bien se estaban construyendo ambos puentes en dicha fecha, o se estaban recogiendo fondos para su inmediata construcción o reconstrucción, aunque desde luego resulta más sensato abogar por la primera opción. Esto supone que el Puente de Serranos se estaba ejecutando o reparando en 1254, dieciséis años después de la entrada de Jaime I El Conquistador en Valencia. Por otra parte, el llamado *puente superior*, tenía dos torres con barbacana en



uno de sus lados y obradores entre una primera puerta y la media, cerradas con puerta y cadenas⁸⁰. En 1262 continúan construyéndose ambos puentes.

Parece factible proponer que el Puente de Serranos se asentara sobre las bases del viejo puente romano o árabe, aunque se mantienen ciertas dudas al respecto. Como ya se ha indicado, dicho puente a pesar de su robustez, y según afirma Torres Balbás⁸¹, fue destruido por completo en la grandiosa riada de 1088, aunque evidentemente debió reconstruirse tras esta catástrofe de algún modo, o bien hacerse uno nuevo de palos en paralelo al mismo, ya que con certeza a la llegada de Jaime I existía un puente, que se cita expresamente el *Llibre del Repartiment*, donde se indica que el mismo permitía el acceso a la ciudad por la *Bab-al-Qantara* (Puerta del Puente).

No sabemos si dicho portal musulmán coincide exactamente con el emplazamiento donde después se levantaría el Portal de Serranos, en íntima asociación con el Puente del mismo nombre, que inició su construcción en 1349, años antes de acometer las obras de la nueva muralla cristiana concluida en 1370, lo que se entiende como factible ya que ambos cercos, viejo y nuevo, coincidieron aproximadamente en

Vista de la Puerta de Serranos de Valencia. Revilla, Jean Baptiste. 1767-1825.



80. Huici Miranda. *Historia Musulmana de Valencia y su región*. Valencia, 1969-70.

81. Torres Balbás. *Ciudades Hispano Musulmanas*. Madrid. 1966.

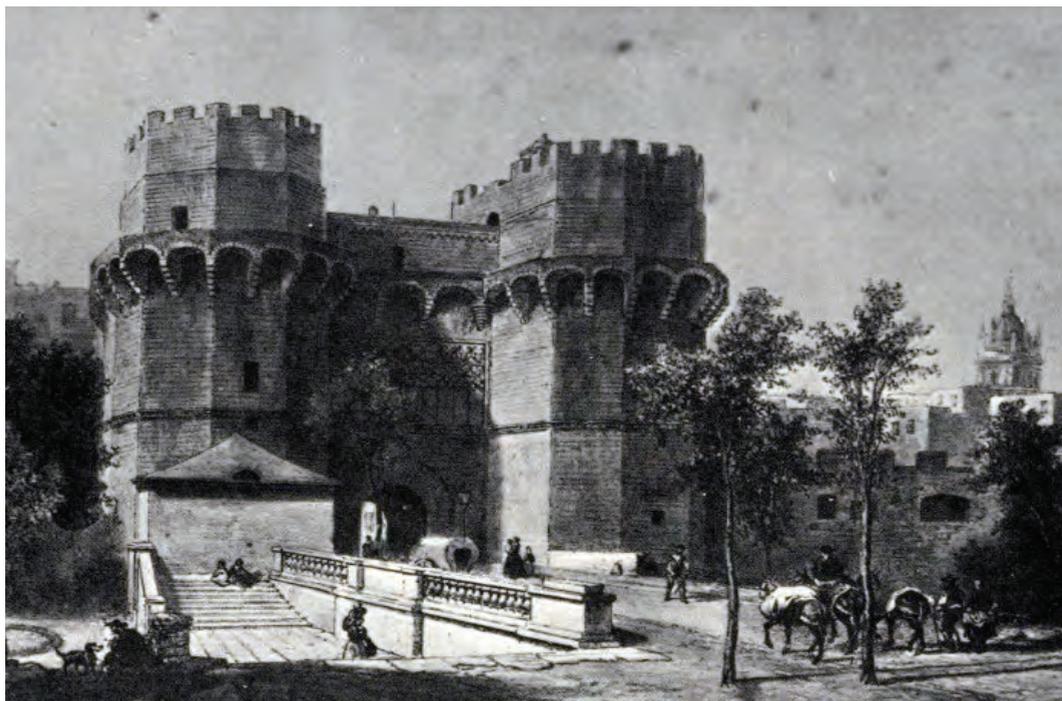


El Puente de Serranos en el año 1903, con toros pastando en su margen derecha. Archivo José Hugué.

dicho punto. El Puente y Portal son denominados de Serranos debido a que parte de las tropas que acompañaron a Jaime I en la conquista de la ciudad, eran aragoneses oriundos de las montañas de Teruel, es decir, de la sierra, y el rey les donó casas y propiedades en dicho sector urbano, donde se instalaron conjuntamente.

Podemos plantear dos alternativas: que el primer puente que sustituyó al puente romano o árabe tras la gran riada de 1088, pudo ser ya el ejemplar mixto de piedra y madera origen del puente que hoy conocemos, o bien que se construyó primero una *palanca* que daba servicio de paso sobre las aguas y que luego desapareció, quien sabe si pudo ser armada junto al viejo puente roto mientras éste se reparaba, o bien en paralelo a éste o a caballo sobre los antiguos restos pétreos, lo cual resulta más dudoso. En cualquier caso, el puente cristiano cuyo emplazamiento se mantiene actualmente, adoptó con prontitud una estructura mixta compuesta por una base de mampostería y un paso de madera.

Pese a ello, su falta de solidez propició que en la riada de 1321 y 1328 sufriese daños, que fuese objeto de reparaciones en 1349, y totalmente destruido en la grandiosa de 1358. En 1401 es reconstruido y vuelve a sufrir daños en la riada



de 1406, siendo parcialmente arrastrado por las aguas y perdiendo cuatro arcos, y de nuevo en la riada de 1428 vuelve a sufrir la pérdida de dos de sus arcos.

El año 1517 supone la destrucción total del puente, tras la gran riada del 21 de septiembre, y el 22 de Julio de 1518 se inicia la construcción del puente de piedra que conocemos hoy en día, dentro de cuya estructura, como enuncia Escolano:

incluyeron gran cantidad de piedras con inscripciones romanas que se encontraron por la ciudad, y consta en los archivos los gastos de recogida

En 1412, se compraron dos casas delante del Portal de Serranos para despejar las vistas del mismo y facilitar el acceso al Puente⁸².

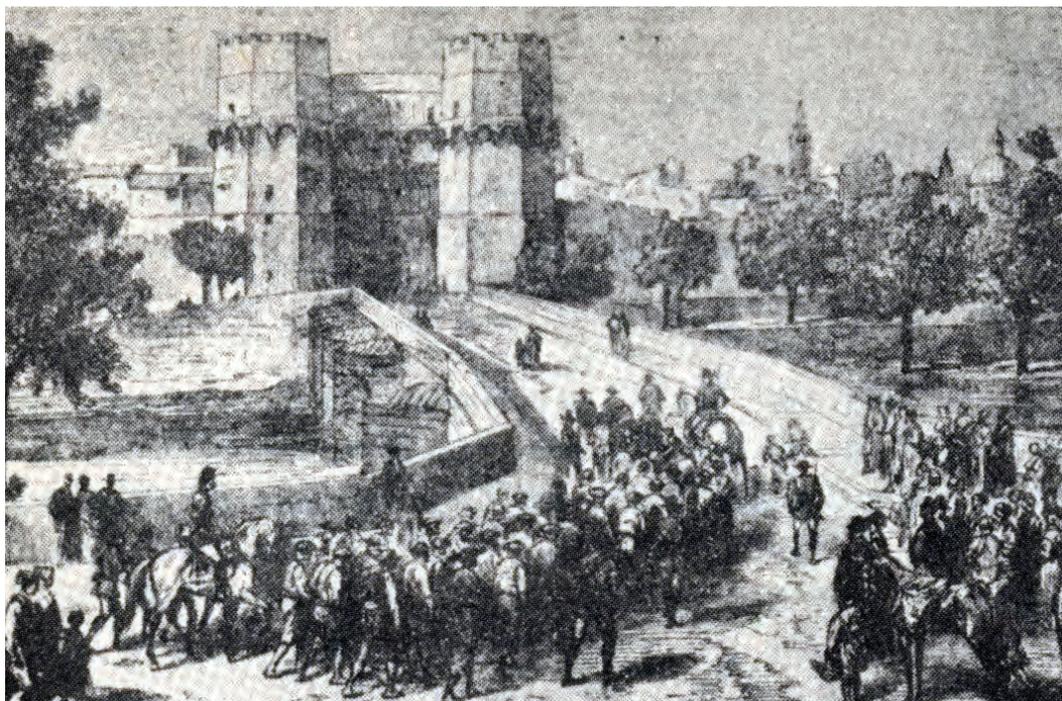
Per embellir el Nou Portal del Cami de Morvedre foren comprades dos albergs que son en la plaza del dit portal que ia vers la plaça de San Lorenzo

En el mismo registro leemos lo siguiente:

La clau del Portal del Temple fou acomanada a Francesc Marti, la de Serrans a Bernat Juliá, la de San Vicent a Jaume Ferrer, la de Quart a Pascual Gensor

Vista de las Torres de Serranos. Grabado del siglo XIX.

82. ARV-MR. Cuentas. 1412.



Los revolucionarios de Alcoy, son conducidos en 1868 a la ciudad entrando por el Puente de Serranos, para ser custodiados en el Portal, que era cárcel entonces.

Habiendo destruido una grande y casi increíble inundación del Turia el antiguo puente, cuidaron de levantar éste desde sus cimientos Olfo de Proxida, vocal eclesiástico, Galcerán Carroz y Pardo, vocal militar, y Miguel Ros, vocal de los ciudadanos procuradores de la obra de los Muros, aprobándolo Gaspar Felipe Cruilles, Francisco Gil, Miguel Ángel Bou, Guillermo March, Bartolomé Bernegal y Miguel Berenguer, jurados de la Ciudad, año de la Salvación de los hombres 1518...

El puente consta de 9 arcos escarzanos, que miden entre 14 y 15 metros de luz. Dichos arcos están soportados por ocho muros exentos, estando los extremos soportados por los pretilos del cauce, que presentan una anchura que oscila entre los 3,20 y los 3,60 metros. El puente se proyectó teniendo en cuenta las dimensiones del Puente de la Trinidad, que había sido capaz de resistir la gran riada de 1517. Al tener un número de ojos impares, se potencia el arco central, amplificando de este modo la simetría del puente. Precisamente se observa como aparece a menudo en la cartografía el tránsito del agua por este vano central. Su longitud es de unos 150 metros y su anchura de 9 metros. Por su parte, el Portal de Serranos coincide exactamente con el eje del puente.



El puente dispone de unos tajamares denominados toros o junquillos. Según Garín, es el único puente que ostenta sendas molduras semicirculares en los llamados toros o junquillos, una sobre los tajamares que protegen al puente de los objetos flotantes que transporta el río, y otra a lo largo del exterior de las barandas, quizá con objeto de evitar aristas y suavizar el tacto de su borde.

Este puente fue el primero al que se le adosaron unos casilicios, pequeñas construcciones a la manera de pabellones cuadrados para alojar estatuaria sagrada. Entre el tercer y cuarto arco, el casilicio de la izquierda sustentaba la cruz del Patriarca de la Iglesia de San Bertomeu, que fue colocada en 1408 y en el de la derecha la estatua de San Pedro Nolasco, colocada en torno al año 1670. Estos casilicios desaparecieron en los combates de la guerra de la Independencia, en concreto durante el asalto francés del año 1810, y posteriormente nunca fueron rehabilitados. También desaparecieron sus barandas originales, perdiéndose con ellas una inscripción que databa el inicio de las obras del

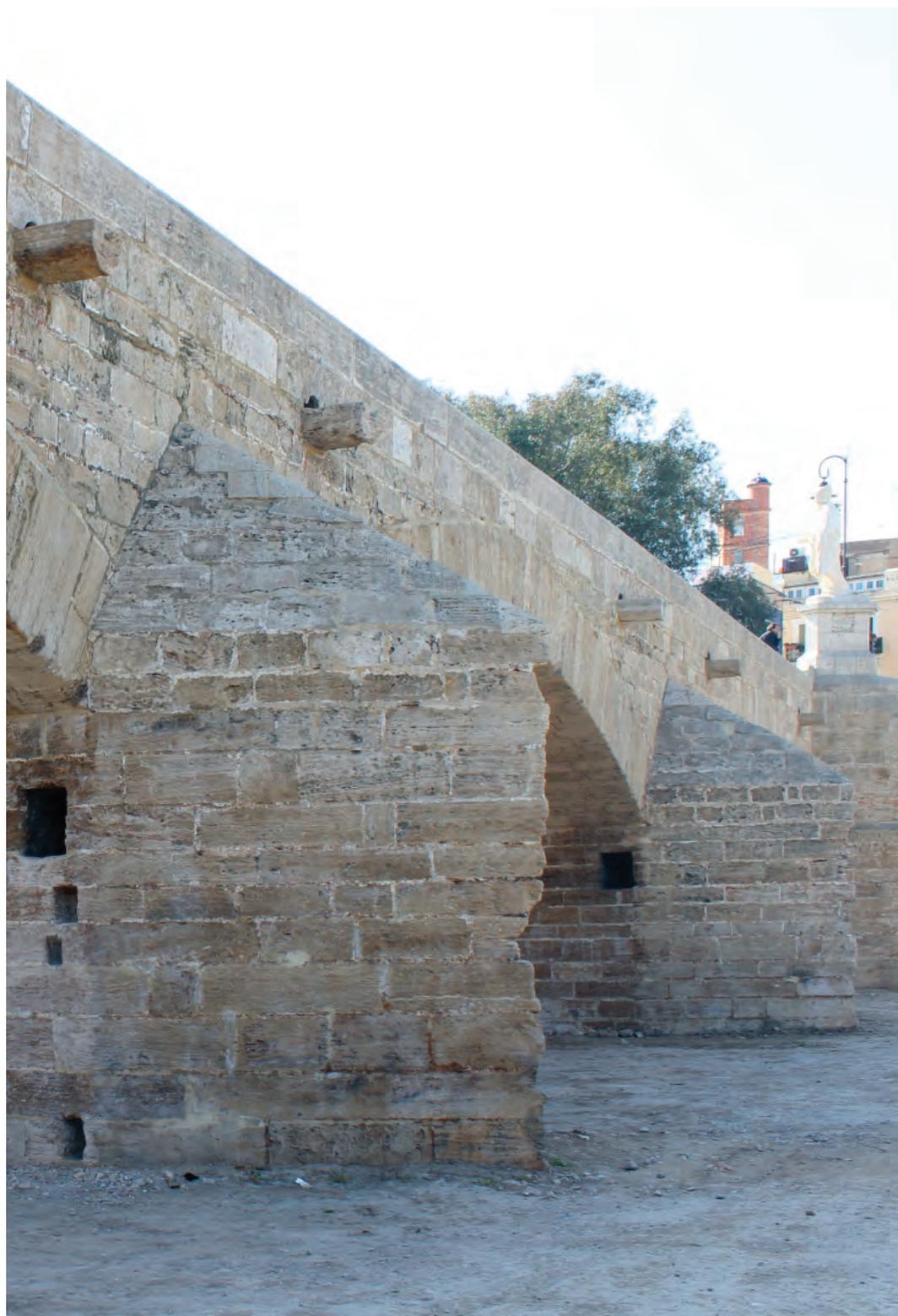
Barberos en el puente de Serranos. Levy. 1890.



El Portal de Serranos.
Allen, James Baylis. 1837.

puente. Tanto el Puente del Real como el Puente de Serranos fueron objeto de unos proyectos de ampliación en anchura, aunque por suerte en el caso del de Serranos se desestimó rápidamente por el Ayuntamiento, en concreto por dos motivos razonados. El primero era de tipo económico, ya que el presupuesto de ensanche del mismo resultaba mucho más elevado que el del Real, dado que tendría que ampliarse por los dos lados, y no solo por uno como en el otro caso, ya que tenía que quedar del mismo modo, esto es, con las dos torres del Portal de Serranos perfectamente centradas en su eje entronizadas como punto principal de perspectiva. El segundo era por cuestiones de tráfico, puesto que la ronda de circunvalación urbana y las vecinas calles de Serranos y Náquera tenían, en aquellas fechas de 1969, pocas posibilidades de absorber gran intensidad de circulación, por lo cual no se justificaba una intervención tan compleja y costosa⁸³.

83. Datos del Boletín Municipal Oficial. 1969.



Detalle del Puente de la Trinidad. *Vista de la Ciudad de Valencia*. Antonio Van Den Wijngaerde. 1563.



EL PUENTE DE LA TRINIDAD

Este puente es el más antiguo de los que disponemos actualmente realizados en piedra. Aunque como ya hemos indicado existen ciertas dudas, es opinión mayoritaria de los cronistas valencianos que este Puente tuvo como precedente al ya citado “*Puente dels Catalans o de Lleida*”, puesto que las tropas de Lleida que acompañaron a Jaime I se ubicaron por orden del rey en la calle Lleida, vecina a la Iglesia del Salvador, y allí ya existía el llamado Portal del Cid, que se abría en la muralla musulmana. A su vez y por el mismo motivo, la puerta de la muralla que cerraba dicha calle se le denominó *dels Catalans o de Lleida*, tomando el nombre del puente.

Algunos historiadores manejan otra alternativa, proponiendo que ya había en dicho sector del río un puente en 1238, y que precisamente tomó ese nombre nuevo desde que por él cruzaron los hombres de Lleida el río, para asaltar la ciudad. Sea como fuere, el siguiente dato es determinante respecto de su existencia, aunque no de su exacta ubicación, pues demuestra que 30 años después de la conquista, en 1268, había efectivamente un puente llamado de Lleida que, fuera o no de nueva construcción, se levantaba en el mismo emplazamiento en el que después se construirá el Puente de la Trinidad. Se trata de un documento en donde se expresa



que Jaime del Puig se instala en un real, alquería o almunia, situado al final del Puente de Lleida, esto es, en la margen izquierda del río, junto a la llamada Rambla⁸⁴.

Vista del Puente de la Trinidad con el portal y la muralla. Grabado siglo XIX.

Establecimientos: Raimundo Gilabert y María su consorte, por ante Raimundo Macane a 7 de los idus de octubre de 1268 establecieron a Jaime de Puig cierto Real sito al cabo del puente de Valencia llamado de Lleida

El puente, que en origen era una *palanca* o puente de palos, es totalmente destruido en la riada de 1321, y de nuevo parcialmente dañado o destruido en la de 1328. A través de un primer puente, de madera, accedió el rey Pedro IV, apodado del *punyalet*, a la ciudad en el año 1336. En el *Manual de Concells*⁸⁵ aparece reseñada una orden de reparación del Puente de la Trinidad en el año 1345, por la cual se generó una discusión ciudadana a causa de los altos costes de las obras. En el año 1349, el 12 de marzo, el *Consell de la Ciutat* ordena que se inicie la reconstrucción del Puente de la Trinidad, realizándolo en su totalidad de piedra. Resultaba necesario que estuviese en buen estado puesto que enlazaba la ciudad con el arrabal periurbano de *Sant Guillem*, que se ubicaba entre las actuales calle Sagunto y la



84. ARV - Clero. Legajo letra B. nº 15.

85. ARV.MC - A-5. Fol.52 v.



Vista del Puente de la Trinidad, hacia San Pío V, desde el pretil derecho. Archivo José Huguet.

de Alboraya, y que tomaba su nombre de un Hospital fundado en el siglo XIII por el caballero Guillem de Escrivá. En el año 1355 se completa el puente con nuevos arcos de piedra bajo la dirección de Pere Viñes y reparado por orden del *Consell de la Ciutat*.

Sin embargo, en 1358 el único arco levantado es demolido por la riada, y se reinicia su construcción en el año 1402, según manifiestan los jurados de Valencia al Papa Benedicto XIII en carta fechada el 3 de junio de dicho año, en la que se hace alusión al Monasterio de la Trinidad, que se construía al cabo del mismo en la orilla izquierda. En 1404, Guillem de Solanes, Maestro Mayor de las obras de la ciudad, comienza a trabajar en el puente, que aparece citado entonces como el Puente de Piedra de la Rambla, que se tiende entre el portal dels Catalans y el Monasterio de la Trinidad⁸⁶.

El puente consta de 10 arcos apuntados o escarzanos cuyas medidas oscilan entre 13,50 y 14,30 metros, formados sobre nueve pilas exentas que miden entre 3,00 y 3,40 metros, que apoyan sus extremos en los pretils del cauce. Gracias en parte a su solidez y al refuerzo estructural que suponen las sólidas escaleras que incorpora, ha resistido todas las riadas

86. Carcel Orti, M. *Miscelánea de Estudios Medievales*. CSIC. 1992.

posteriores, incluyendo la fatídica de 1517. Sin embargo, también sufrió algún desperfecto, ya que en la riada de 1557 desaparecieron sus pretilos arrastrados por las aguas.

En el año 1533 se prohibió el tránsito rodado por el mismo para evitar en todo lo posible su deterioro. Es uno de los puentes de menor altura, lo cual puede ser también uno de los motivos responsables de su inveterada resistencia.

Tiene la misma anchura que el puente de Serranos pero es cuatro varas menor en longitud. En el año 1604 se intentó adornar mediante un casilicio con la Santísima Trinidad, pero finalmente no se hizo, pero en el año 1722 se instalaron dos casilicios, que incorporaban las figuras de San Bernardo y de las Santas María y Gracia, que fueron destruidas en el año 1823 debido a su deficiente conservación. En 1947 se ubicaron las esculturas de San Luís Beltrán (a la derecha) y Santo Tomás de Villanueva (a la izquierda), realizadas por el italiano Ponzanelli, que habían sido instaladas en un principio en el puente de San José hasta 1906 y serían trasladadas al Museo de Bellas Artes posteriormente.

El río Turia y el Puente de la Trinidad, hacia 1890. Archivo José Huguet.

Detalle del cauce del río junto al Puente de Serranos. Aparecen personajes jugando. *Vista de la Ciudad de Valencia*. Antonio Van Den Wijngaerde. 1563.







Detalle del Puente del Mar. Vista de la Ciudad de Valencia. Antonio Van Den Wijngaerde. 1563.



EL PUENTE DEL MAR

Su denominación es obvia puesto que a través de este puente se relacionaba la ciudad de Valencia con los poblados marítimos y el mar, situado aproximadamente a 3,5 kilómetros de distancia del mismo. Como el resto de los puentes, al principio fue una *palanca*. El primer dato que se conoce del Puente del Mar data de la riada de 1321, por cuya causa tuvo importantes destrozos. Posteriormente en 1406 fue totalmente destruido tras la riada de ese año. Los palos de los puentes eran arrastrados por las aguas río abajo, muchas veces hasta el mar donde se perdían, y otras acababan varados en la desembocadura o a lo largo del cauce. Con motivo de esta riada y los daños producidos, aparece una carta de pago a siete operarios a los que se les había mandado ir río abajo a buscar las *palancas* del Puente del Mar a diversos lugares, allá donde las aguas las habían depositado⁸⁷.

87. Libro de Sotsobrería de Murs y Valls pertenecientes a los libros 1406 y 1407. Dilluns XXV de Octubre de 1406.

“Doni an Jacme Fe, e an Francesch Crespi, e an Pere Morlans, e an Pere Escuder, e an Bernat Ramon, e an Ramon Doría, e Anthoni Oliner, os quals anaren riu avall per cerquar les palanques del pont de la mar que lo riu sen havia aportades les quals trobaren en diversos lochs, els doni pero lus treballs XIII sous.”



El Puente es de nuevo arrastrado en la avenida de 1472 y también en la de 1487. La gran riada del 28 de septiembre del año 1517 generó desperfectos al mismo, y aunque sorprendentemente en esta ocasión sólo perdió las barandas, quedó dañado en su estructura, lo cual planteó la necesidad de construirlo de una manera más sólida, dado el gran tránsito que se desarrollaba entre la ciudad y el floreciente puerto. Pero de nuevo el 17 de octubre del año 1589 y en los dos días siguientes, cuando la riada alcanzó su mayor intensidad, es destruido al no ser totalmente de piedra. El 2 de septiembre del año 1591⁸⁸ se decide definitivamente realizarlo totalmente de piedra. Dicha importante decisión desató una polémica, por causa de su emplazamiento, entre los monjes Trinitarios del Convento del Remedio, emplazado junto a la Puerta del Mar en la margen derecha, y los Frailes del Convento de San Juan de la Ribera, que tenían su monasterio en la margen izquierda, junto a los terrenos llamado del Prado, posterior Paseo de la Alameda, en los terrenos que ocupan actualmente diversas instalaciones militares. El litigio tuvo como consecuencia la elección de su definitivo emplazamiento, un tanto sesgada sobre el cauce, con el fin de que nadie quedara perjudicado. Con motivo de esta riña se hizo el ripio popular que aparece a continuación:

Vista del Puente del Mar con el tranvía tirado por caballos. Archivo José Hugué.



88. AMV. M.C. núm 177.



Puente del Mar desde el río Turia y panorámica de la ciudad de Valencia. Entre 1910 y 1933. Archivo José Huguet.

*El remedio de San Juan es la muerte del Remedio,
el mejor medio es el medio.*

Sin embargo, el litigio tenía fundamento mas allá de la riña entre frailes que trascendía como cierta guasa, ya que desde el primer planteamiento de cara a su construcción, se determinó que el emplazamiento del futuro puente debería estar situado junto al huerto del Convento del Remedio, es decir, aproximadamente en el lugar en el que se encuentra actualmente la Pasarela de la Exposición, sin embargo, su ubicación planteaba un problema puesto que el puente quedaba prácticamente oculto entre el Convento y la Casa de Armas o Ciudadela. Ello provocó un descontento por parte de los ciudadanos, que incitó al *Consell* a paralizar las obras ya comenzadas, para que un grupo de expertos en la materia indicasen cuales eran sus opiniones.

Se realizó para tal fin una relación jurada, fechada en 22 de agosto de 1591, en la que dichos expertos manifestaron que la mejor ubicación según su opinión no era el emplazamiento planteado, sino que el puente debía ser construido junto a los cimientos del demolido puente de madera. Así decidido, se encargó el proyecto y la ejecución del mismo al picapedrero Francisco Figuerola, natural de Játiva, vecindado de Valencia, encargo por el cual dicho *petrapiquer* fue nombrado *“lapicida*





architector” cobrando por su trabajo 4 libras, 15 sueldos y 10 dineros.

Las obras se completaron las obras en el año 1596, suponiendo un coste aproximado de 10.300 libras, que fueron satisfechas en 24 mensualidades⁸⁹.

La lápida que fue colocada en el momento de la culminación del Puente del Mar expone que el viejo puente fue derribado por el Turia, y que la ciudad ha construido uno nuevo para facilitar la conexión con el mar.

*S.P.Q.V. quod veterem pontem inundans saepe turium interrumpiss
y et quoe in urbe e mari comportatur comoditem perficiendum
curarunt Laco. Sapena cons. F. Bartho. Serrano, abbas Valdg.
mecni. refi. cura pro ecle. Ord. Cristoph. Pérez de Almazán, cons.
Amros. Roca de la Serna eques moenium refi. cur. pro equest. ord.
Hiero. Sarçola. Lud. Honor. Fores. Tho. Turuvio. Micha. lo. Camus.
cons. Pet. Grego. Calahorra. civis moen. refi. cur. pro Ref. ord.
Marcus Ruiz de Bárcena Ratio. urb. Preffec. Ret. Dassio eques.
trib. pbl. on. Dmi. DMLXXXVI.*

Así como el resto de los puentes, el Puente del Mar se fue embelleciendo paulatinamente con el paso de los años. Se ubicó un casilicio en el año 1673 con la escultura del Santo Cristo. En 1677 fue construido otro casilicio, en el que se colocó la estatua de San Pascual Bailón.

Vista del Puente del Mar y los carros que se dirigen hacia el puerto. Siglo XX. Archivo José Huguet.

89. Ventura Vidal. *Revista Valencia Atracción* n° 137. Valencia, 1946.

Al inaugurarse, sólo había sobre sus pretilos un casilicio, construido por el petrapiquer Figuerola. Resguardaba una cruz labrada de piedra, llamada la Creu del Pont de la Mar, que tenía como finalidad indicar una de las entradas de la ciudad.

En 1709 un rayo destrozó la cruz, acordándose erigir en su lugar una imagen de nuestra señora de los Desamparados, realizada por Vergara y colocada en 1720 que cobró por la escultura 30 libras.

En 1752 adquirió una nueva fisonomía, se alzaron los pretilos, se construyeron diversas pirámides y colocaron seis bancos volantes, tres a cada lado. El puente resistió los envites del río, sin embargo la avenida del 4 de noviembre de 1776 derribó el casilicio de la Virgen deteriorando también el casilicio de San Pascual. Esta riada, que arrastraba grandes cantidades de maderamen destruyó cinco arcos del puente (dicen algunos cronistas que fueron solo tres). Al año siguiente se subastó el desescombro y retirada de las ruinas, lo que ejecutó el maestro de obras Juan León por 800 libras.

El 14 de agosto de 1778, fueron nombrados varios técnicos para que reconocieran el estado del puente, al objeto de proceder a su inmediata reparación, y en 12 de septiembre

Vista del Puente del Mar desde el pretil izquierdo.
Archivo José Huguet.





dicho comité dictaminó que lo más oportuno era que las obras se hicieran por administración, ya que para hacerlas por contrata se tropezaba con ciertas dificultades, dada la difícil evaluación de las reparaciones que había que realizar. Por este procedimiento se iniciaron los trabajos, aunque posteriormente se decidió subastar los trabajos que restaban, debido a que ya era más fácil evaluarlos, siendo adjudicados a Ignacio Miner por un coste de 7.100 libras. Miner fue el artífice de los seis bancos emplazados junto a las barandas, y de la ornamentación del puente. El proyecto de estas obras se aprobó el 24 de enero de 1781, siendo concluidas las mismas con celeridad expresa el 12 de agosto del mismo año, a causa de la necesidad imperiosa de poner en funcionamiento el Puente para la ciudad. De hecho se abrió al tránsito cinco días después, el 17 de agosto⁹⁰.

El puente ha vivido numerosas intervenciones a lo largo de su corta historia, si las comparamos en número con otros puentes históricos. En el año 1782 se sustituye la Virgen de los Desamparados, realizada por Vergara en 1720, por otra virgen, esculpida por el escultor Sanchís, que perduró hasta el año 1932 en la que fue derribada, restaurada y finalmente arruinada en la guerra civil. En 1933, el 8 de agosto, se mutiló

El tranvía de caballos remontando la cuesta del Puente del Mar, camino del Grao y Cabañal.

90. Ventura Vidal. *Revista Valencia Atracción*. Valencia, 1946.

esta escultura, destrozándole la cabeza, y el 16 de octubre del mismo año, el artista don Alfredo Just entregaba restaurada la escultura, la aureola y la azucena, que fueron construidas en los talleres de los orfebres señores Martínez y Colomer. En 1936, las imágenes de la Virgen y San Pascual Bailón fueron totalmente arrasadas. En 1946, los días 12 y 15 de febrero fueron colocadas las nuevas esculturas de la Virgen y de San Pascual, tal como se encuentran en la actualidad, la primera es obra de Vicente Navarro y estaba inspirada en los dibujos de Gutiérrez Pechina, tras el desenlace infructuoso del concurso presidido por Mariano Benlliure, que había sido declarado desierto, y la otra de José Ortells⁹¹.

Durante la invasión francesa, en los primeros años del siglo XIX, el puente fue cortado y fortificado en el cabo de la Alameda para evitar la incursión del frente enemigo por el mismo hasta la ciudad, actuación inútil para dichos fines que después supondría una costosa reparación, que se realizó por el arquitecto Vicente Marzo concluyéndose en 1814. Efectivamente, en 1810, al proceder a la demolición del palacio del Real y del Convento de San Juan de la Ribera, justificadas por la conveniencia de hacerlo para que en esas residencias no pudiera hacerse fuerte el enemigo, se observa en la cuentas correspondientes que hay unas partidas donde se reflejan los costes de las denominadas Fortificaciones de la Cabeza del Puente del Mar⁹².

91. Justo de Ávila. *Suplemento del diario Levante*. Valencia, 1954.

92. ARV Bailia B, nº 57.

El Puente del Mar. En 1933 se limitó el tránsito a peatones, y las rampas de acceso se cambiaron por escalinatas en ambos cabos.



Al igual que ocurriera con el Puente de Serranos, se presentaron diversos proyectos al Ayuntamiento en los que se proponía ensanchar el puente del Mar, pero de nuevo por fortuna ninguno se llevó a la práctica. La circulación rodada sería suprimida definitivamente al ser inaugurado el puente de Aragón, cuya construcción se acordó el 19 de enero de 1927⁹³.

El puente consta de diez arcos apuntados, que presentan una luz que va de los 13 metros en el sector recayente a la Plaza de América, hasta los 11,40 metros en el cabo recayente al Paseo de la Alameda. Cuenta con nueve tajamares con una sección que oscila de los 3,60 a los 4,00 metros. Su longitud es de 162 metros y su anchura de 8,5 metros. Estaba provisto de dos rampas de acceso por sus cabos, y otras dos, que se sitúan aguas abajo en los laterales de los pretiles, para evitar que subiesen las aguas a la ciudad. A su vez dispone de farolas situadas al tresbolillo y seis bancos junto a las barandas. Sin duda, en lo referente a su estética, es el más armónico en su conjunto, especialmente por su perfecta estructura, y también por lo que respecta a los casilicios, esculturas y ornamentos. Los casilicios están compuestos por un tejadillo de cerámica vidriada, copia de los situados en Talavera de la Reina. Las escalinatas de acceso al puente, que existen actualmente en ambos cabos del mismo.

Barcas en el río Turia, junto al Puente del Mar. Vista de la ciudad tomada desde el río entre 1820 y 1860. Brandard, Robert.

93. Ferrer Olmos, Vicente. *Diario Levante. Suplemento de Valencia*. Valencia, 1954.







Detalle del Puente del Real. *Vista de la Ciudad de Valencia*. Antonio Van Den Wijngaerde. 1563.

EL PUENTE DEL REAL

La primera noticia que consta del Puente del Real está fechada en 1279, y se trata de documento donde se dan órdenes a los obreros que trabajan en los puentes, acerca del que se tiende entre la Puerta del Temple y el Real⁹⁴.

El primitivo Puente del Real se tendía desde la Puerta del Temple hasta los huertos del Alcázar del Real, y se mantiene la duda acerca de si éste pudiera ser el puente inferior, que aparece en la reseña de 1254, o si ya estaba armado en la época musulmana. De hecho, si se observa con atención la traza de la muralla árabe, la llamada posteriormente Puerta del Temple coincidía con una puerta en dicho muro, por lo cual podría ser factible esta propuesta. El Puente del Real se llamó en origen del Temple, y así lo encontramos también denominado en el siglo XV, probablemente mantuvo dicho nombre hasta la erección del nuevo puente en 1595. Este antiguo puente medía

94. ACA. Reg. 41.Fol 116. Valencia, 7 calendas de agosto.



de ancho 43 palmos valencianos y $\frac{1}{3}$, lo que equivaldría a unos nueve metros y medio.

La riada de 1321 fue relativamente benevolente, comparándola con el impacto que provocó en los otros puentes, puesto que solamente derribó alguno de sus arcos. En 1408, se efectúan gastos causados por la tarea de rehacer las arcadas del puente de madera del Temple, que se quemaron⁹⁵. Tras dichas destrucciones se procedió a reconstruirlo de nuevo, pero fue destruido parcialmente en la riada de 1427, en la que perdió cuatro de sus arcos, siendo reconstruido y de nuevo parcialmente destruido en la gran riada de 1517, que destruyó asimismo parte del pretil desde la Puerta del Real hasta la Puerta de la Trinidad. A pesar de las reparaciones que se iban efectuando, estas no se realizaban con suficiente esmero, y en el año 1528, concretamente el día 3 de agosto, se produjo la visita de Carlos V, para quien se había adornado especialmente el puente simulando arcadas floridas en sus laterales, pero al pasar *“por el curso de las gentes se hundió el puente en una de sus partes cayendo gran cantidad de personas a la vista del Emperador”*. Esto le provocó una gran impresión al emperador, a pesar de que todo quedó en un gran susto y

El Puente del Real. Fototipia Thomas. 1913.

95. SMV. a3-19.Fol 47v.

al parecer no hubo víctimas mortales, ya que solamente se cayeron las barandas por el intenso empuje.

Dado que la riada del 20 de octubre de 1589, destruyó completamente el puente existente, el 24 de mayo del año 1594, la *Junta de Murs i Valls* decide construir un nuevo puente de piedra para dar acceso al Palacio y Llano del Real. Se cambia por lo tanto el emplazamiento, desplazándolo aguas abajo, y por lo tanto su estructura se ejecuta totalmente de nueva planta. Se pretendía con ello encarar el cabo del puente, en la margen izquierda, con una amplia plaza o llano situada delante del Alcazar o Palacio del Real, ya que antes el puente viejo no llegaba a este ensanchamiento, que había alcanzado en los últimos tiempos cierta relevancia como lugar de celebración de fiestas y mojigangas.

El nuevo puente empieza a construirse en 1595, y es el que ha llegado a nuestros días, aunque hoy como se verá está totalmente desfigurado. A pesar de contar con alguna deficiencia inicial en su construcción, lo que motivó el hundimiento de uno de sus arcos durante su construcción, se concluyó apresuradamente en el año 1598 cumpliendo de este modo los plazos fijados para la boda real de Felipe III con Margarita de Austria, que se celebró el 18 de abril del año 1599.

El Puente del Real a principios del siglo XX. anónimo. 1906.





En el año 1603 se situaron en el puente dos estatuas, la de los patrones de la ciudad, San Vicente Mártir y San Vicente Ferrer, realizadas en piedra por Vicente Leonart. Previamente se había considerado la posibilidad de plantear “*dues piràmides amb ses boles, tot d´una peça, de pedra de Ribarroja*”, una a cada entrada del puente, junto con los santos, pero dado que se acercaba el enlace nupcial se desestimó por falta de tiempo para ejecutarlas, ubicando exclusivamente los santos. En 1599 se derriba el puente viejo, de cuyas estructura quedaron restos en el cauce.

Este mismo año, a 7 de enero de 1599, se comienza a romper la muralla para hacer la Puerta Nueva del Real y se derriba del todo el Puente Viejo del Real, que salía de la Puerta Vieja situada en el Temple hacia la llamada *Carrera dels Cavalls*, emplazada en la rambla y colindante a los huertos del Palacio del Real. A 16 de enero, se empieza a obrar en el Nuevo Portal del Real⁹⁶.

Desde su origen, el Portal del Real tuvo muchos nombres: *Batabarachar*, *Ali Bufat Muley*, Marina, Cid, Temple y Real. EL primitivo portal estaba casi en frente de la iglesia del Temple. En 1415 para mejorar su aspecto se rehizo un pedazo de la muralla contigua y la escalera que allí llevaba. En 1457 se

Vista del Puente del Real desde el pretil izquierdo. Archivo José Huguet.

96. ARV-MR-9156.

repararon la torre y el portal y se puso un retablo debajo de la Verdesca que pintó por 66 sueldos Jaime Filloi, y otro más pintado por Luís Pascual. En 1504 la ciudad acordó dar al portadero 50 sueldos de salario extra por mantener abierto el portal para dar acceso a la gente de la reina viuda de Nápoles, esto duró hasta el siglo XVII. En la riada de 1517 el río entró por este portal y por el del Mar anegando la plaza dels predicadors. En 1539 se hicieron puertas nuevas. En 1589 se reparó el Portal y la muralla.

En 1598 se acordó construir un Portal nuevo que diera frente al nuevo puente de piedra que se iba a construir. El 5 de enero de 1599 se manda que se expropie la parte del moreral (del huerto del Convento Santo Domingo, llamado *dels Predicadors*) necesaria para dejar expédito el paso al mismo. Se derriba la cerca del moreral y el trozo de muralla. Se expropia al convento 2 hanegadas, 2 cuartos y 5 brazas, pagándose por ello a los Dominicos, 450 libras. El 19 de febrero está todo acabado, el portal, la casita del portadero y la nueva cerca del moreral. Las puertas del nuevo portal se hicieron con la madera del puente viejo que se estaba demoliendo. Las hizo Esteban Ravanalls, y se colocaron el 5 de Junio. El director de todas las obras fue Guillem Salvador. El 14 de septiembre de 1600 se tapió el portal viejo. El nuevo portal era de un solo arco y de pendiente muy acusada, por

Detalle del Puente y Portal del Real, junto la Torre del Temple, en el que se aprecia la muralla que cierra el Huerto del Convento dels Predicadors, con su refuerzo delantero para alejar a las riadas. Vista de la Ciudad de Valencia. Antonio Van Den Wijngaerde. 1563.





lo que resultaba peligroso si había mucha gente, cosa que ocurría si se hacía fiesta en el Llano del Real. En 1784 hubo 20 muertos y muchos heridos, a causa de unos fuegos artificiales encendidos en el Llano frente al Palacio del Real que atrajeron a mucha gente, que después se agolpó en el Portal para pasar a la ciudad con dicho resultado trágico, por lo cual se acordó ampliar el paso, cosa que finalmente se hizo en 1801, mandado hacer por el intendente corregidor, Jorge Palacios de Urdániz. Este portal se llamaba *xic*.

Venimos a la puerta y puente que se pasa para ir al Real, estaba la puerta adornada con muchas armas pintadas del Reino, y muchas columnas adreçadas con ramas y verduras hasta arriba. La puente con que se pasa el río Guadalaviar tenía dos arcos triunfales a cada lado opuestos el uno al otro. A los lados, entre arco y arco, estaba mucho mirto e hierbas verdes, entre las cuales estaban colgadas naranjas e cidras, que todo estaba de tal manera adreçado que parecía ir por una guerta bien cultivada... De más de esto, estaban unos naranxales nuevecillos plantados con sus raíces a cada lado, que daban grande contento, y entre ellos se veía el río como por unas ventanas. Cada uno se maravillaba de la lindeza y verduras de la puente⁹⁷...

El Puente del Real presenta diez arcos escazanos, no apuntados, con una junta en el centro en lugar de clave. Los

Croquis preliminar. Detalle del Puente del Real. Vista de la Ciudad de Valencia. Antonio van den Wyngaerde. 1563.

97. Cock, Enrique. Cronista Real. *Viaje de Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia*. Madrid, 1876.

arcos tienen una luz entre 13 y 14 metros. Están sustentados por nueve pilares de 3,20 a 3,60 metros de espesor, y sus extremos reposan sobre el pretil del cauce. Su longitud total es de 160 metros. Dispone de gárgolas por encima del peralte del arco y tajamares y rampas por ambos extremos. Según Garín, es el puente mejor decorado con ornamentos en perfecto acuerdo con lo avanzado de su construcción a las puertas del siglo XVII. Los bancos o canapés sobre ménsulas de perfil ondulado y los casilicios seiscentistas, intensifican el efecto barroco de este elegante puente. Los casilicios datan de 1683 y fueron sufragados por el arzobispo Juan Tomás de Rocaberti. Posteriormente los templetos sufrieron los envites de los rayos, cayendo uno sobre San Vicente Ferrer. En el año 1936 los casilicios fueron derribados y en el año 1946 las estatuas primitivas fueron sustituidas por otras. La de San Vicente Ferrer es obra de Carmelo Vicent y la de San Vicente Mártir lo es de Ignacio Pinazo.

El Puente del Real antes de la ampliación del mismo. Se aprecia las edificaciones desaparecidas del Palacio de Ripalda a la derecha y los Pabellones de la Exposición Regional en el centro.

Por desgracia, estas palabras de alabanza no pueden asociarse actualmente con su apariencia, ya que el puente

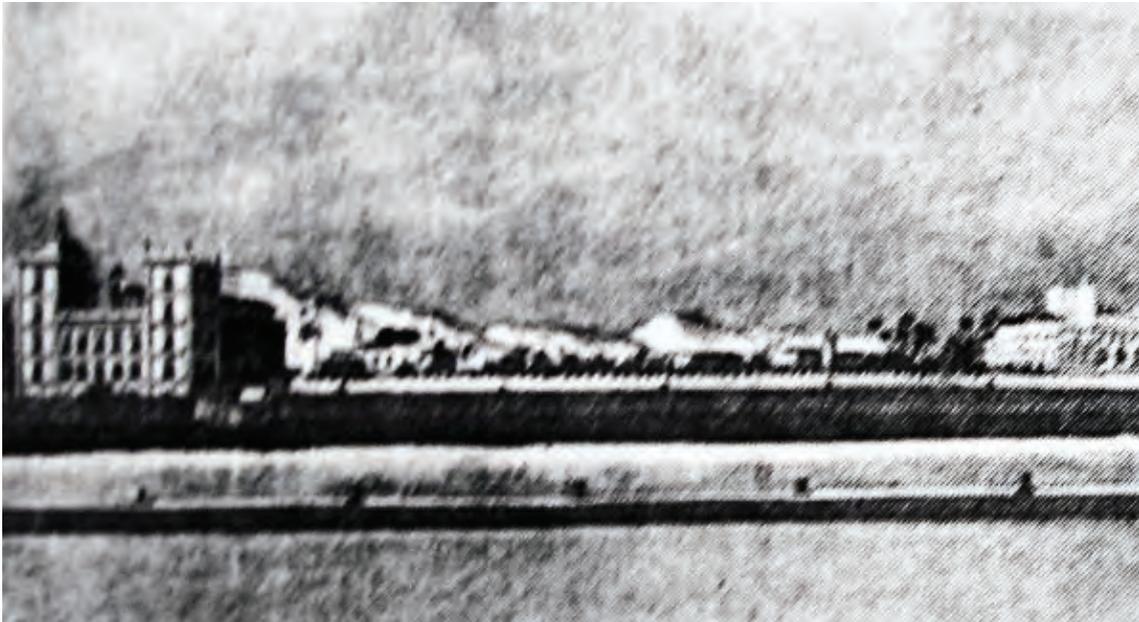


sufrió en 1966 una intervención especialmente polémica, siendo objeto de una propuesta de ampliación que, en este caso y en contraste con lo ocurrido en el Puente de Serranos y el del Mar, había sido aceptada en dichas fechas, y que tendría, como era previsible esperar, consecuencias nefastas. Efectivamente, se amplió su anchura al doble, moviéndose uno de los laterales, el que recae aguas abajo, lo que destruyó además una escalinata barroca que descendía al cauce. Esta intervención lamentable rompió por completo la estructura y armonía del puente histórico, modificando para siempre sus anteriores proporciones. Supuso un desatino de tal magnitud, que cada vez que hoy se transita sobre el mismo, resulta inevitable recordar y lamentar esta actuación.

“En la tarde del 28 de febrero entró en servicio en sus dos direcciones el puente del Real, después de las importantes obras de ampliación llevadas al efecto en el mismo y que han durado un año y cuatro meses y medio, desde la segunda quincena de octubre de 1966 hasta la fecha indicada. El proyecto de ejecución importó 27.508.300 pesetas (165.328,21€), de cuya cifra el Ayuntamiento de Valencia aportó el 85% y tenía por objetivo otorgar mayor amplitud al citado puente, pero respetando su antiguo aspecto, fortaleza y belleza. De los 10,30 metros de anchura del



Puente y Palacio del Real. Acuarela de Montoro. Siglo XIX.



puente antiguo se ha pasado a una amplitud total de 27,50 metros, con dos calzadas de 10 metros de anchura, capaces para tres circulaciones cada una, separados por una cuneta central y con aceras laterales. Antes de concluir las obras, el ayuntamiento aprobó inicialmente el proyecto de accesos al citado puente en su margen derecha, con un presupuesto de 4.178.152,07 pesetas (25.111,20€).

El principal objeto de estas obras es proporcionar al puente del Real una continuidad circulatoria, preferentemente en dirección hacia el Paseo del Mar, centros universitarios, nuevos barrios residenciales y acceso de Barcelona. El paseo de la Alameda apenas queda afectado por el proyecto, ya que se deja incluso un gran espacio en torno a la plaza monumental que preside la explanada.

Todas las isletas y zonas ajardinadas, en sus diferentes canales, tendrán amplia capacidad de almacenamiento de vehículos, para poder efectuar giros entorpecer el libre paso de los demás vehículos.

Finalmente, se construirá un paso subterráneo para peatones que, arrancando desde la parte derecha del puente del Real, cruzará hasta la entrada principal de los Jardines del Real, con lo cual se evitará a los transeúntes atravesar este peligroso paso de vehículos”.







Detalle del Puente de San José. *Vista de la Ciudad de Valencia*. Antonio Van Den Wijngaerde. 1563.

EL PUENTE DE SAN JOSÉ

El último puente de piedra realizado es el llamado de San José. De los cinco puentes históricos, es el que está ubicado más arriba en relación al curso fluvial. En un principio se le denominó el *Pont Nou*, o puente nuevo, por ser el último de los puentes construidos en nuestra ciudad hasta que en 1937, en plena Guerra Civil, fue inaugurado el puente de Campanar, pero posteriormente se le denominaría de San José por el nombre de la puerta por la que se accedía al mismo. Parece ser que en tiempos de la Valencia musulmana existía, en este mismo punto, un paso que daba acceso desde la ciudad al huerto de la infanta *Zaida*, situado en la margen izquierda del río. Dado que la ciudad no tuvo arrabales importantes en esta zona, ni tampoco ocupó con nuevos caseríos los sectores vacíos que contenía la nueva muralla, hasta el año 1383 no parece probable que existiese puente alguno y en el caso



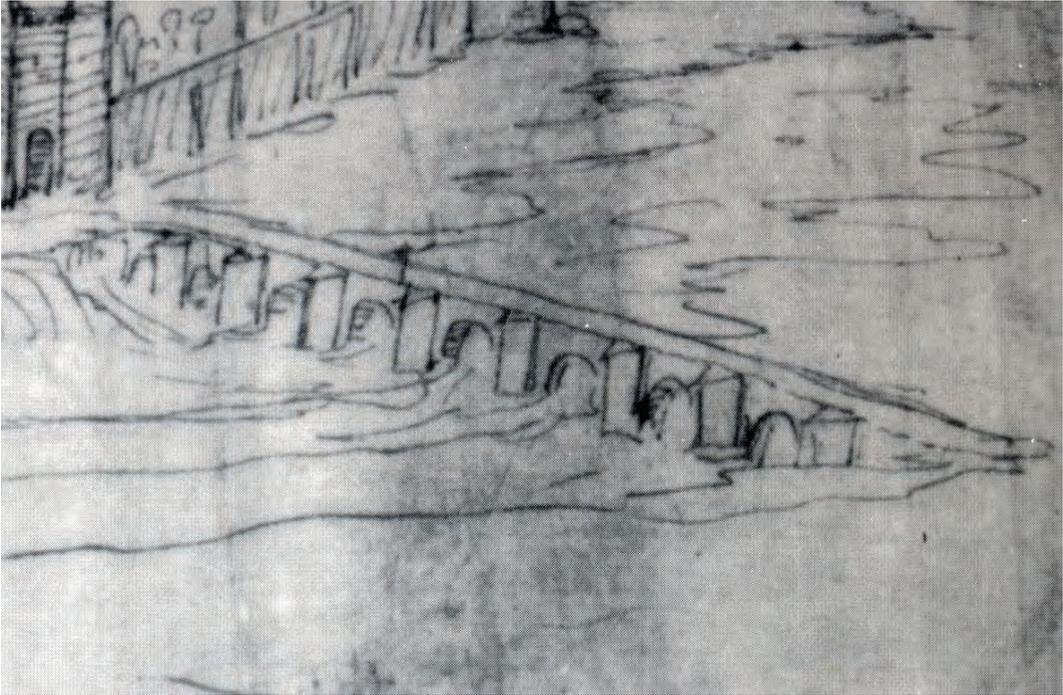
que existiese algún paso, se realizaría mediante el sistema popular de atado de barcas.

El puente, como todos los demás, se construyó en primer lugar de madera en 1486, siendo destruido por la riada del año 1487. Su construcción en piedra se acordó en el año 1500, pero la gran riada de 1517 se llevó todo lo construido hasta esa fecha. Dicha catástrofe planteó la necesidad de realizar un puente de mayores dimensiones, que fuese capaz de resistir los primeros embates del río, ya que era el más adelantado del cauce. En el año 1604 se inician las obras, construyéndose a partir de esa fecha el puente que hoy se mantiene en idéntica forma.

La fisonomía que ahora encontramos se debe en gran parte a las varias modificaciones realizadas desde comienzos del siglo XVII. Los cambios introdujeron nuevos materiales de sillería y se prolongaron hasta trece arcos escarzanos para de esta manera alargar el puente y conseguir aminorar la inclinación existente en el centro y alargarlo hasta alcanzar el firme más seguro, acercándose hasta la desaparecida Rambla del margen izquierdo, que se extendía desde el Palacio Real hasta aguas arriba. Algunas crónicas dicen que

Vista del puente de San José. Observe la barandilla metálica del puente que se sustituyó por la actual. Archivo José Huguet.



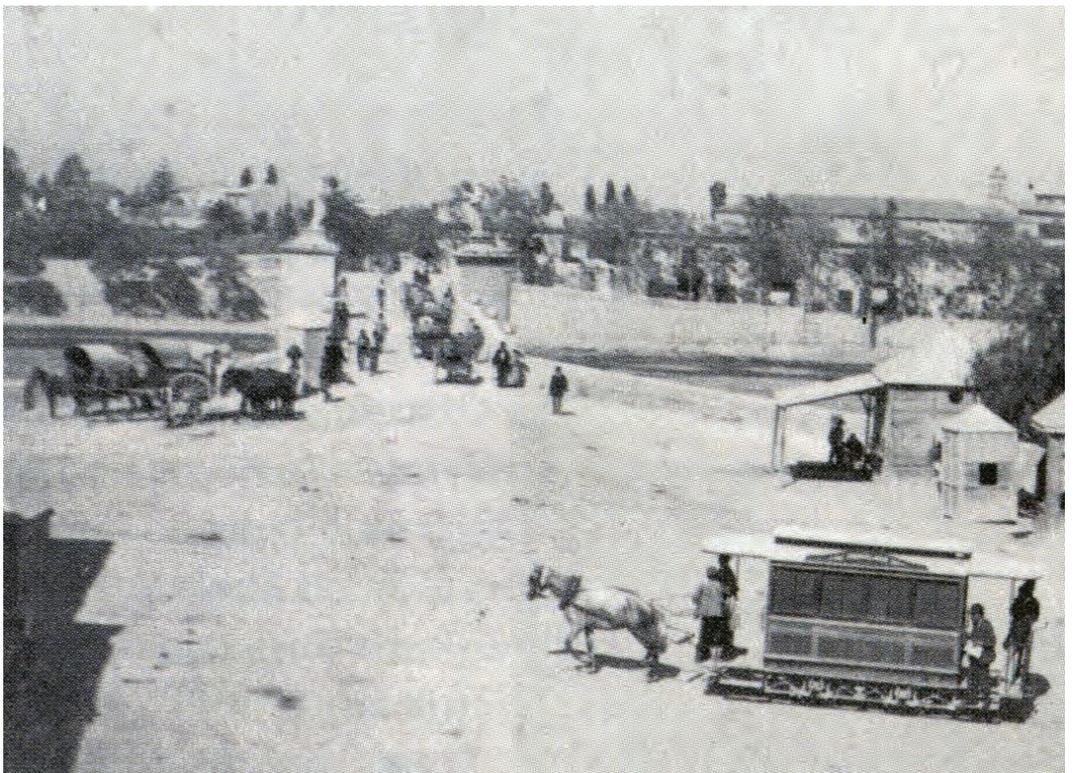


Croquis preliminar. Detalle del Puente de San José. *Vista de la Ciudad de Valencia*. Antonio van den Wyngaerde. 1563.

cuando se cimentaban los arcos, el agua subterránea emergía a la superficie siendo desde allí desviada, y se dragaba hasta alcanzar un suelo con buen firme. Desde esa cimentación, los pilares eran levantados hasta la base de los arcos.

El puente consta de trece arcos escarzados que miden entre 7,2 y 8 metros de luz. Está sustentado por 12 pilares, esto es, 13 arcos de 3,4 a 3,9 metros de anchura, descansando sus extremos en el pretil del cauce. Su altura es de 7 metros y su longitud de 145 metros. Para su embellecimiento, se colocaron dos estatuas en el año 1691 dedicadas a Santo Tomás de Villanueva y San Luis Beltrán, que fueron realizadas por el escultor Jacobo Ponzanelli. Con motivo de posteriores obras de ampliación del puente, llevadas a cabo en 1906, ambas imágenes fueron desmontadas y depositadas en los almacenes municipales, junto con las lápidas con inscripciones en latín que las acompañaban. *Con resultado antiestético deplorable, apoyadas sobre los tajamares del puente, y colocando una acera con baranda metálica, obra que alteró perjudicialmente la línea arquitectónica de los ojos del puente y este mismo*, según expresaba Felipe M. Garín Ortiz de Taranco.







Croquis preliminar. Detalle del Puente de San José con el Portal desaparecido al fondo. Vista de la Ciudad de Valencia. Antonio van den Wyngaerde. 1563.

Puente de San José con el portal desaparecido al fondo. Archivo José Huguet.

Entrada al Puente de San José a finales del siglo XIX. Archivo José Huguet.

A su vez, ese mismo año se añadió un arco al puente, para alargarlo en su cabo recayente al margen izquierdo. En el año 1947 las estatuas se colocaron en el puente de la Trinidad, situándolas según su importancia, en sustitución a las desaparecidas de San Bernardo y de las Santas María y Gracia. Posteriormente se repuso al puente la baranda o antepecho de piedra, con traza moderna rectilínea. En marzo de 1951 se ornamentó el puente con una escultura moderna de San José con el Niño, obra de Octavio Vicente, que fue colocada sobre el tercer tajamar de la izquierda saliendo del centro de la ciudad.



Capítulo 6. Los pretilos históricos del cauce del río Turia



Las inundaciones periódicas del cauce del Turia obligaron a la ciudad a tomar la iniciativa de disponer una serie de construcciones de defensa a lo largo del cauce. Los paredones que arduamente fueron construidos a lo largo de muchos años, han protegido en gran medida a la ciudad de la furia del río. Se comenzó dicha construcción en el sector del cauce que suponía mayor riesgo de desbordamiento de las aguas, desde el frente de la cerca del huerto del Convento de Carmelitas, hasta el Puente de la Trinidad. No existe constancia de las fechas exactas de la construcción de dicho tramo, pero tuvo que hacerse previamente a 1608 puesto que el plano de Valencia dibujado por Mancelli en esta fecha, ya plasma estos pretilos.

El año 1591 marca el inicio de la construcción de los primeros tramos del pretil, por parte de la *Fàbrica Nova del Riu*, que iban a ser los interceptados entre el Puente de la Trinidad y el Puente del Real, y en 1592, se continúan las obras en el tramo de pretil que conduce desde el Puente del Real al Puente del Mar, el cual se concluyó en 1596. Se iniciaron asimismo en estas fechas los pretilos que discurren desde el Puente de San José hasta el Puente de la Trinidad. En los libros de la *Fàbrica Nova del Riu* se detallan los trabajos que se iniciaron en el periodo entre 1591 y 1592. Los pretilos se construyeron en ambas márgenes del cauce⁹⁶.

96. *Libro de Obra Nueva del Río*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1591 - 1592.

... 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 (Puente de San José) 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 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 Santísima Trinitat.

El 21 de octubre de 1589, se produjo una gran riada que se llevó por completo el Puente del Mar, que era de madera, rompiendo a su vez gran parte del Puente del Real, y un trozo del lienzo de la muralla, en concreto el que se encontraba entre el Portal Viejo del Real y la Torre del Temple⁹⁷.

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 tras de la muralla, ço es, lo llens que hia desde el portal vell del Real fins a la torre del Temple...

Posteriormente, entre los años 1606 y 1674, se inició la construcción del tramo de mayor extensión, que protegía a la ciudad de los embates de las aguas en su tramo superior, que discurre desde la Cruz de Mislata hasta el Puente de San José. En el año siguiente, en 1607, comienza la de los pretils ubicados en la orilla izquierda, situados entre los Puentes del Real y del Mar⁹⁸.

... y es continuà la obra en la fàbrica del Pont Nou, que està en dit portal per lo any 1606, y de allí avant desde el cap del dit pont y feneix davant lo Convent de Sant Joan de la Ribera, que se acabà en lo mes de agost del any 1674.

Los pretils del margen derecho se completaron en el año 1729, con la construcción del pretil que protege el sector ubicado entre el Puente del Mar y la iglesia de Nuestra Señora de Monteolivete, en el margen derecho.

Sin embargo sorprende que la cartografía histórica, concretamente el plano de Mancelli, que oficialmente aparece fechado en el año 1608, represente ya gran parte del pretil que discurre desde Mislata hasta el puente de San José, lo cual, si dicha fecha resulta correcta, indica el grado de implicación de la ciudad con respecto a estas construcciones, que se

97. Teixidor, Fr. *Memorias de la ciudad al año 1589. Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas.* 1767 - 1895. Tomo 1. Ed. Facsímil Paris - Valencia. Valencia, 2001.

98. Llop. *Obra nova del riu.* Institución, Gobierno Político y Jurídico de la *Fábrica Vella de Murs i Valls i Nova del Riu.* Valencia, 1630-1685.



Extracción de arena y grava del cauce del río Turia, entre el Puente del Real y el de la Exposición, hacia 1910. Archivo José Hugué.

reflejaba mediante una velocidad de construcción inusitada. Todos los pretilos construidos en el río se desarrollaban mediante el sistema de trabajo a destajo lo cual explica el escaso periodo de tiempo en que las obras fueron ejecutadas. Los trabajos se adjudicaban mediante subastas establecidas desde las *Fàbricas de Murs i Valls* y *la Nova del Riu*, y como eran de gran envergadura y probablemente ventajosas en las adjudicaciones, ello atrajo una gran cantidad de canteros a la ciudad.

La construcción se realizaba a través de la subdivisión de los tramos en una unidad de medida llamada *caixada*, que medía 30 palmos valencianos de ancho, lo que equivale aproximadamente a unos seis metros, partición que permitía una mayor eficacia en la construcción, pero que a la vez precisaba de personas competentes que controlasen la obra. Para ello se estableció la figura del *Vehedor*, que la supervisaba a diario y se encargaba asimismo de controlar la calidad e idoneidad de los materiales y del *Sobrestant*, que era quien se encargaba de administrar los gastos⁹⁹.

99. Melio Uribe, V. *La Fàbrica de Murs i Valls. Estudió de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen. Tesis doctoral inédita*. Tomo 1, Cap. IV Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. Valencia, 1990.

En 1764, se acuerda¹⁰⁰:

que para desviar el río del camino y tierras se continúe el paredón lo que parezca conveniente formando plano y perfil, y haciendo capítulos para la subasta y que se quite del malecón lo que se separó de la línea que se señaló para guardar su heredad a Don...

A partir de esta fecha, no se realizaron nuevos muros de contención, entre otras cuestiones por las invasiones francesas, que impidieron cualquier obra pública en los primeros años del siglo XIX. Hasta bien entrado dicho siglo, no se reanudaron las obras de construcción de los paredones, concretamente hasta 1881, año en el que se inicia el tramo en el margen izquierdo del cauce en el entorno del Puente del Ferrocarril, y en el margen derecho hasta la población de Nazaret¹⁰¹.

En su ejecución, tanto los materiales constructivos como las técnicas aplicadas estaban estudiadas de antemano y ello se refleja en lo concerniente a las oportunas medidas establecidas: en altura los muros miden aproximadamente 24 palmos valencianos, en anchura aproximadamente 12 palmos y en inclinación, es decir, en el desplome o talud entre su parte inferior y superior, 3 palmos, todo ello sin contar con la baranda. Se realizaba un verdadero muro de contención, que ha sido capaz de resistir numerosos envites de las aguas. Además del adecuado sistema constructivo, los materiales eran trabajados con tesón, ya que los mampuestos más grandes estaban ubicados en las bases, mejorando el apoyo de los muros, y evitando el lavado o descalzado de los mismos. Los mampuestos quedaban vistos en el exterior del muro, y se realizaba un relleno de la cara interior del mismo con una mezcla de ripios y morteros de cal.

Dada la cantidad de mortero que resultaba necesaria para el relleno, para mantener la mezcla en el sitio durante el lento proceso de fraguado, se planteaban protecciones adicionales a la manera de encofrados de madera que protegían al muro durante el tiempo necesario, aislando el mismo del contacto con el agua del río¹⁰². Con ello se aseguraba la seguridad y fortaleza del muro¹⁰³.

100. Acuerdo de Junta General. *Libros de la Obra Nueva del Río*.

101. *Obras en el Turia*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1891 y 1989. Sección 111, subs B. Case 1, Sub-clase A.

102. *Libro de Obra Nueva del Río*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1591-1592. p. 100 filias 50 a 100.

103. Marqués de Cruilles. *Guía Urbana de la Ciudad de Valencia, antigua y moderna*. Tomo II, pág. 271. Valencia, 1876.



Vista del río desde el Paseo de la Ciudadela. Fotografía principios del siglo XX.

... totes estes damunt dites parets que se han dit se deguen fer per forca millor, fetes de mampostería y cal molt grasa 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 madera reste la dita obra.

Tuvieron pues este principio los sólidos malecones coronados de pretil que encauzan el río por ambas orillas en una extensión que mide por la orilla derecha o sea de la ciudad, 8421 varas castellanas, y por la de la izquierda 3318, siendo de alabar su excelente construcción y dirección, pues en especial el de la derecha no ha sido nunca aportillado ni roto por las aguas, con lo cual la ciudad ha estado solidamente defendida.

Es importante calcular la incidencia que tuvo sobre el territorio la construcción de estos pretils, ya que las obras de estos grandes paredones supusieron unos enormes movimientos de tierra. Cuando se construyó el sector que arranca del Puente del Real hasta el del Mar por el margen izquierdo, sector próximo al palacio del Real, las obras de cierre del cauce afectaron directamente a la franja de terreno ubicada entre el río y la acequia de Mestalla, justamente





Vista del Puente del Mar y la Plaza de América. Fotografía de principios del siglo XX. Palomares.

Río Turia y Alameda. Valencia. Fototipia Thomas. Siglo XX.

donde se disponía la pradera llamada el Prado, suponiendo una disminución importante de su superficie. De resultas de la construcción, esta zona, consistente desde tiempo inmemorial en una pradera con un suave talud que llegaba hasta la corriente fluvial, poblada con intensa vegetación de ribera, sufrió una degradación importante, convirtiéndose rápidamente en un matorral selvático, hasta el punto de que sus usuarios habituales desaparecieron y el lugar se convirtió en un vertedero de animales muertos. Tras este abandono, dicho enclave pasó, concretamente a partir del año 1629, a convertirse en el paseo arbolado, que hoy perdura, nominado como Paseo de la Alameda. La obra la llevaría a cabo el *Consell de la Ciutat*, a través de la *Fabrica Nova del Riu*, siendo su artífice el ya citado canónigo *Bellmunt*, quien dispuso de 200 libras para tal fin¹⁰⁴.

done i entregue al dit canonge Bellmunt, la quantitat de cent lliures que fonch provehida estos dies propasats pera fer la alameda a la vora del riu la part de hon estava la madera per a que de aquells se fasa dita alameda

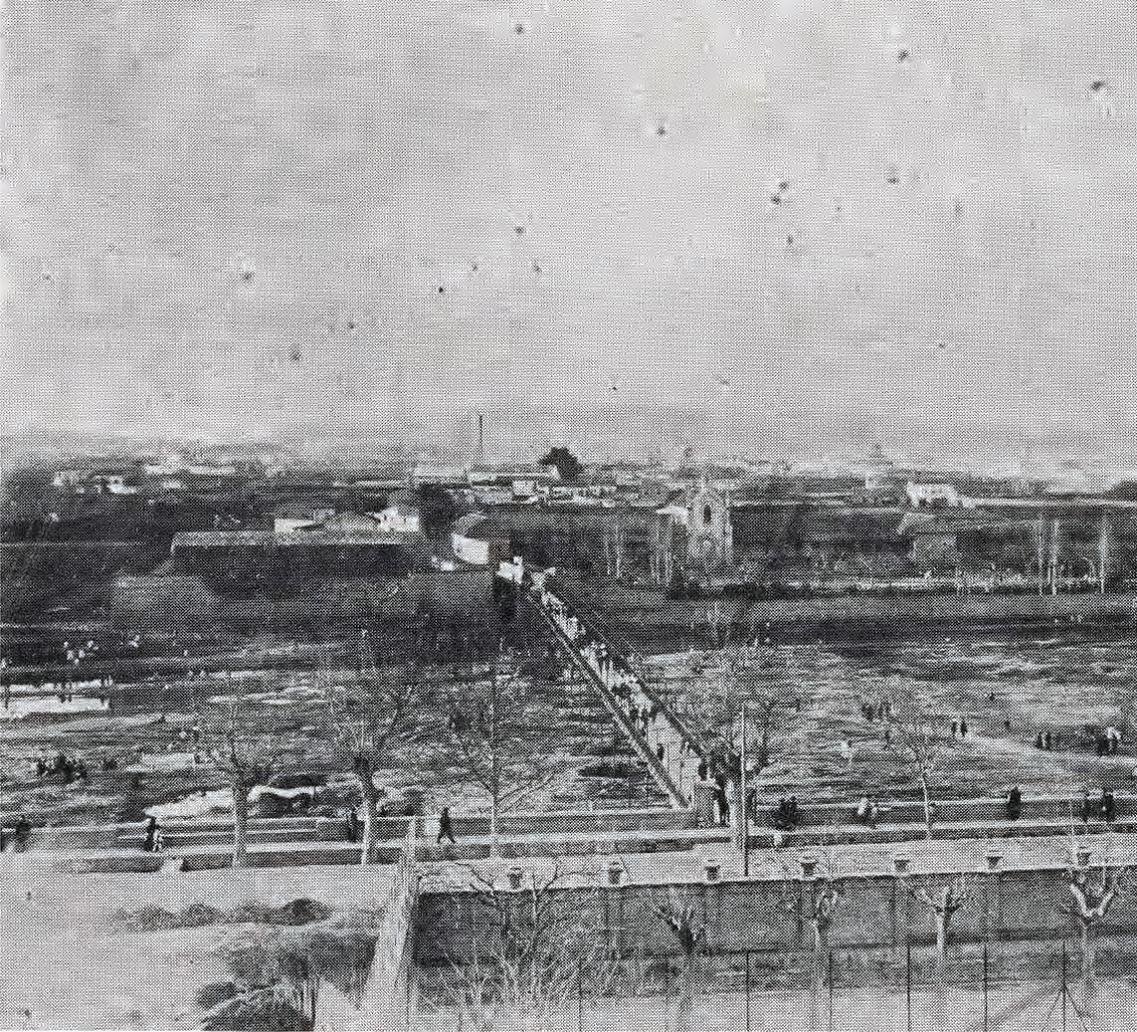
104. A.M.V. 5 de marzo de 1629. *Fàbrica Nova del Riu*.





La ciudad de Valencia ha ejecutado paulatinamente nuevos puentes y pasarelas con motivo de su desarrollo y ocupación del territorio para poder sobrepasar el accidente geográfico que suponía el río. Dicha expansión de la ciudad convirtió en insuficientes los cinco puentes históricos que atravesaban el antiguo lecho del río, dado el creciente tránsito tanto de usuarios como de mercancías que se agolpaba en sus tableros.

A lo largo de los cincuenta años comprendidos entre los años 1892 y 1943 la ciudad ejecutó 9 nuevas obras que incluso fueron parcialmente arrastradas o degradadas por las riadas que acontecieron a lo largo de este periodo.





LA PASARELA DE CAMPANAR

En este mismo emplazamiento estaba situada, desde mucho tiempo atrás, una pasarela de madera, que facilitaba el acceso a la ciudad de los labradores del poblado de Campanar, evitando tener que hacer un rodeo para cruzar el río por el Puente de San José. Además, para los casos en que el río estaba crecido y no se podía transitar por ella, había una barca con su cordaje, que resolvía, si bien en peores condiciones, el paso de hombres y animales. Tanto la pasarela como la barca eran de propiedad particular, pagándose pues por su uso. Pero debido al aumento de población, y a las numerosas ocasiones en el que el río arrastraba el endeble puente, al fin el Ayuntamiento de Valencia, en 1904, acordó la construcción de una pasarela en aquel punto, encargándose el proyecto al arquitecto Casimiro Meseguer, entonces director de Caminos y Paseos, que lo entregó en 1905. El arquitecto Aubán ofreció a su vez, en 1909, construir un puente de hormigón por el mismo coste que la pasarela proyectada por Meseguer, pero el ofrecimiento fue rehusado por el Ayuntamiento, sacándose su proyecto a concurso para la ejecución de las obras, que terminarían en 1911. Contaba con 17 tramos de 9 metros de luz, con una anchura de 3 metros. Toda ella era metálica, con piso de madera. La grandiosa riada de 1957 se la llevó por completo, siendo sustituida por otra de hormigón armado.





EL PUENTE DE CAMPANAR

En las proximidades en las que se encuentra el actual puente de Campanar se encontraba la antigua pasarela, que dado que era estrictamente peatonal, no cumplía con las necesidades de tránsito rodado puesto que el cruce hacia Campanar debía realizarse a través del puente de San José, realizando un gran rodeo. Con ello se planteó la construcción de un nuevo puente aguas arriba que permitiese un vínculo razonable con el margen izquierdo del cauce, como prolongación de la Avenida Pérez Galdós.

Las obras del puente de Campanar comenzaron en mayo de 1932. El proyecto del puente se debe al ingeniero municipal Don Arturo Piera. Se inauguró el 19 de enero de 1933 a pesar de que mucho antes ya empezó a ser utilizado.

Consta de 7 tramos de 20 metros de luz, su longitud es de 144 metros y su anchura de catorce, siendo las aceras de un ancho de 2 metros, con lo que la calzada la forman los diez metros restantes. La baranda en origen era de hierro, sobre la que iban colocadas 6 columnas que dotaban de iluminación fluorescente al puente. Posteriormente se sustituyó la baranda por la que se encuentra actualmente.





EL PUENTE DE MADERA

El primer puente así llamado, se relacionaba directamente con la Sociedad Valenciana de Tranvías, cuyos ferrocarriles efectuaban tránsitos de cercanías. Las obras de los ferrocarriles económicos de la Sociedad Valenciana de Tranvías empezaron el día 3 de agosto de 1887, y se llevaron a cabo con tal celeridad, que diez meses después el 22 de mayo de 1888, quedaba terminado el trayecto ferroviario entre Valencia y Paterna.

El punto de partida estaba inicialmente en la estación de Marchalenes, mientras se tramitaba el largo y penoso expediente de las necesarias expropiaciones de algunos campos para edificar la estación central en el sitio en donde se halla en la actualidad, junto al cauce del río en el margen izquierdo, cercana a la calle de Sagunto y próxima al Puente de Serranos.

La estación definitiva se inauguró oficialmente, con gran solemnidad, el día 7 de Julio de 1892. Para que el público pudiera cruzar con comodidad el río en su desplazamiento hacia el centro urbano, fue construido un puente, que se

inauguró el día 19 de agosto de 1892, obra de Don Francisco Motes^{105 106}.

La sociedad Valenciana de Tranvías, acaba de terminar una obra beneficiosa para Valencia, la construcción de un puente de madera sobre el río Turia, entre los puentes de Serranos y la Trinidad.

Este puente estaba montado sobre pies abiertos y reforzado con puntales a contracorriente en la parte más baja, dando gran comodidad a los pasajeros, que en poco más de tres minutos podían trasladarse de la calle San Lorenzo a la estación del ferrocarril sin sufrir las molestias del sol, detenido por un toldo que cubría todo el puente. Sin embargo, este puente se tenía por provisional, puesto que la sociedad Valenciana de Tranvías abrigaba el pensamiento de levantar un puente de hierro, con la intención de que fuese digno, por su solidez e importancia, de figurar al lado de los puentes existentes.

El puente medía 175 metros, por 2 de ancho y 5 de altura, estando construido con tablonces de Flandes, lo que dio motivo al pueblo para bautizarlo con el popular nombre de Pont de Fusta, a pesar de que la madera era el material que en menor cantidad entraba en su construcción. Se adjudica a la casa Batlé, que se comprometió a realizarlo a la mayor brevedad por 19.708 pesetas con todo el armazón de hierro, sin más madera que los tablonces transversales que formaban el piso. La solidez del puente no fue tal, puesto que la riada del 10 de noviembre de 1897, devastó el puente, arrasando 17 de los 20 tramos que lo constituían.

Perdido este puente, había que pensar en la construcción de otro que ofreciera mayores garantías de seguridad, y el 30 de mayo de 1898, se autorizó a la sociedad Valenciana de Tranvías para que lo construyera. De esta nueva obra se encargó por contrata Enrique Flink, por el importe de 33.500 pesetas, siendo inaugurado el día 24 de septiembre de 1898. Las autoridades municipales aceptaron su apertura con tres condiciones: se impediría el paso por el mismo en caso de riada peligrosa, no se permitiría la mendicidad, y no se toleraría la venta ambulante. La longitud del puente



Página anterior.
Fotografía que muestra la Pasarela de Madera original, inaugurada en el año 1892. Fondos Biblioteca Valenciana.

105. Revista *Valencia Atracción*. Valencia, 1945.

106. *Diario Las Provincias*. Valencia, 20 de agosto de 1892.



Vista desde el pretil derecho de la antigua Pasarela de Madera. Fondos Biblioteca Valenciana.

era de 159.50 metros entre paramentos y estaba dividido en 18 tramos, 16 centrales de 9 metros de luz y los 2 en arranque y fin de 8,55 metros. Las diecisiete palizadas que constituían los tramos estaban formadas por dos pilotes de acero cilíndricos, variando entre 5 y 8 metros de longitud, y 0,10 de diámetro, terminando en una rosca cónica de 0,60 metros de diámetro, estando arriostrados por una cruz de San Andrés. El ancho del puente, que en la actualidad está siendo sustituido por otro de nueva factura, situado en paralelo al mismo, era de 3 metros, y el piso de madera fue sustituido en diversas ocasiones, salvo en ambos extremos donde se colocaron losas de cemento armado¹⁰⁷.

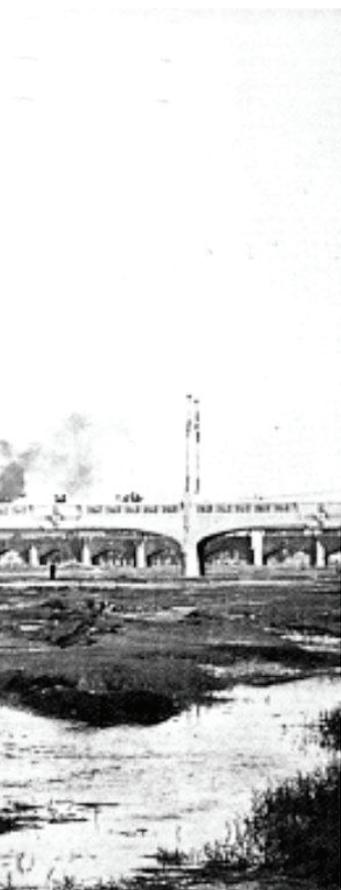
107. Revista Valencia Atracción. Valencia, 1945.



LA PASARELA DE LA EXPOSICIÓN

Desde el antiguo Llano del Remedio, situado junto a la antigua ciudadela y la Puerta del Mar, hasta la Alameda, se construyó en 1909, en el tiempo record de tres meses, un nuevo puente, denominado Pasarela de la Exposición, asociado con la celebración de la Exposición Regional de dicho año, y con objeto de hacer más asequible el paso del público desde el centro urbano a los edificios que, con tal motivo, se habían edificado en vecindad con la Alameda. El día 5 de diciembre de 1908, tras la propuesta generada por la Junta del Ateneo Mercantil de Valencia, se convoca un concurso para la ejecución de una Pasarela.

El lugar elegido para el nuevo puente era el mismo en el que se solía instalar una pasarela de madera desmontable, sustituida después por un tranvía ruso que se instalaba sobre el cauce durante los días en que la ciudad celebraba la Feria de Julio de cada año. El día 2 de enero de 1909 se hizo público el fallo del concurso, y el elegido sería el firmado por José Aubán, encargándose la construcción a la empresa Miró, Trepas y Compañía. La prensa local sugiere entonces la idea de que el ancho de la pasarela sea ampliado, es decir, que en vez de 5 metros como se pensó en principio, tenga 8. El Ayuntamiento lo acepta, y aprueba que de baranda a baranda mida 8,50 metros. Una vez acabadas las obras, fue inaugurada por el rey Alfonso XIII, el 22 de mayo de 1909,





Página anterior.
Fotografía de la Pasarela de la Exposición desde el cauce. Fondos Biblioteca Valenciana.

Vista desde la propia Pasarela. Cabe destacar las luminarias emplazadas en el mismo. Archivo José Huguet.

abriéndose la circulación peatonal el día 5 de julio. Aunque en un principio se pensaba poner un canon para su tránsito, se desestimo tal acuerdo, quedando libre de cargas su cruce.

La pasarela medía 166,30 metros de longitud por 8,47 metros de anchura. Estaba formada por ocho tramos de 19,25 metros de luz cada uno. El piso era de hormigón armado y en cada baranda había siete columnas de cemento armado con adornos de hierro que soportaban los focos de alumbrado, aunque posteriormente fueron sustituidas en su totalidad. También en ambas entradas existían unos obeliscos con el escudo de la ciudad, sobre los cuales en 1942 colocaron unos brazos para farolas, también desaparecidas. Los accesos se realizaban por medio de pequeñas escalinatas con seis gradas, dando al Llano del Remedio y a la Alameda. Fue construida con cemento armado y provista de una bella ornamentación modernista, presentando en su estructura unos arcos rebajados especialmente elegantes, que producían en conjunto una gran liviandad.

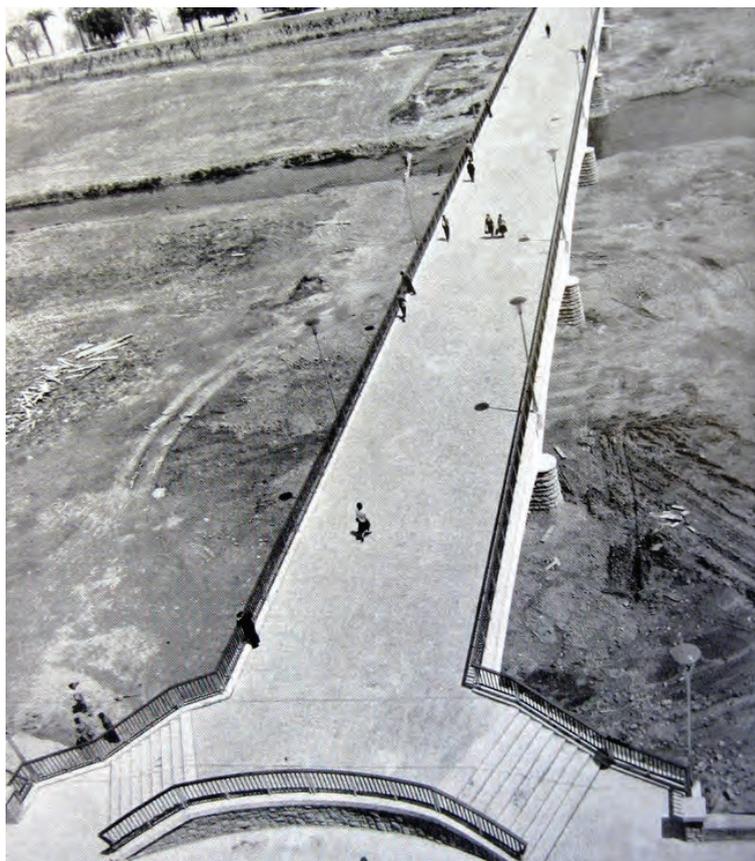
Por desgracia la riada de 1957 rompió parte de sus arcos, y en vez de ser reparados, se demolió por completo, siendo sustituida posteriormente por un puente de planteamiento completamente funcional, sin ornamentación alguna, inicialmente para paso de peatones exclusivamente y luego, mediados los años sesenta, tras una reforma, fue abierto al tráfico rodado. La reforma supuso realizar una calzada central de 6,10 metros de anchura, con aceras laterales de

2,50 metros, lo que le daba una anchura total de 11 metros, para una longitud de 120 metros. Se instalaron semáforos y puntos de luz apoyados en brazos metálicos. La circulación se realizaba en una sola dirección, desde el centro hacia la Alameda, y solo se permitía el tránsito en sentido contrario bien para facilitar la salida de coches al término de espectáculos deportivos en el campo de Mestalla, o en otras circunstancias. Se inauguró el 23 de septiembre de 1967 ¹⁰⁸
¹⁰⁹.

En la tarde del 23 de septiembre de 1967 entró en servicio la pasarela de la Exposición, después de la obra de transformación y acondicionamiento para el tráfico rodado. El objeto de dicha reforma consistió en adaptar la pasarela a las necesidades de la circulación y facilitar el paso de vehículos, para lo cual se rebajaron las secciones primera y última de dicha pasarela con el fin de que los vehículos penetren a nivel de la calle, y una vez dentro iniciar la rampa de subida.

108. *Diario Las Provincias*. Valencia, 1967.

109. *Diario Las Provincias*. J.A. Kurz. Valencia, 1981.



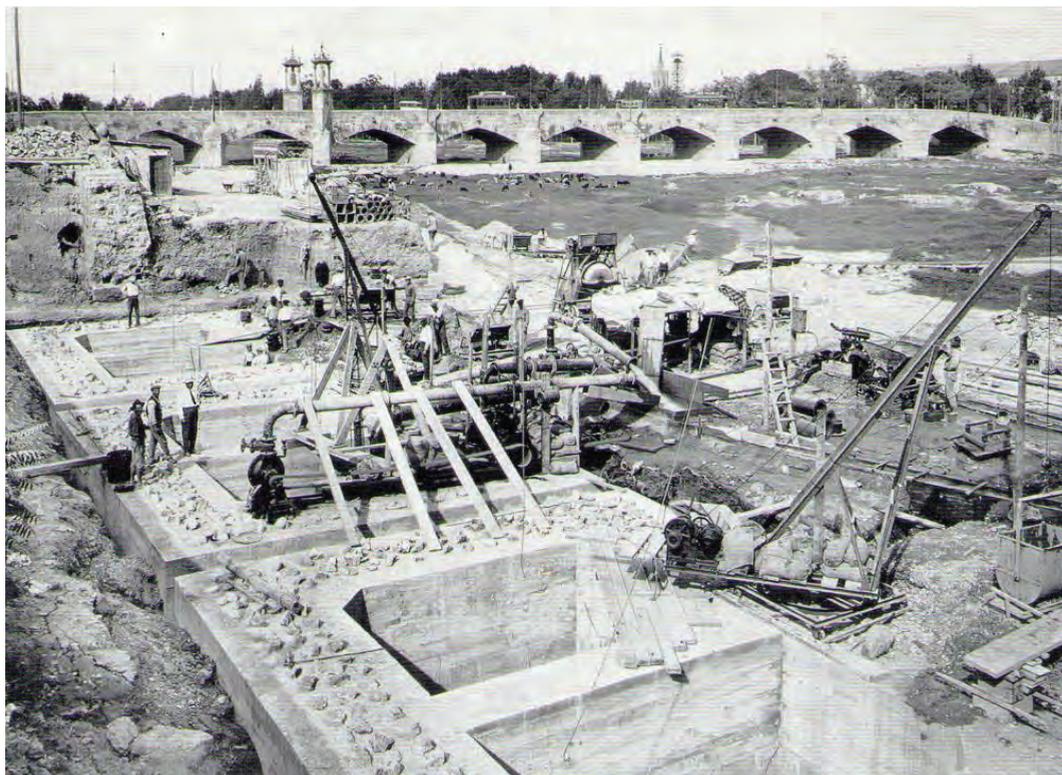
Vista aérea de la Pasarela. Se percibe la escalinata de acceso a la misma y la diferencia en las luminarias con respecto a la fotografía anterior.





EL PUENTE DE ARAGÓN

A principios del siglo XX, el Puente del Mar resultaba insuficiente para resolver adecuadamente la gran afluencia de tráfico peatonal y rodado que se trasladaba al Grao y a los poblados marítimos. Los taponamientos, por el gran número de vehículos que afluían al camino del Grao suponía la pérdida de mucho tiempo, produciéndose accidentes continuamente, por lo cual parecía necesario pensar en una reforma amplia del antiguo puente. Todo se encauzaba en este sentido, y con el convencimiento casi unánime de la urgente necesidad de hacerlo, se llevó a sesión del Ayuntamiento, donde al debatirse la inaplazable solución del problema, surgió una feliz oposición a lo que se consideraba una decisión casi consumada. Se propuso que, en lugar de modificar el Puente del Mar, era más conveniente construir un puente nuevo que redirigiera el tráfico rodado hacia el puerto, liberando al antiguo puente del paso de vehículos y dejándolo solo para peatones, y realizar el nuevo sin escatimar amplitud, ornamentación y solidez.



El 26 de diciembre de 1928 se sacan las obras a subasta, adjudicándose las al constructor Francisco Camps por un importe de 2.294.251,01 pesetas, sobre el proyecto firmado por Arturo Monfort. El puente quedó felizmente terminado en el mes de julio de 1933 tras dos modificaciones, la primera realizada por Burguera en 1929, a la que se debe la decoración, y la segunda por Gabriel Leyda en 1932. La longitud del puente es de 181,80 metros, con una anchura de 30, correspondiendo 20 a la calzada y 10 a las aceras, siendo de cinco metros cada una. Consta de seis arcos de 25 metros de luz, y a lo largo del pretil van colocadas siete columnas de hierro, en sustitución de otras iniciales más pequeñas, con objeto de que sirvieran de farolas y soportes para el tendido de cables de los tranvías. Las barandas o pretilos son de cemento armado, formando una artística balaustrada. Su ornamentación incluye varias figuras escultóricas, dos situadas en la entrada del puente desde el Camino del Grao, que representan a la Marina y a Valencia, y otras dos por la parte de la Gran Vía del Marqués del Turia, evocadoras de

Fotografía que muestra el proceso de construcción del Puente de Aragón. Se percibe el Puente del Mar por detrás. Fondos Biblioteca Valenciana.



Fotografía aérea del Puente de Aragón en funcionamiento, con los dos tranvías que surcaban el mismo. Se aprecian una serie de construcciones que no han perdurado hasta la actualidad. Fondos Biblioteca Valenciana.

la Agricultura y la Sabiduría, realizadas por el artista José Terencio. En 1969 se tuvo la intención de ensanchar este puente, así como la ordenación de sus accesos, corrigiendo en gran medida de lo posible el desvío de su eje con respecto a la Gran Vía Marques del Turia. Proyecto que no se llevó a efecto¹¹⁰.

Según ese expresaba en el Boletín Municipal, El dinero que se pensaba invertir en la ampliación del Puente de Aragón, se destinaría a sufragar la construcción de un puente nuevo emplazado al final de la calle Guillen de Castro, para descongestión del tránsito de esta zona urbana y su enlace con la orilla izquierda del río Turia¹¹¹.

110. Justo de Ávila. *Suplemento del Levante*. Valencia, 1954.

111. Boletín Municipal 1969.



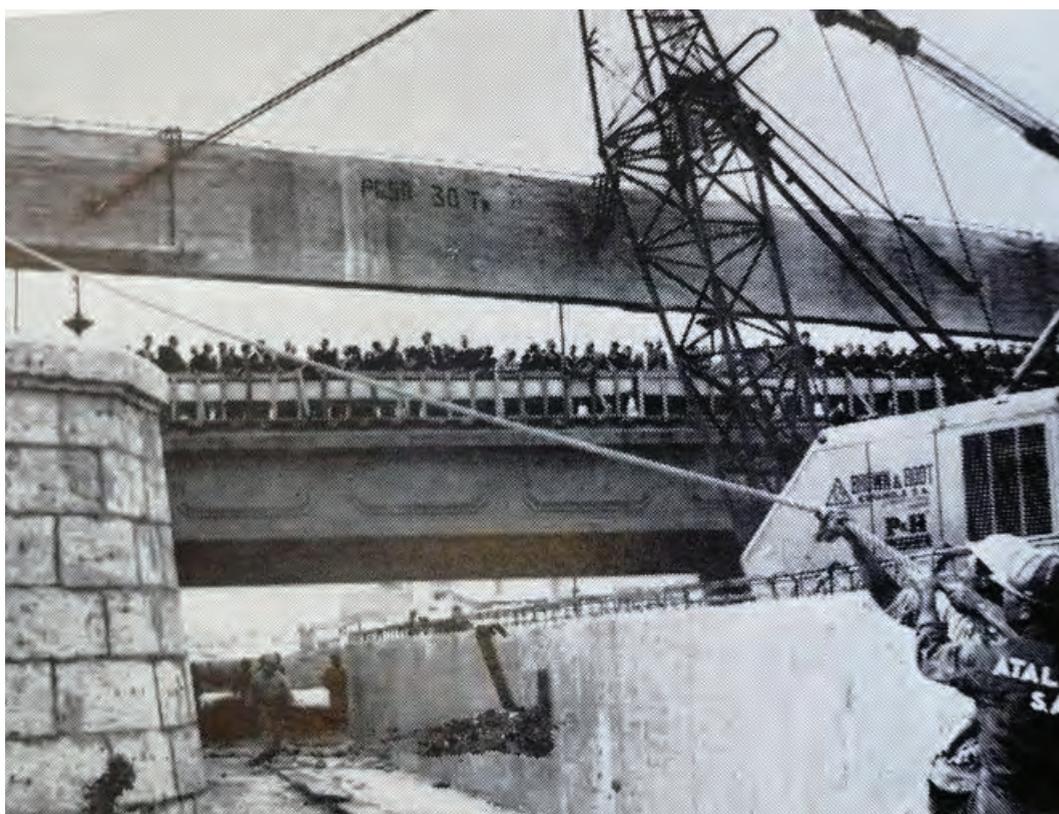


EL PUENTE DEL ANGEL CUSTODIO

El proyecto del puente Ángel Custodio se debe al ingeniero municipal Don Arturo Piera, que en el mes de Julio de 1941 redactó la memoria, plano y presupuesto del viaducto. Las necesidades eran las siguientes: finalización del camino de Tránsitos desde la avenida del Puerto hasta el Turia, construcción del puente sobre el río y construcción del muro de acompañamiento o pretil del nuevo puente, en la margen izquierda del Turia. El 20 de agosto de 1942 se sacaron las obras a subasta adjudicándose a Valeriano Jiménez de La Iglesia por un precio de 4.555.600 pesetas. Las obras del puente comenzaron el 15 de enero de 1943.

El puente consta de 8 tramos, formado cada uno de ellos por ocho vigas de veinte metros de luz, separadas las centrales 2 metros, y las laterales 2,75 metros. Las vigas van apoyadas libremente en los extremos. La calzada tiene una anchura de 10 metros, y los andenes 2,5 metros cada uno. La longitud es de 150 metros, y sobre el pretil se alzan diez columnas de hierro a las que van fijadas ocho luces, sirviendo éstas a su vez de soporte de los cables del trolebús. En las partes más anchas del puente van ocho farolas cuatro por parte, que completan su estilo ornamental. En principio se denominó el viaducto de Peñarrocha, nombre de un camino próximo, aunque en su inauguración tomó su





Obras de ampliación del Puente de Aragón. Fondos Biblioteca Valenciana.

Vista del Puente tras la ampliación. 1967. Biblioteca Valenciana. Archivo Nicolás Primitiu.

nombre definitivo del Ángel Custodio, por su proximidad a la parroquia que se alza en aquella zona. Se abrió al tráfico el 27 de septiembre de 1947. Por la orilla derecha, el puente desemboca en Monteolivete y, aunque se prolonga por el viejo camino de la ya prácticamente carretera fuera del casco urbano, lo mismo cabe decir del pretil que bordea el río desde este puente por la orilla izquierda hasta más allá del puente del Ángel Custodio: todo ello es, desgraciadamente, zona industrial donde se vierten al río toda clase de residuos contaminantes, y el citado puente del Ángel Custodio no es más que el tramo de una carretera que pasa por el interior de la ciudad, aunque reciba el pomposo nombre de avenida de Peris y Valero, una muestra más de la falta de planificación urbanística de nuestra ciudad^{112 113}.

*El histórico Puente del Real se sometió a una importante operación de millones de pesetas, como igualmente ocurrió con el puente del Ángel Custodio cuya ampliación, a 31,50 metros de anchura, ascendió a 20,3 millones de pesetas*¹¹⁴.

112. Justo de Ávila. *Suplemento del Diario Levante*. Valencia, 1954.

113. J. A. Kurz Muñoz. *Diario Las Provincias*. Valencia, 1981.

114. Boletín Municipal. 1969.





EL PUENTE DEL FERROCARRIL

Este puente fue inicialmente de madera, siendo proyectado por el ingeniero Domingo Cardenal. Lo construyó la empresa J.M. Campo y tenía una longitud de 950 pies.

Pero aquello duró poco. Dos tartaneros no podían tolerar lo que ellos llamaban competencia ruinosa, y se rebelaron contra la compañía de ferrocarril, contra el puente y contra el “maldito progreso”

En julio de 1854, a los dos años de construido, le prendieron fuego, y los tablonos, traviesas y maderaje integro, quedó reducido a cenizas. La reconstrucción, o mejor dicho, el nuevo puente, se realizó bajo la dirección del ingeniero inglés Jaime Beatty, encargándose de las obras el contratista C. de Bergúe, de Manchester. Se iniciaron los trabajos en 1857, ajustándose por un importe de 1.657.154,97 reales, quedando terminado dos años después. Tenía siete tramos de 20,21 metros de luz cada uno, 141,8 de longitud y 8 de ancho. En las entrevías se colocaron sendos tableros, muy estrechos, que, a pesar del riesgo que suponía el paso, por





Fotografías del antiguo Puente del Ferrocarril, antes de ser sustituido por el actual. Fondos Biblioteca Valenciana.

el inminente peligro de que llegara el tren y de su excesiva altura, permitía circular a un buen número de personas.

Con la ampliación y mejora del material ferroviario, el puente quedó inservible. El peso de las nuevas locomotoras y coches, hacía temer un posible hundimiento, y en evitación de ello, se construyó un tercer puente encargándose de su realización la División de Obras de la Compañía del Norte.

La contrata fue acordada con la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, comenzando su construcción el primero de julio de 1908, procediéndose a su inauguración el 28 de junio de 1910. El total de pesetas que se invirtieron en los trabajos y material fue de 270.072,75 pesetas (1623,17€). Las características son: siete tramos de 21 metros de luz cada uno, piso algo convexo, longitud 147.50 metros, y ancho 8 metros. Descansa sobre los seis primitivos pilares y todo el puente es de armazón de hierro. Los pretiles del mismo metal tienen una plancha de 40 cm. de ancha, que añadida a unos tablones de madera, dan más amplitud y seguridad al paso, que tiene acceso por unas escalerillas de hierro¹¹⁵.

El autor de los proyectos y director de los trabajos de construcción del nuevo puente del ferrocarril fue el ingeniero municipal Arturo Piera, quien ha sabido llevar a la obra, superando el mero y ajustado servicio al predominante fin técnico de la misma, un pronunciado matiz de belleza.

115. Justo de Ávila. *Suplemento del diario Levante*. Valencia, 1954.



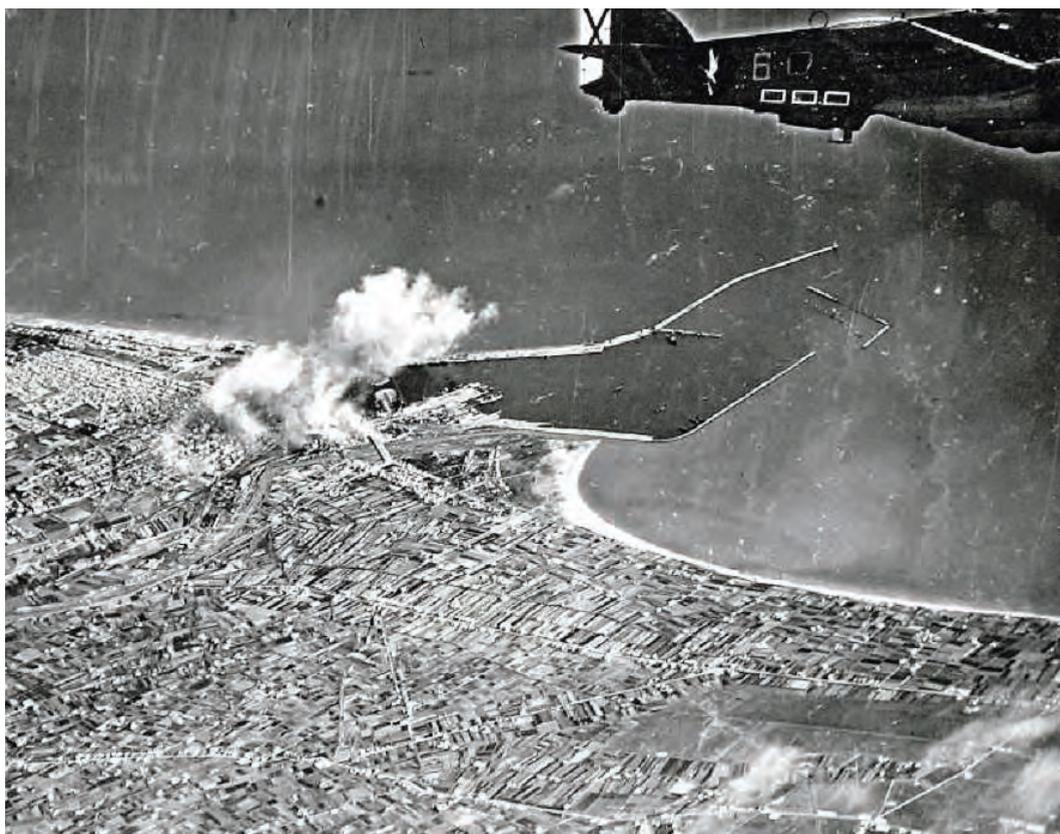
EL PUENTE DE NAZARET

En 1891 se presentó un primer proyecto de puente, con la intención de resolver los problemas de tráfico que se producían en el entorno de Nazaret, la Punta y Pinedo, cuyos habitantes tenían que realizar un largo recorrido, con sus carros, al puerto, donde se dirigían a embarcar mercancías. La primera propuesta fue presentada por Antonio Guijarro Montó, y posteriormente se presentó otra por parte de Fernando Prósper y González, pero las dos fueron informados desfavorablemente.

Pasaron los años, y hasta el 2 de septiembre de 1902 no se aprobaría el proyecto que firmaron Casimiro Meseguer y José Blanco, arquitectos municipales. El 6 de julio de 1903 se adjudicaron las obras al concursante Francisco Climent Sebastián, por 62.253,17 pesetas. Como la construcción del puente no se empezaba, el Ayuntamiento concedió a la empresa una prórroga para su inicio hasta el 14 de marzo de 1904 y, tras varias prórrogas, se cambió el contratista que pasaría a ser George H. Bartlé. (Justo de Ávila, 1954).







Bombardeo de la aviación sobre la ciudad. Se percibe la presencia del Puente de Nazaret. 14 de enero de 1939. Fondos Biblioteca Valenciana.

Imagen tomada en el vuelo realizado en el año 1940. Se percibe el Puente de Nazaret a la izquierda del Puente de Astilleros. Fondos Biblioteca Valenciana.

En 1906 el puente estaba casi terminado, pero los terraplenes laterales preocupaban a los técnicos, pues temían que en caso de una riada, originase inundaciones en el vecino poblado de Nazaret. En 20 de mayo de 1907, se aprobó el proyecto para sustituir las expresadas rampas de acceso por tramos metálicos, y finalmente el 25 de noviembre de 1912 el Puente de Nazaret estaba construido y por él circulaban ya carros y peatones. Los formaban 5 tramos metálicos de doce metros de luz, apoyados por piezas de fundición que unían cuatro columnas metálicas, análogas a las de la Pasarela de Campanar y el Puente de Madera. Los extremos eran de fábrica de mampostería. Pero bien poco duró el puente, pues en 1921 la Dirección de Caminos denunciaba la ruina del estribo del mismo en el sector recayente a Nazaret, y ello motivó que se prohibiera el tránsito durante dos años. Media el desaparecido puente de Nazaret 72 metros de largo por 3,50 metros, más dos aceras de medio metro cada una. En 1949 fue arrastrado, desapareciendo por completo.



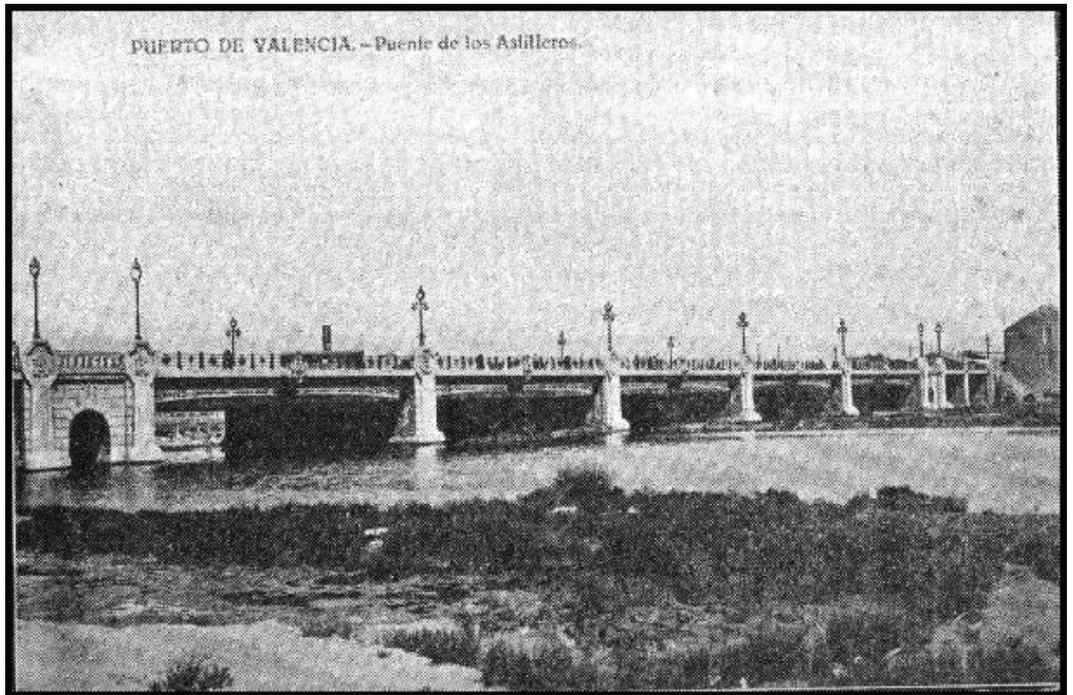
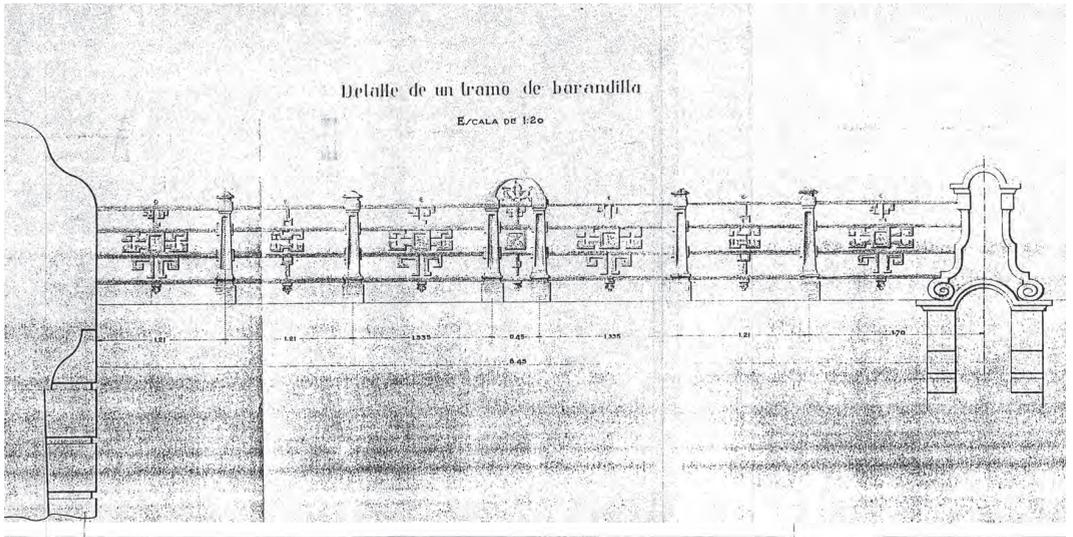
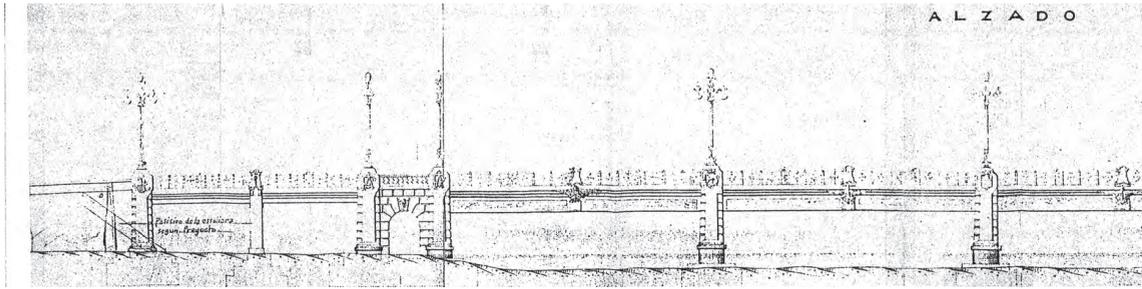


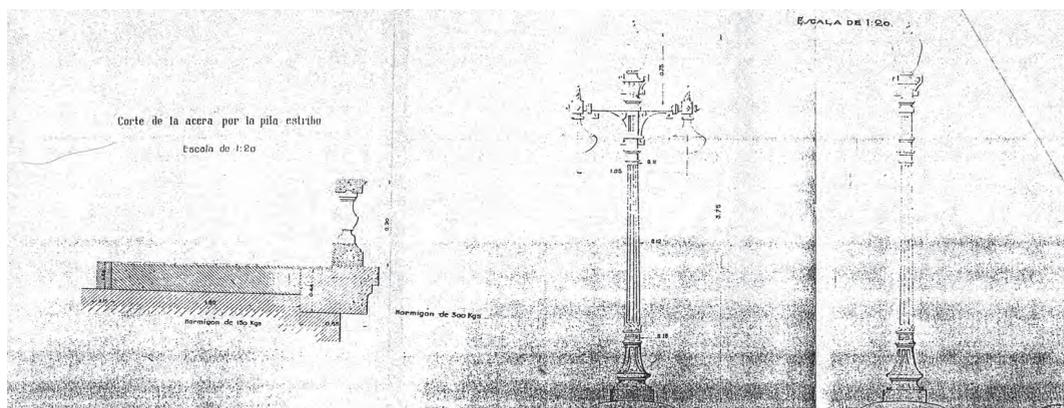
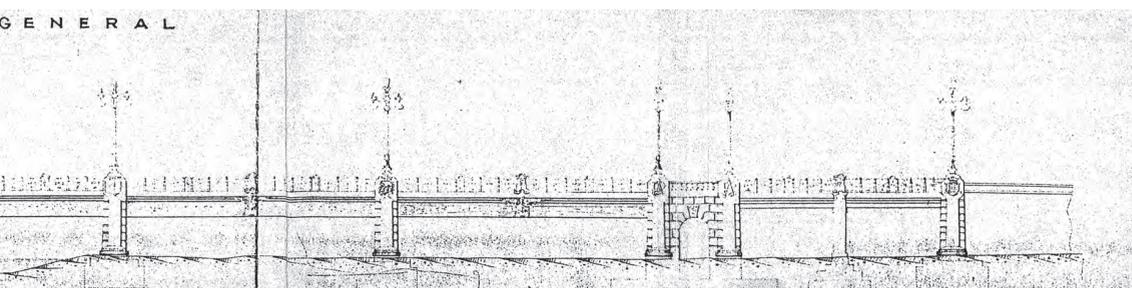
EL PUENTE DE ASTILLEROS

El 14 de noviembre de 1931 fue inaugurado un nuevo puente, construido por la Junta de Obras del Puerto, para dar soporte al enorme tráfico rodado que existía entonces entre los pueblos de la Ribera y el puerto de Valencia. Los autores del proyecto fueron los ingenieros Federico Membrillera y Luis Dicenta Vera como director facultativo.

El puente medía 170-175 metros de longitud y 25 de anchura, 5,60 metros en su centro para el paso de tranvías y trenes de vía estrecha, 14,60 metros en dos zonas de 7,60 metros de anchura para el paso de carros y automóviles, y 5 metros en sus dos aceras. El acceso se realizaba mediante dos grandes rampas de 195 y 105 metros de longitud con pendientes de 0.015 y 0.03m por metro.

El puente estaba emplazado a 165 metros aguas abajo del antiguo puente de hierro, realizado para el tránsito de carros y peatones, que ya existía desde 1912, frente a la calle Mayor de la población de Nazaret. El presupuesto aprobado fue de 1.931.275,25 pesetas (11.607,20€) . Está formado por cinco tramos rectos, de hormigón armado, cada uno de 23 metros de longitud entre los ejes de las pilas, y cuatro tramos, también rectos de 9,45 metros.





Perfil y detalles presentes en el proyecto original.

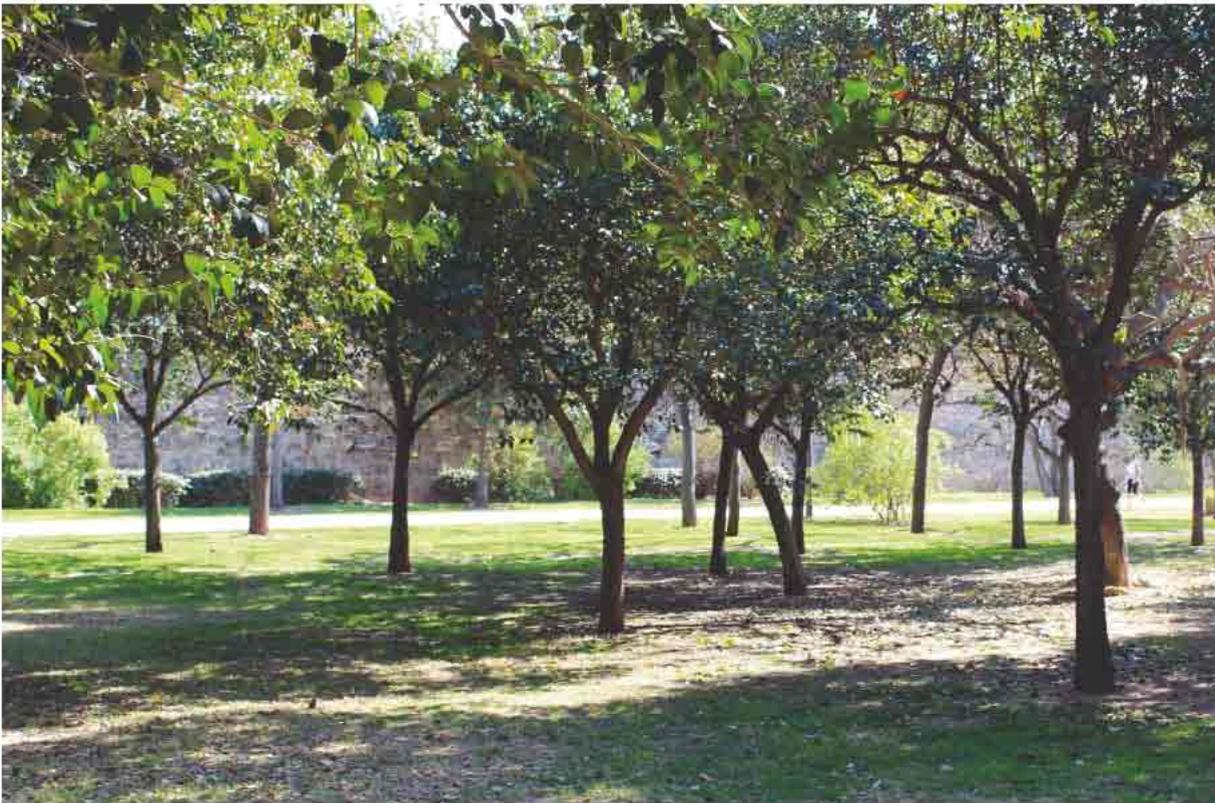
Vista del Puente de Astilleros desde el pretil izquierdo. Fondos Biblioteca Valenciana.

La longitud del puente propiamente dicho es de 166.60 metros, la longitud de la rampa de acceso margen derecha es de 133.85 metros y la de la izquierda 204,50, lo que le da un total de 504,75 metros. El ancho es de 25 metros, de los que 20 forman la calzada y los cinco restantes las aceras. La pendiente de la rampa, lado Nazaret es de 2,53 por 100 y la del lado puerto de 1,162. Consta de cinco tramos de hormigón armado, de 22 metros de luz cada uno, tres tramos rectos, también de hormigón armado, de 8 metros de luz cada uno, y dos alcantarillas abovedadas, como aligeramiento de las pilas-estribos. La barandilla, de hierro forjado tiene adornos de hierro fundido, de cuyo material son también las farolas artísticas que van empotradas en cada pila y estribos. El puente es una continuación del camino Nuevo de Nazaret, llamado hoy oficialmente de las Moreras¹¹⁶.

Aguas abajo del río, a una cierta distancia del Puente de los Astilleros, se construyó otro puente provisional, de 73 metros, que solo servía para el paso del ferrocarril que transportaba los materiales, procedentes en mayor parte de las canteras del Puig, que se utilizaron para las obras de defensa de la playa¹¹⁷.

116. Revista *Valencia Atracción*. Valencia, 1931.

117. Justo de Ávila. *Suplemento del diario Levante*. Valencia, 1954.



Capítulo 8.

El río Turia en los dibujos y la cartografía histórica. 1563 - 1946



Mediante la observación y el estudio de los numerosos documentos cartográficos y de las panorámicas sobre la ciudad de Valencia, realizados entre los siglos XVI y XX, podemos apreciar con detalle el curso fluvial del río Turia en el interior del cauce. Desde el dibujo de Antonio van den Wijngaerde, hasta los planos elaborados en el siglo XX, comprobamos el interés especial que todos los grafistas han tenido en reseñar cuidadosamente esta zona. Este detalle especial que ha merecido el río en las planimetrías, no parece corresponderse exclusivamente con el cumplimiento estricto de reflejar su apariencia exacta en cada época, sino que es consecuencia a su vez del indudable y perceptible carácter protagonista que ha tenido el río como conformador de la ciudad, y esta circunstancia impregna sutilmente todos los documentos.

A continuación vamos a analizar un conjunto de 21 dibujos y planos, realizados a lo largo de cinco siglos, que se han seleccionado tanto por su valor documental como por su valor intrínseco. Estudiaremos dos documentos del siglo XVI, uno del XVII, tres del XVIII, trece del XIX y dos del XX.



1563. Antonio Van Den Wijngaerde.
Vista de la Ciudad de Valencia.
Osterreichische Nationalbibliothek, Cod. Min. 41.f.1.



El primer documento verdaderamente valioso para el estudio morfológico del río y su cauce, es el dibujo realizado en 1563 por Van der Wyngaerde, cuyo original se encuentra en Viena. Este dibujo, que puede asimilarse por su exactitud a una planimetría, muestra la ciudad, a vuelo de pájaro, desde la orilla izquierda del río. Para realizarlo, resultó necesario elaborar infinidad de croquis previos, un gran dibujo general sobre cuadrícula, y numerosos apuntes particulares donde se muestran detalles de las murallas, cauce y puentes, alguno de los cuales ilustran capítulos precedentes. Si buscamos el eje mediano del dibujo, vemos que el autor ubica sobre éste el Portal de Serranos, que ocupa además el punto central del mismo, marcando con ello su importancia sobre cualquier otro enclave urbano. Desde dicho Portal de Serranos, se extiende el Puente del mismo nombre, que en el dibujo aparece sesgado hacia la izquierda, prolongándose en la calle de Morvedre o Sagunto, la cual llega casi hasta el ángulo inferior derecho del dibujo. Dicha calle aparece dibujada con todo detalle, permitiendo conocer la apariencia de casas y residencias de cierto rango, provistas con torres almenadas, en las cuales se

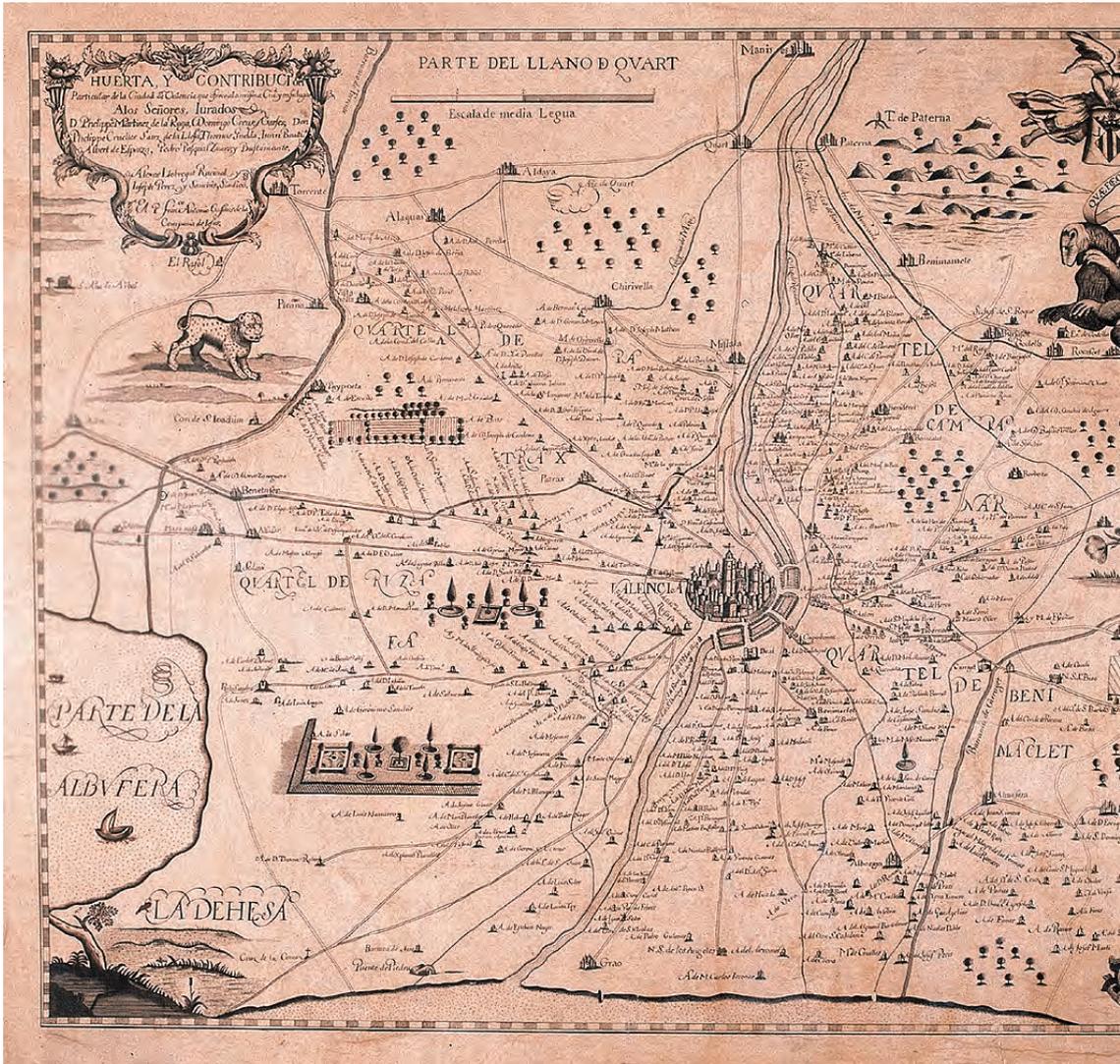


aprecia la permanencia de elementos constructivos de estilo morisco. En la zona central inferior, a la izquierda de la Calle Sagunto, encontramos un conjunto de caseríos, acequias y molinos, que hacen de soporte o basamento de la ciudad, separada de los mismos por el amplio cauce fluvial que, a la manera de un amplio cinturón, llega por la derecha del dibujo, abraza la ciudad y luego, por la zona izquierda del mismo, continua su camino ondulante hasta desembocar en el mar. Gracias a esta ubicación, Winjgaerde puede recoger la traza de los principales edificios extramuros del casco urbano, entre ellos el Alcázar o Palacio del Real y su dominio, además de los conventos de la Trinidad y Zaidía, reseñando a su vez como se ha indicado las acequias, torres y molinos de la huerta, así como el arbolado propio del lugar. Más allá del Puente del Real, en el margen izquierdo, antes de llegar al cabo del Puente del Mar, vemos una alquería junto al río.

La ciudad presenta claramente a través del dibujo su antigua forma circular, abrazada por el cauce, y prolongada linealmente sobre éste por medio de sus cinco puentes. En



esta temprana fecha, tres son los puentes que aparecen contruidos de cantería - Serranos, Trinidad y San José- mientras que el del Real muestra un aspecto mixto, con un soporte de mampostería y el andador ejecutado en madera, y el del Mar parece seguir siendo una antigua *palanca*, realizada enteramente en madera, aunque lo cierto es que el dibujo no lo reseña con excesiva claridad, y podría tener ya un basamento de cantería. Vemos en el documento como el río se extiende sobre la llanura del cauce, todavía sin el cerco de los pretiles, con un suave discurrir entre las pequeñas colinas de las márgenes, y va formando ondulaciones suaves y amplios meandros a lo largo del mismo. Las aguas atraviesan los largos puentes tan sólo entre algunos de sus arcos, no siempre los centrales, prolongándose visualmente en las acequias y embalses de las orillas del cauce, irrigando huertos y jardines. La ciudad aparece envuelta en una corona de verdor, aunque en el dibujo predominan los tonos amarillentos en la vegetación, delimitada en el horizonte por una línea de montañas.



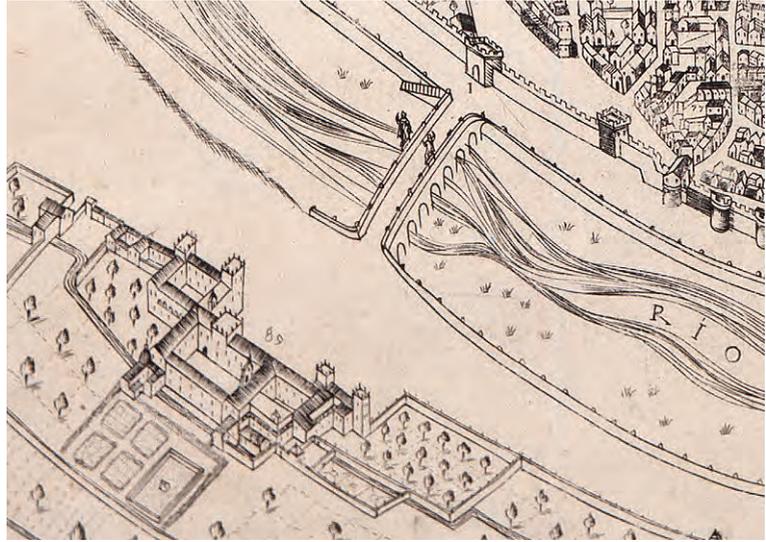
1595. Ascensio Duarte.
Mapa de la Huerta y Real Contribución de la Ciudad de Valencia.



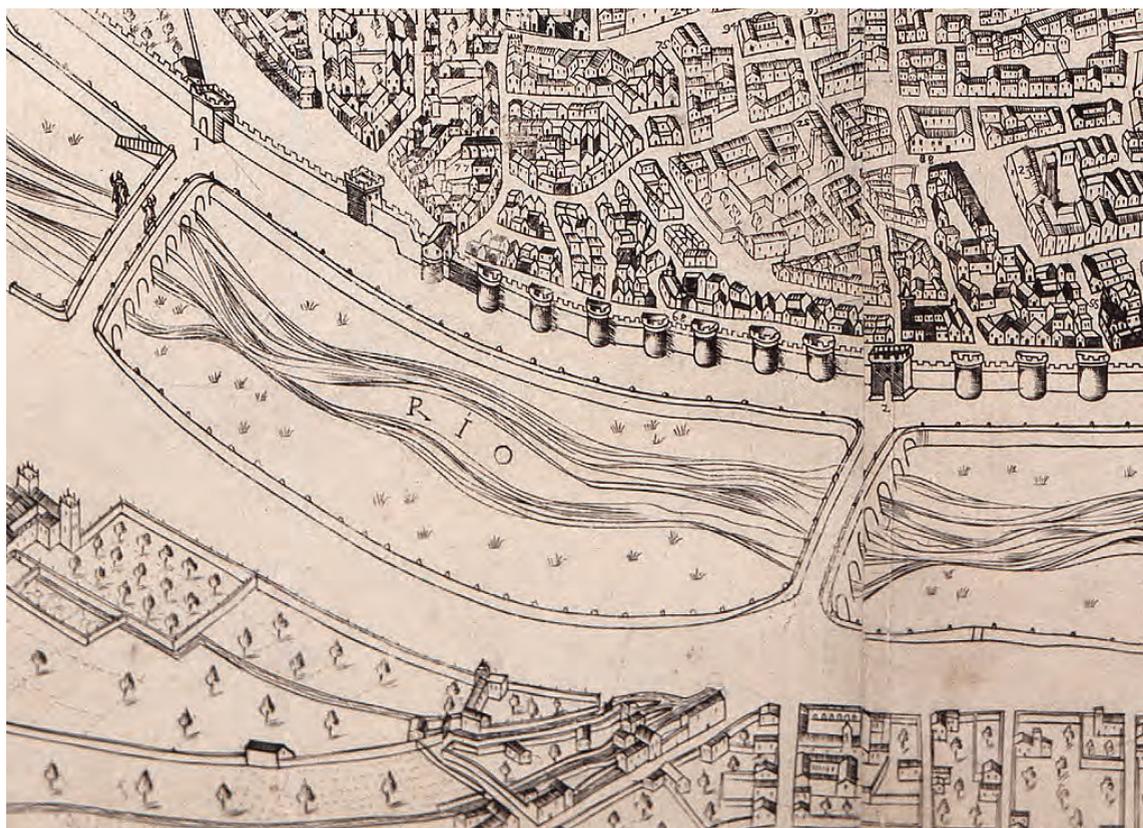
Encontramos fechado en 1595, un plano titulado *Mapa de la Huerta y Real Contribución Particular de la Ciudad de Valencia*, firmado por Ascensio Duarte. Este plano tiene rango territorial, alcanzando una zona muy extensa, que va desde la Albufera por el sur, los poblados de Meliana y Almássera por el norte, el de Rocafort por el oeste y el mar por el este. Valencia ocupa el centro del plano, mostrando su apariencia circular reforzada por la traza del río, cuyo discurso se corresponde aproximadamente con el eje vertical del mismo, especialmente en el sector superior, ya que a partir de la ciudad se tuerce un tanto hacia la izquierda hacia la desembocadura. Junto a la ciudad, el río se fragmenta en cuatro tramos, que son los contenidos entre los cinco puentes históricos. El mapa refleja la infinidad de caseríos y poblados, con sus nombres, que existían en el entorno de la ciudad, así como los caminos que transitaban entre la huerta. Además, como ilustración u ornamentación del mismo, se indica con pequeños dibujos como eran las huertas y jardines de la época, lo cual resulta muy valioso ya que nos permite confirmar líneas y detalles.



1608. Antonio Mancelli.
Plano de la Ciudad de Valencia.
Archivo de Emilio Rieta.



El siguiente documento es el *Plano de la Ciudad de Valencia* realizado por Antonio Mancelli, fechado en 1608. Nos encontramos con una planimetría que, al igual que en el caso de Wijngaerde, sitúa al dibujante en el margen izquierdo del río, por lo tanto la ciudad está sobre el mismo, ocupando el centro de la composición, abrazada en su parte inferior por la cinta fluvial. El dibujo en semi-perspectiva permite ver con todo detalle las murallas y las alturas de los edificios. Si lo comparamos con el dibujo de Wijngaerde, parece como si a éste lo hubiéramos convertido en planimetría: ahora vemos en el plano de Mancelli una proyección horizontal, y lo que era antes una vista ahora es un mapa, aunque en Mancelli el territorio abarcado es menor que en el dibujo de Wijngaerde, ya que la ciudad se encuentra rodeada por un entorno muy reducido, que permite sin embargo la expresión del Palacio del Real y de los arrabales exteriores, el de la calle de Sagunto y el situado a la izquierda, en prolongación del Puente de la Trinidad, llamado de San Guillem. La ciudad se manifiesta rodeada por un territorio cultivado integralmente, en el que destacan numerosos árboles que forman un punteado continuo sobre los campos, en los que se destacan algunos caseríos situados junto a la ronda exterior de las murallas. El plano expone con minuciosidad la morfología de las manzanas que configuran el casco urbano, dibujando el río y su cauce, los cinco puentes y los pretiles, mostrando asimismo



Detalle del plano de Antonio Mancelli.

Plano de la Ciudad de Valencia.

Archivo de Emilio Rieta.



los edificios importantes de la periferia. En él comprobamos como los puentes ya son todos de piedra, corroborando así los datos de los archivos, apareciendo incluso dibujados los casilicios de sus barandas en los de San José, Real y Mar. El río se ha dibujado como un conjunto de cintas que se unen y separan a lo largo de su recorrido sobre el cauce, dejando a menudo entre ellas espaciosas zonas emergentes, no con aspecto de islas, sino más bien como áreas semi secas que podrían o no estar invadidas por las aguas, dependiendo de la época y la afluencia del río. Estas aguas no ocupan la superficie total del cauce, que aparece libre de ellas como mínimo en sus dos terceras partes, y éste aparece dibujado sin líneas de nivel, como si fuera totalmente plano, poblado en su zona seca por lo que podría ser una vegetación dispersa de carácter ribereño. El río se acerca y se aleja mediante su particular traza sinuosa de los pretiles, y el cauce, con su fuerte y definida estructura, refuerza el carácter defensivo del cinturón amurallado.



1704. Padre Vicente Tosca.
Plano de la Ciudad de Valencia.
Archivo Histórico Municipal de Valencia.



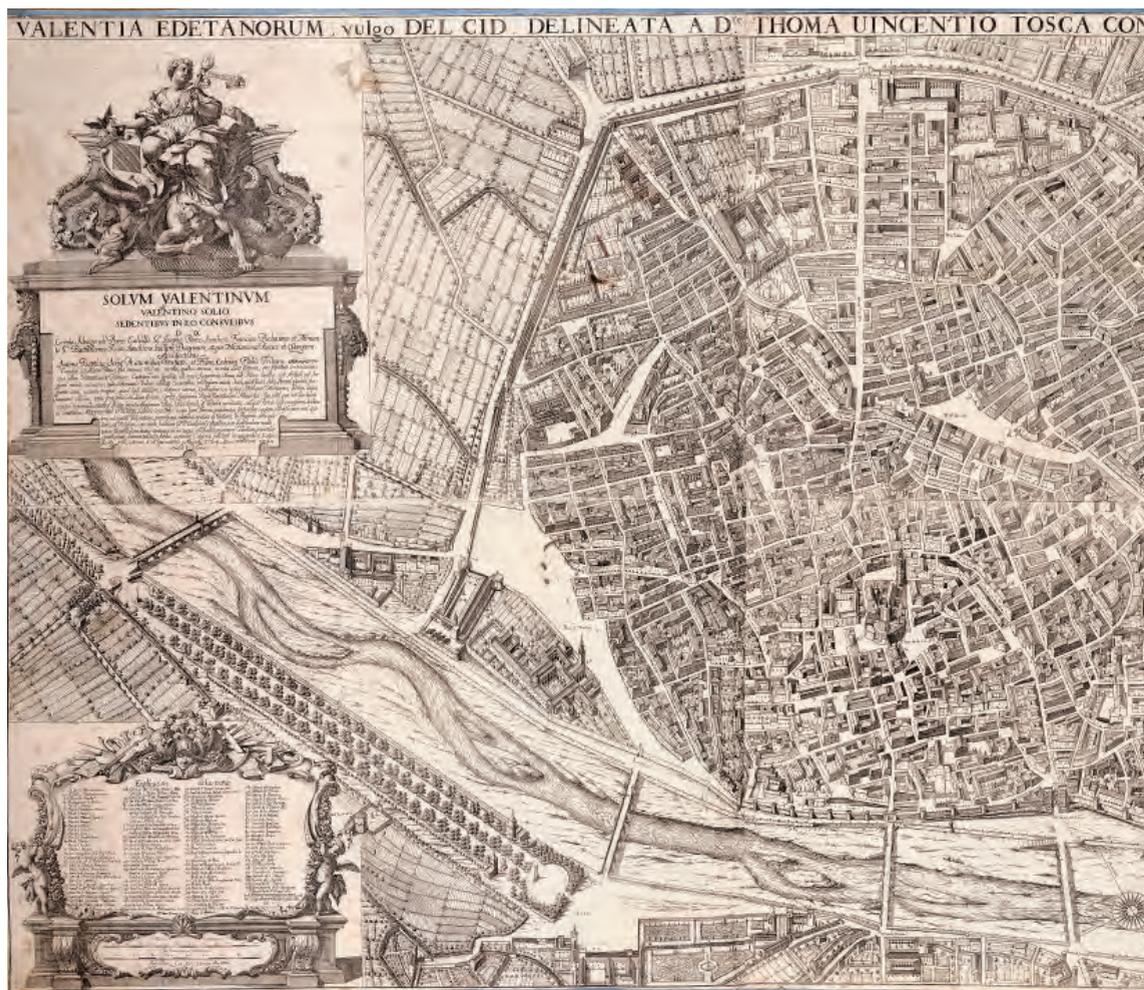
El Plano de Valencia dibujado por el Padre Vicente Tomás Tosca, es sin duda es el documento mejor conocido y más importante de la cartografía histórica de Valencia. En el documento, Valencia aparece situada de manera idéntica a como la hemos visto en la vista de Wijngaerde y el plano de Mancelli. El plano, fechado en 1704, está dibujado en falsa perspectiva, a base de plumilla, pincel, tinta china y lápiz, muestra la ciudad reflejando a la perfección no solo el trazado de las calles, sino incluso la disposición interior de las manzanas edificadas. Su dibujo resulta especialmente hábil, ya que Tosca define claramente el trazado de las calles con sus medidas, es decir, en su verdadera dimensión, pero para dibujar las casas indicando sus alturas, hace una perspectiva parcial, mostrando las mismas frontalmente, pero por la parte trasera corta la manzana y de ese modo la perspectiva no tapa la calle posterior, como lo haría si el dibujo fuera completo por ambas caras. Es decir, las casas ocupan siempre la manzana sobre la que se ubican, y en ese espacio aparecen también con sus alturas. Eso significa que, caso de interesar, resulta muy fácil suprimir la perspectiva y obtener una planimetría con el trazado de las calles exclusivamente, ya que éste no está afectado por ella. Por su parte, el río aparece como una corriente continua, sin islas ni zonas emergentes entre la corriente, ocupando la zona central del cauce en una proporción aproximada del cincuenta por ciento de su superficie. Tosca no se tomó un especial interés en desvelar demasiados detalles del río, tal vez no lo consideró necesario.



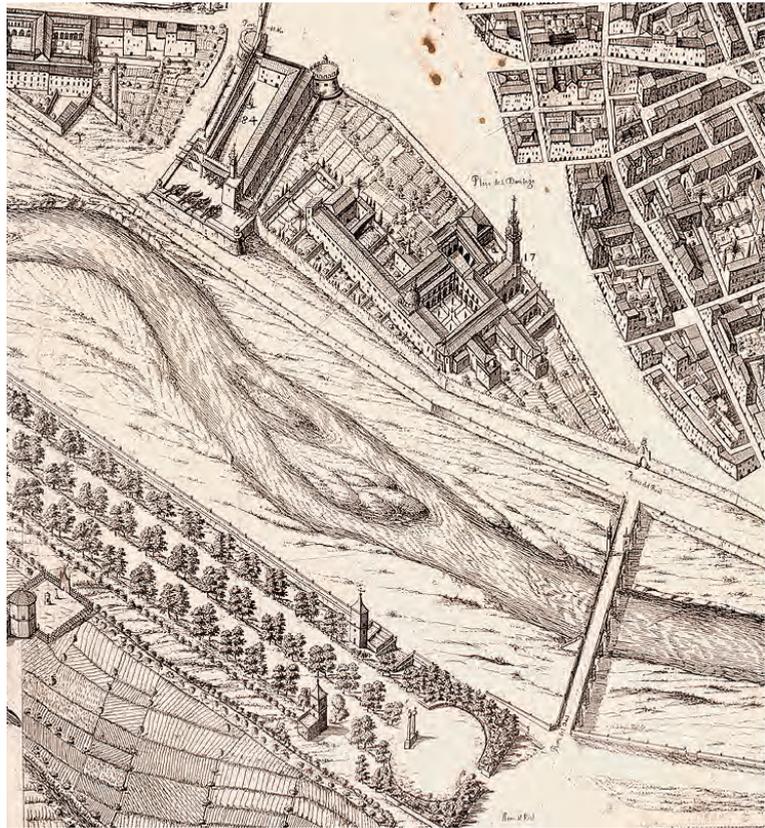
Detalle del plano del Padre Vicente Tosca.
Plano de la Ciudad de Valencia.
Archivo Histórico Municipal de Valencia.



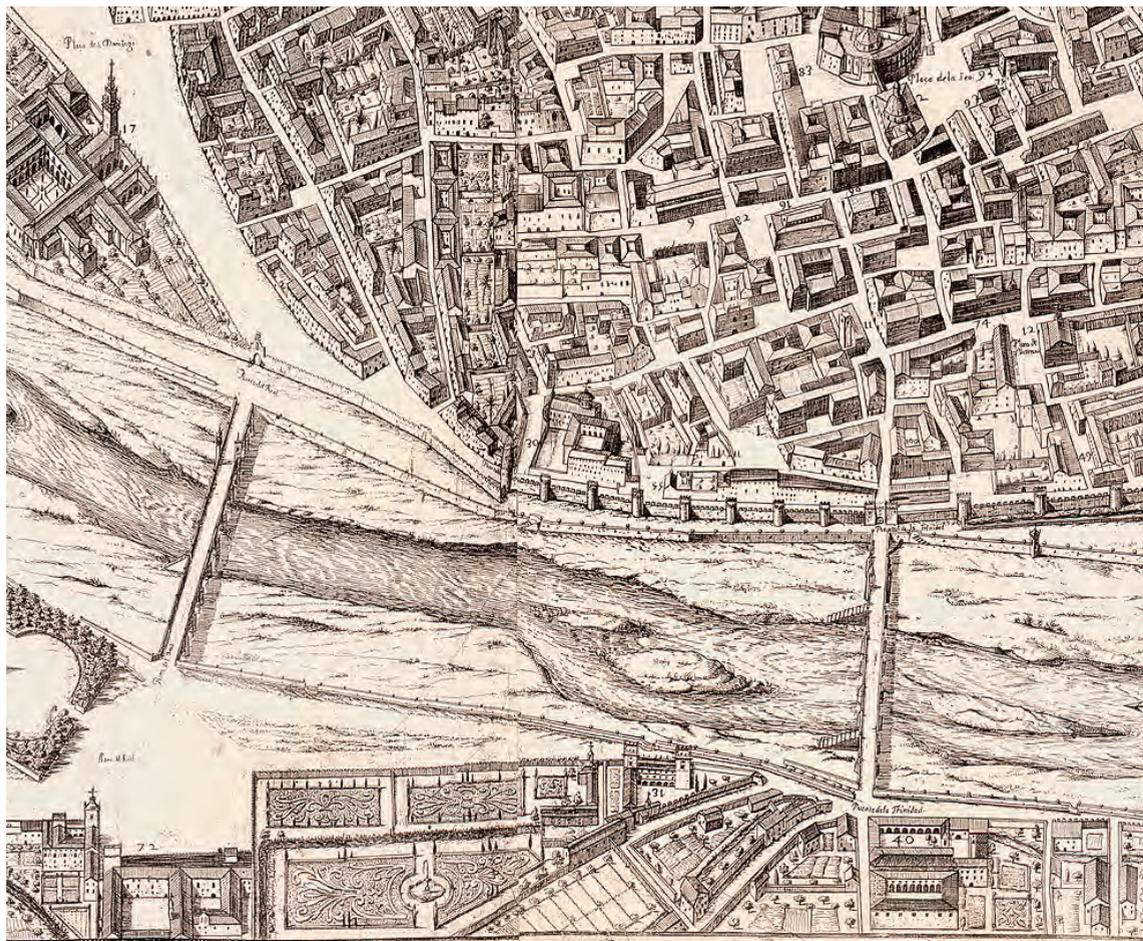
Las riberas, delineadas como infinidad de pequeños montículos recubiertos de una vegetación aparentemente de tipo matorral, mantienen un aspecto uniforme a lo largo de todo el cauce, al igual que la corriente fluvial misma, que no cambia en ningún momento ni en dimensión ni en trazado, adaptándose al eje central del cauce manteniendo una curvatura continua. Los puentes y pretiles están dibujados con esmero, permitiendo apreciar los ensanchamientos exteriores a los Portales principales, como es el caso del de Serranos, donde más adelante se instalaría un jardín. Vemos como se han dibujado los huertos conventuales que se encuentran dentro del recinto amurallado, y también otros jardines fuera de las murallas, aunque su tratamiento es muy sencillo. Al igual que ocurría en el plano de Mancelli, aparecen expresamente las numerosas plantaciones y alineaciones de árboles, dentro y fuera de las murallas, entre los que predominan especialmente las moreras.



1738. Padre Vicente Tosca.
Plano de la Ciudad de Valencia.
Grabado por Vicente Fortea. Valencia.



Veinticuatro años después, aparecerá un nuevo plano, firmado también por el padre Tosca y fechado a su vez en 1704 - aunque su fecha real estimada es de 1738 - que responde básicamente al documento manuscrito citado, pero que introduce manifiestas modificaciones en el trazado de la corriente fluvial respecto del primer original. El río adopta ahora una traza sinuosa, que cambia sus dimensiones dependiendo del sector del cauce en que se encuentra. Lo vemos dividido en distintos brazos, ya que la corriente única que llega desde el Puente de San José y pasa bajo el Puente de Serranos del mismo modo, se bifurca en dos ramas antes de llegar al Puente de la Trinidad, después se une durante pocos metros y se vuelve a separar, formando una isla mayor y otra menor, para volverse a unir en un solo brazo que pasa bajo el Puente del Real y, tras unos metros, se separa de nuevo en dos formando otra dos islas oblongas, vuelve a ondularse y forma una gran isla antes de unirse de nuevo y pasar de esta guisa bajo las arcadas del Puente del Mar.



Detalle del plano del Padre Vicente Tosca.

Plano de la Ciudad de Valencia.

Grabado por Vicente Fortea. Valencia.



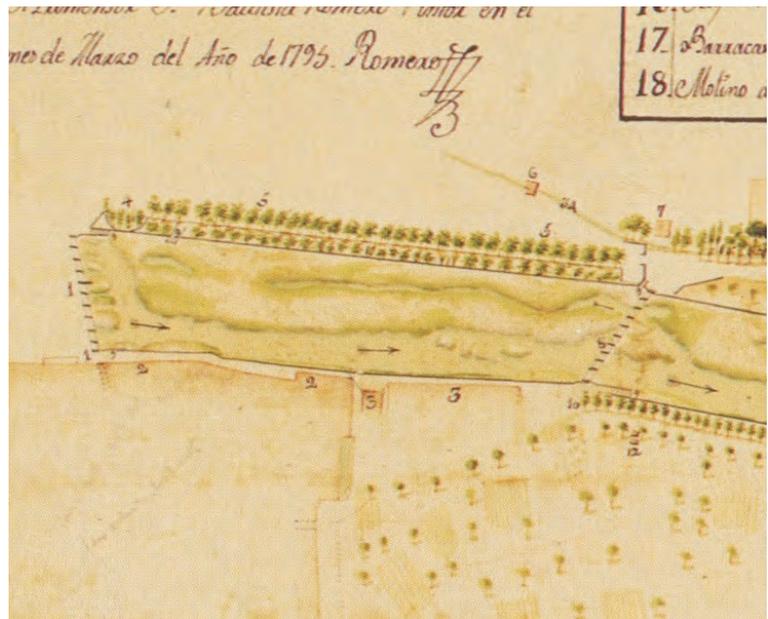
La ocupación del cauce por las aguas fluviales resulta más reducida que en el plano de 1704, aproximándose a lo expresado en el plano de Mancelli. En este plano, en contraste con el precedente, vemos como en las zonas no ocupadas por las aguas se sugieren unas ondulaciones del terreno, como si éste cayera desde ambos lados hacia el centro con una leve inclinación hacia el curso fluvial, que ocuparía la cota inferior. Fuera de las murallas, los terrenos ocupados por las huertas y jardines aparecen con todo detalle, la parcelación se muestra por completo, y encontramos dibujados perfectamente los jardines urbanos y periféricos, estos curiosamente transfigurados en preciosos jardines de inspiración versallesca, en consonancia con la moda de la época, lo cual nos hace dudar de que efectivamente su apariencia respondiera a una realidad.



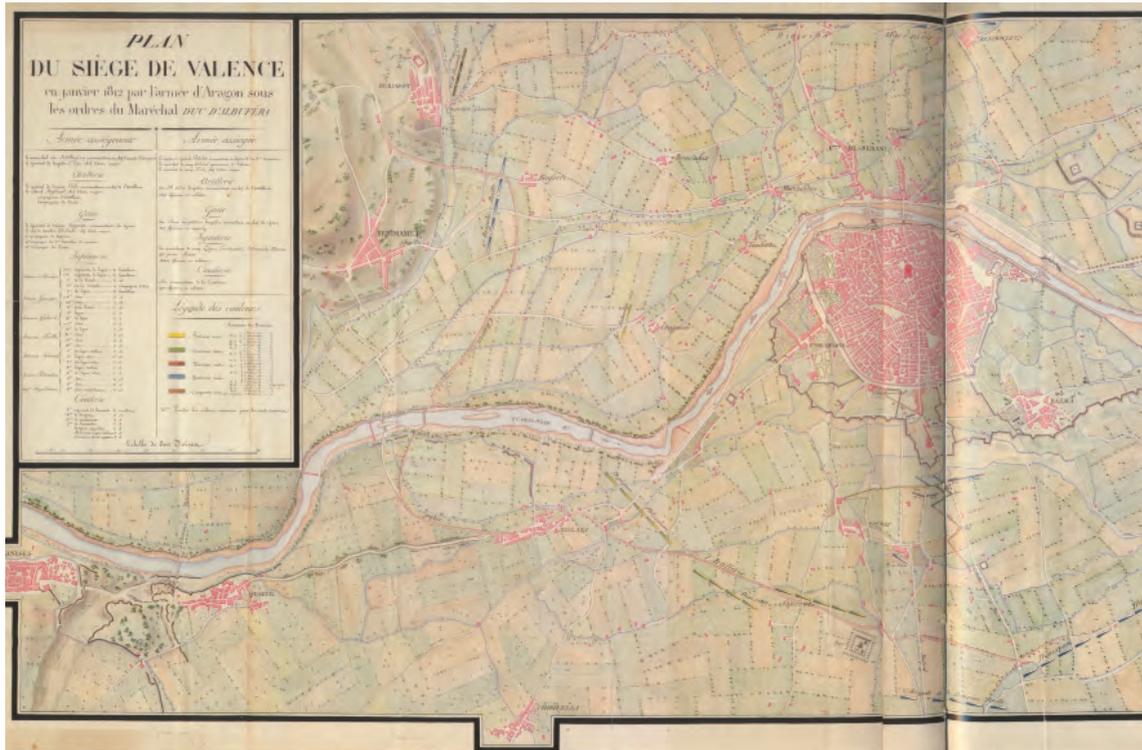
1775. Juan Bautista Romero.

Plan topográfico del río Turia, comprendido entre la Puerta del Real hasta el mar.

Valencia. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico de Estudios del Centro cartográfico del Ejército. Signatura Archivo del Servicio Cartográfico del Ejército. Arm.G Tabla 2ª Carpeta 4ª nº154.



El pintor Juan Bautista Romero, realizó un plano fechado en 30 de marzo de 1795, en el que se recogía la traza del río Turia, partiendo del Puente del Real, hasta su desembocadura. En el mismo observamos que, en el sector emplazado entre el Puente del Real y el del Mar, el agua discurre adosada lateralmente al margen derecho, dejando todo el espacio seco disponible del cauce junto a la Alameda. Esta zona era la que, antes de construir la Alameda y sobre todo, antes de cerrarla hacia el río con el pretil, formaba parte de los antiguos terrenos llamados del Prado. Vemos pues que el río ciñe el margen derecho entre ambos puentes circulando en un único brazo, y va derivando hacia el mar ondulando su recorrido y dividiéndose en varias ocasiones, dando origen a la aparición de islas y amplias zonas inundables, hasta llegar a la desembocadura. El plano recoge los molinos, acequias y alquerías existentes en la vecindad del río, suministrando datos muy interesantes acerca de su ubicación. Vemos a su vez como, en el margen derecho, existía entonces otra alineación arbórea, una segunda alameda, que acompañaba el camino que, desde el Puente del Mar, llegaba hasta la Ermita de Monteolivete. La parcelación de las huertas colindantes con el río aparece dibujada, así como las plantaciones arbóreas situadas en su perímetro.



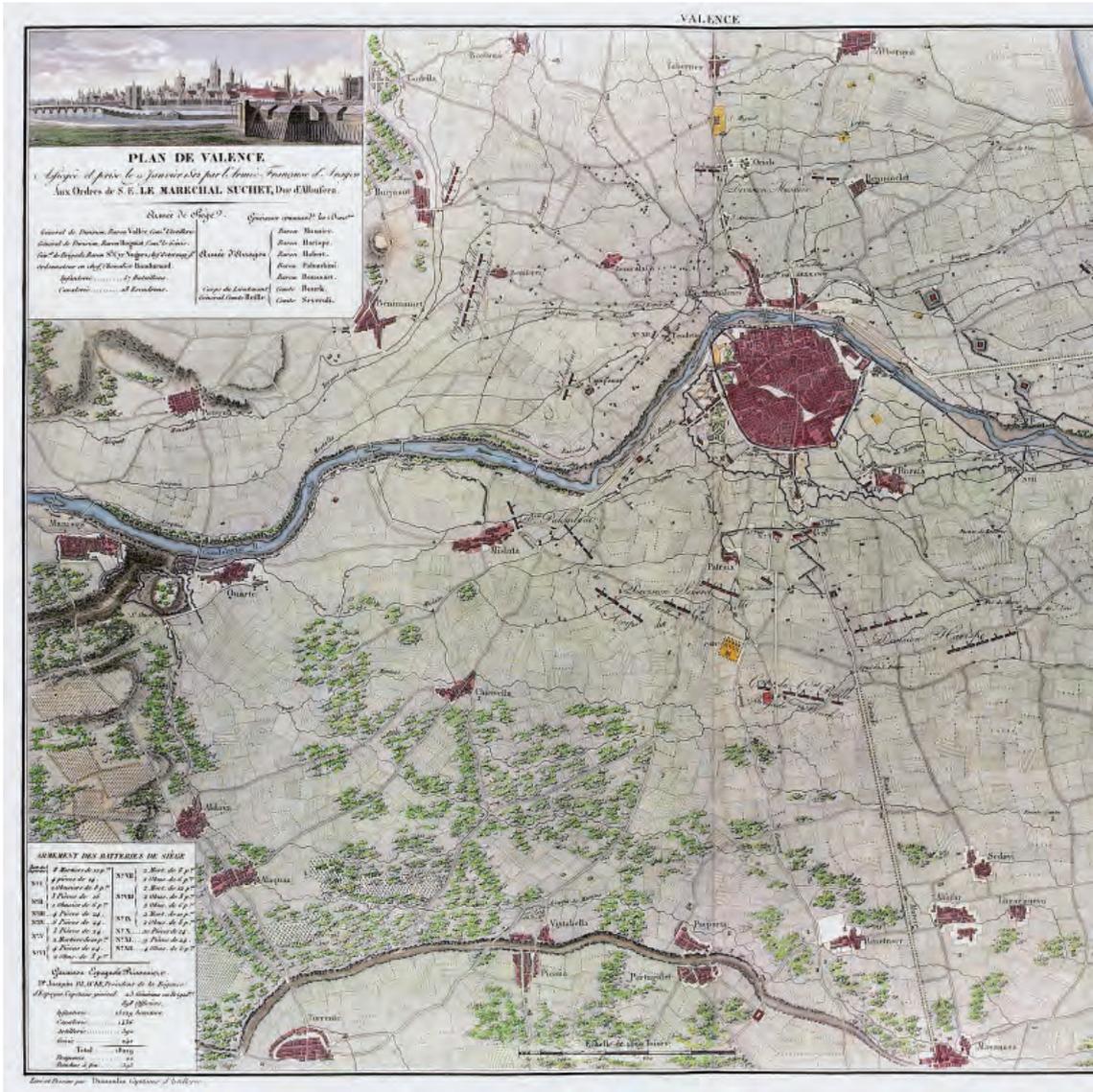
1812.

Plan du siège de Valence.

Duc de la Albufera. Paris, *Service Historique de la Défense*. Archives du Genie, Signatura SHDGR.1VM-102.



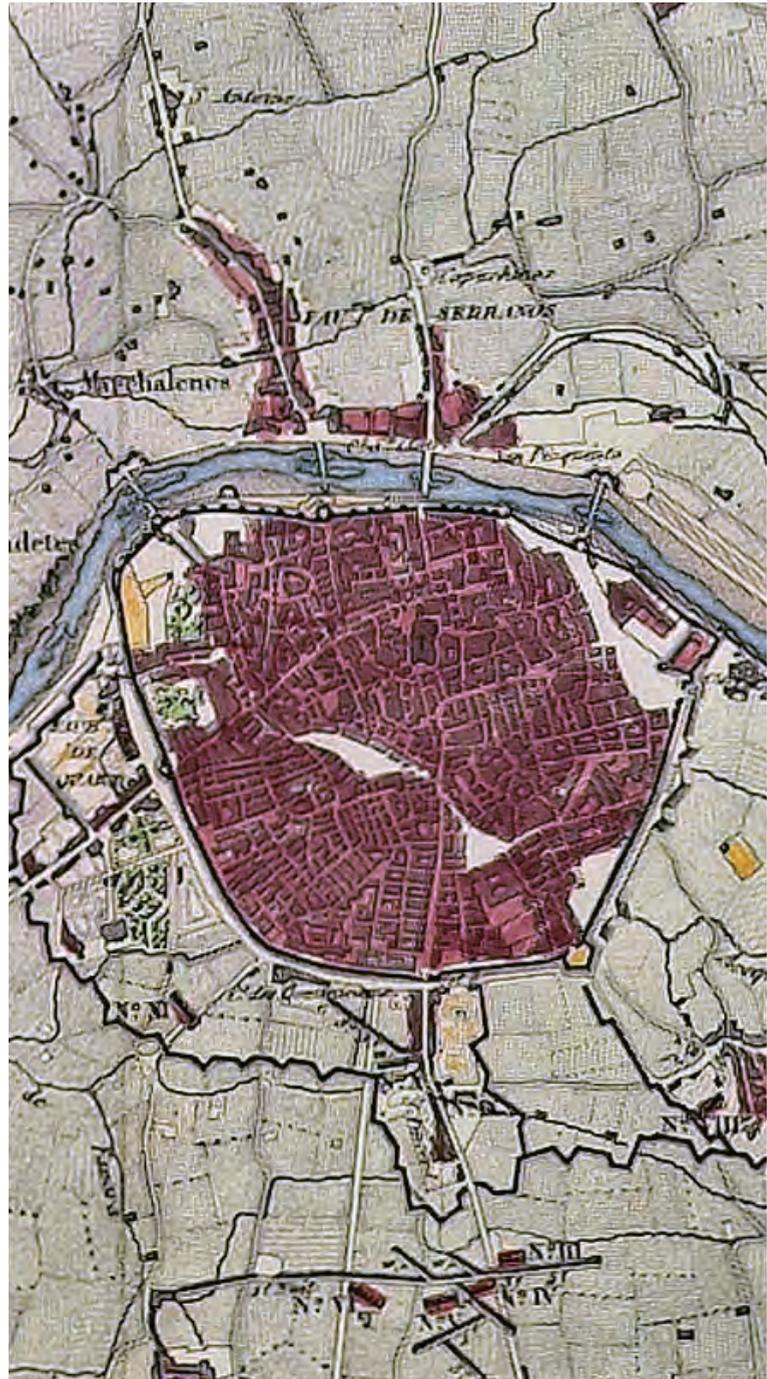
Planimetría levantada en enero de 1812, por el Ejército de Aragón bajo el mando del Mariscal Suchet, Duque de la Albufera, con motivo del asedio de Valencia. Muestra la traza del río desde la población de Manises hasta la desembocadura. En el plano vemos como el río transita sobre el territorio formando una ondulación doble hasta que, acoplado al camino lineal de Valencia a Mislata, adopta una traza rectilínea y llega al Puente de San José que, a la manera de una rótula, permite el giro del cauce fluvial. A partir de dicho puente, el río ciñe la ciudad dejándola tras pasar bajo el Puente del Mar, y sigue su camino ondulante hasta llegar al mar. El brazo fluvial se divide en varias ocasiones formando islas, y vemos que se bifurca al pasar bajo las arcadas de los Puentes. El plano refleja que ya se ha demolido el Palacio del Real, y aparecen fortificados los cabos de los Puentes de San José, Real y Mar. Los batallones de ataque se emplazan mayoritariamente en el sector sur, evitando con ello el tránsito sobre el río. Tanto los caminos como las acequias se indican perfectamente, y se observa el nuevo Camino al Grao, que aparece con una traza rectilínea, según proponía el proyecto redactado por el arquitecto Vicente Gascó a finales del siglo XVIII, flanqueado por una alineación doble de árboles. Junto a esta nueva vía se muestra el antiguo camino, levemente ondulante, situado en el lado sur.



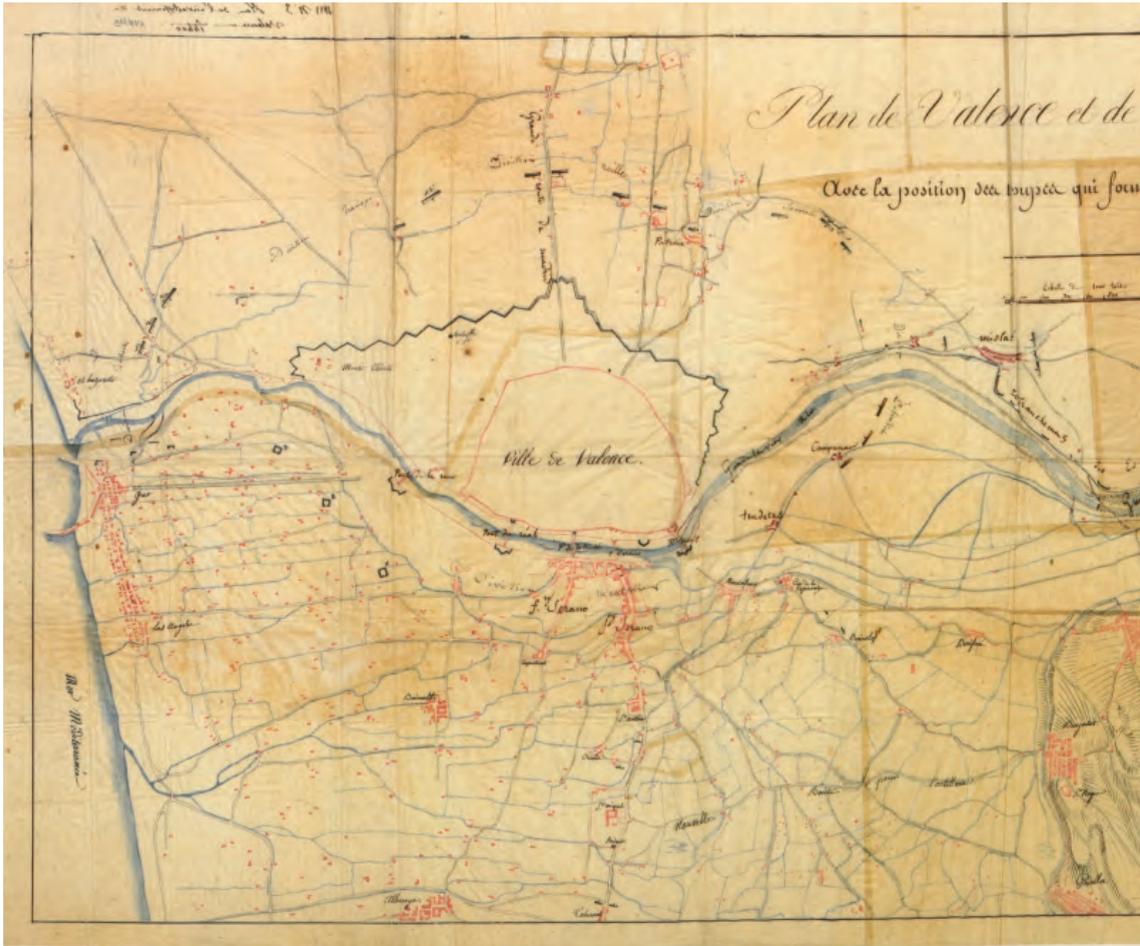
1812.

Plan de Valence. Mariscal Suchet.

Grabado en negro por E. Colín. Biblioteca de Nicolau Primitiu. Signatura 1.12524.



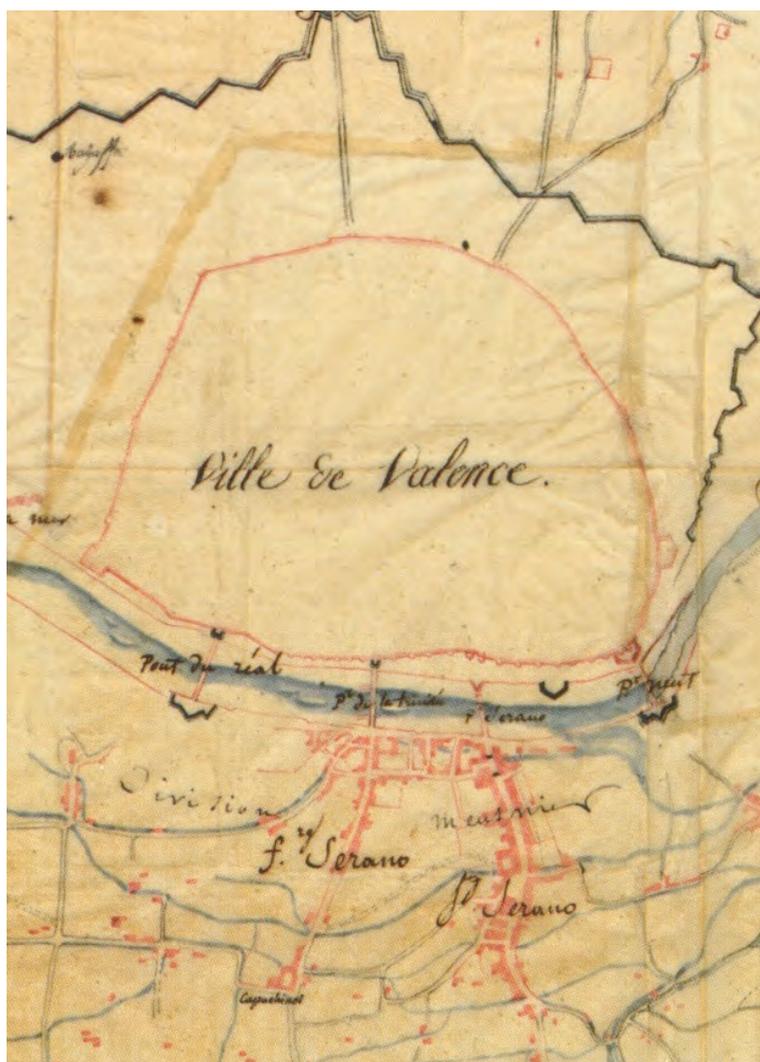
Plano similar al anterior, que muestra una superficie territorial mucho mayor. Alcanza desde la población de Alboraya al norte, hasta la Albufera al sur, mientras que por el oeste llega, como mostraba el anterior plano, hasta Manises.



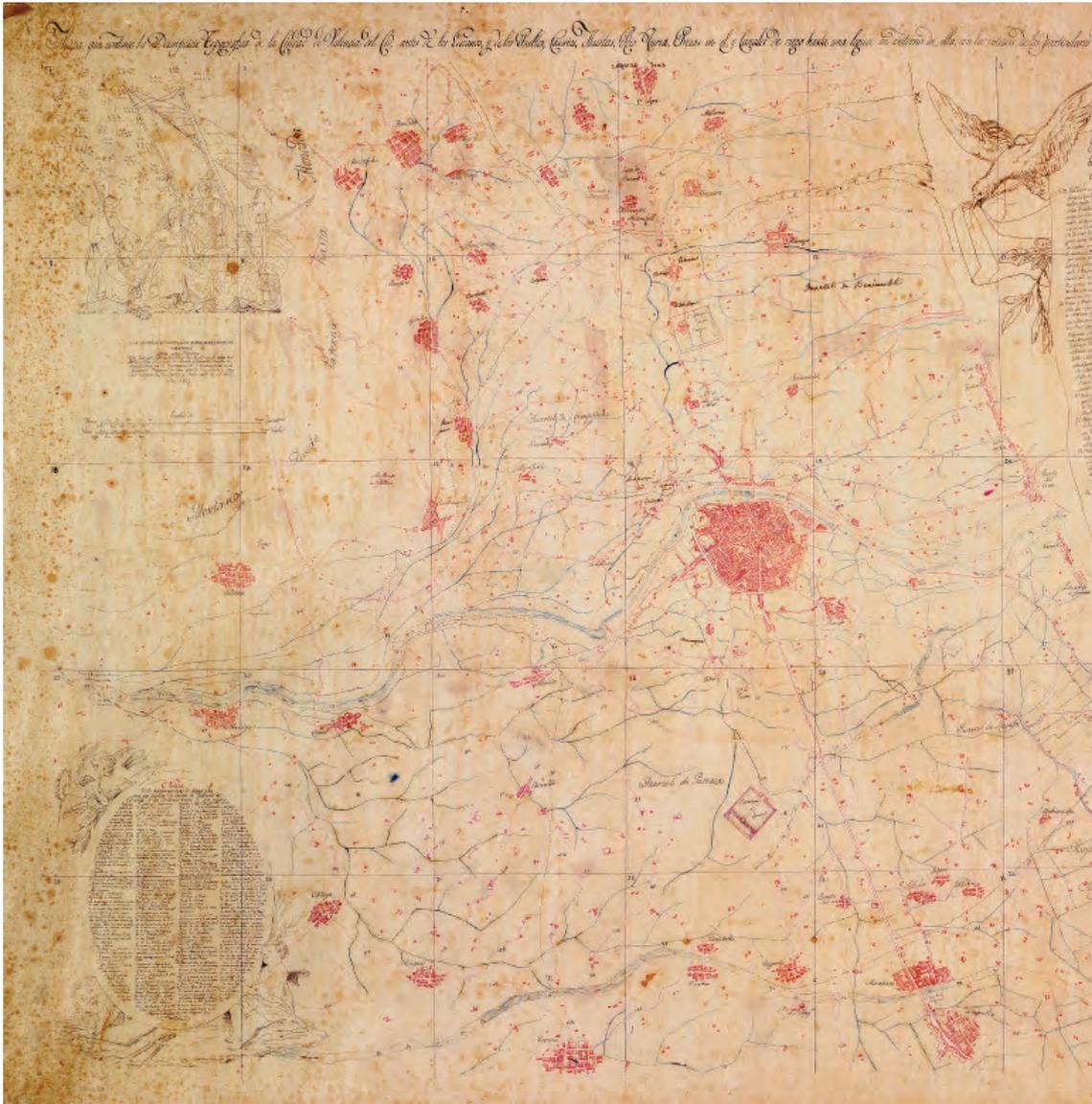
1812.

Plan de Valence et ses environs.

Paris, Service Historique de la Défense. Archives du Génie, Signatura SHDGR.GR.1VM-115-0003.



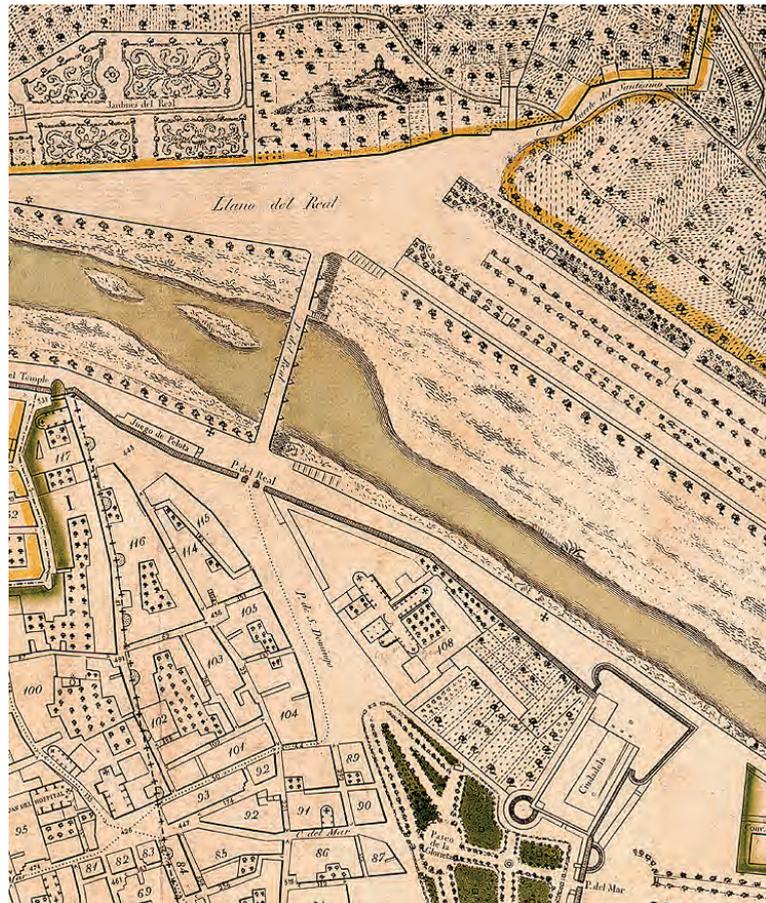
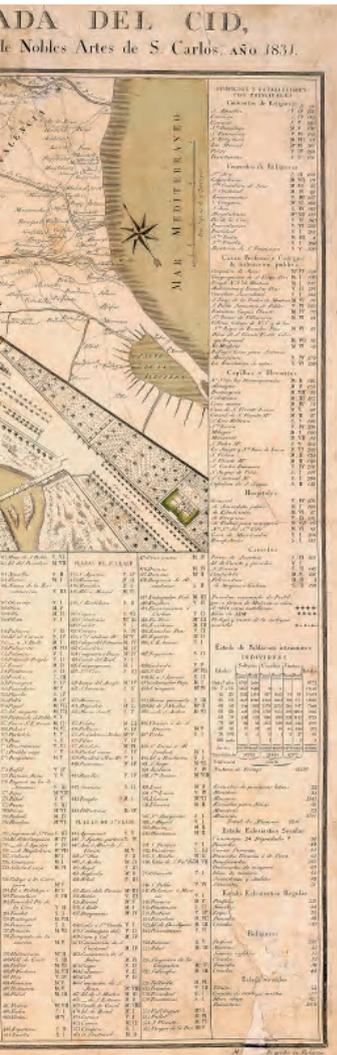
Plano llamado *Plano de Valencia y sus alrededores*, que cambia la orientación respecto de los precedentes, ya que sitúa a la ciudad en la parte superior del mismo, tal como veíamos en los planos de Mancelli y Tosca. El documento define con especial detalle el discurso de la acequias, y el brazo fluvial aparece muy bien definido, mostrándose las islas y bifurcaciones del mismo con toda claridad, a pesar de que este documento tiene aspecto de croquis. La ciudad sólo aparece con su contorno murado, mientras que los arrabales y poblados, en especial el del Cabañal, al que el autor llama los Ángeles, emplazado al sur del Grao, se han estudiado minuciosamente.



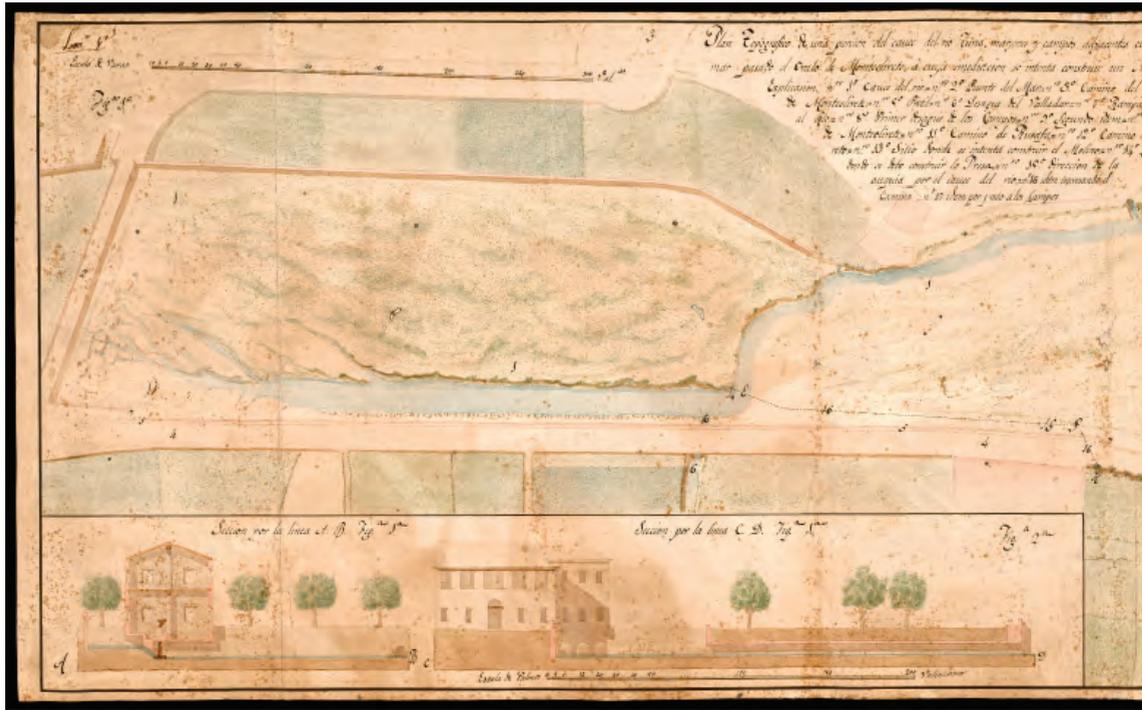
1821. Cristóbal Sales.
Plano de Valencia.
Archivo de Vicente Graullera Sanz.



Plano titulado *Mapa que contiene la descripción topográfica de la ciudad de Valencia del Cid, antes de los Edetanos, y de los Pueblos, Caseríos, Huertas, Río Turia, Presas en él y Canales de riego, hasta una legua en contorno de ella, con las noticias de los particulares de mayor atención que se contienen dentro y fuera de sus muros.*



En el *Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia llamada del Cid*, dibujado por Francisco Ferrer en 1828, vemos muy detallada la traza del curso fluvial. El río se extiende entre los pretiles del cauce, marcando suaves ondulaciones, y dejando grandes islas entre sus brazos múltiples. Se marcan dos grandes islas en el tramo entre el Puente de San José y el de Serranos, dos islas medianas entre éste y el de la Trinidad, cuatro más entre el de la Trinidad y el Puente del Real, y en el tramo correspondiente al paseo de la Alameda, en el sector donde estaba una parte del antiguo lugar llamado del Prado, recupera una corriente única, arrojándose al margen derecho, dejando una gran zona despejada en su ribera izquierda. Vemos como, en ambas orillas junto a los pretiles, desde los Puentes de San José hasta el del Mar, dispuestas paralelamente a éstos, aparecen plantaciones alineadas de árboles.

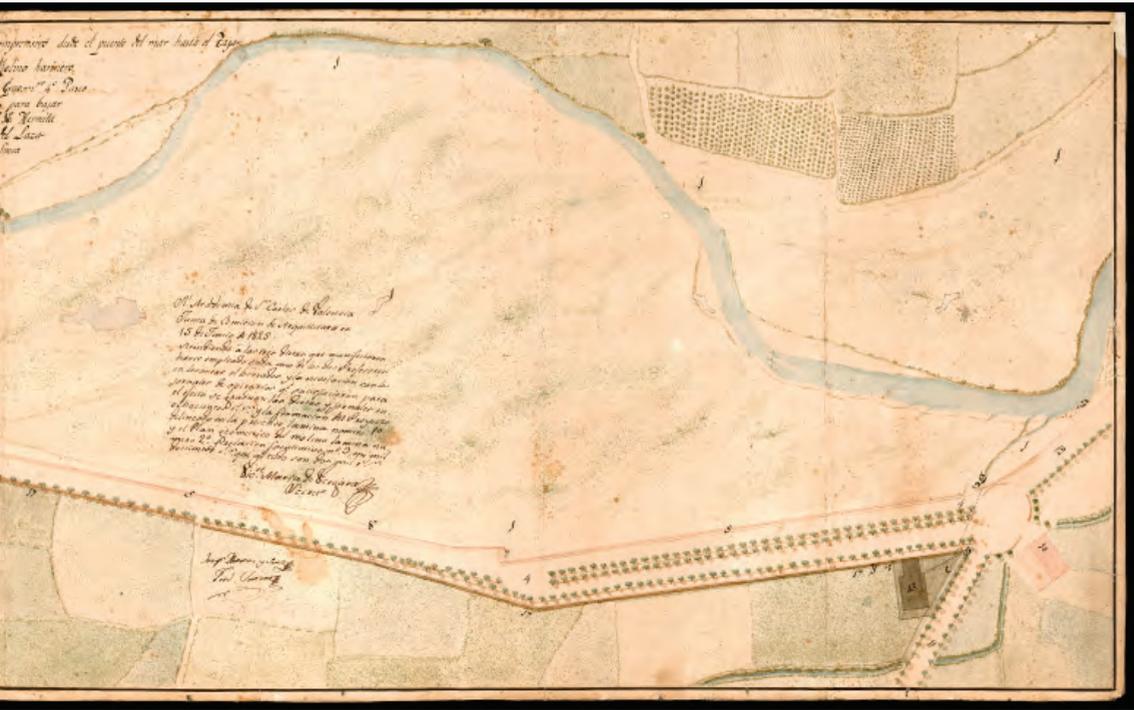


1825. Thomas y Sanz.

Plano Topográfico de una porción del cauce del río Turia, márgenes y campos adyacentes comprensivo desde el Puente del mar hasta el Tajamar pasado el Ovalo de Monteolivete, a cuya mediación se intenta construir un Molino harinero.

Recibido por Vicente María de Vergara. Secretario de la Real Academia de San Carlos de Valencia. 15 de junio de 1825.

Signatura Archivo del Reino de Valencia ARV- Mapas y Planos- n°56.



En este plano se aprecia con especial detalle el curso del agua sobre el cauce en el sector que comienza aguas abajo del Puente del Mar, que se aproxima al margen derecho en un brazo único que, a su vez, se ha generado tras la unión de un conjunto de pequeños riachuelos situados junto a las arcadas de dicho Puente. El nº 6 de su leyenda indica el punto en el que se produce la llegada al cauce del valladar o desague, y justamente a partir de dicha conexión el río cambia su traza sobre el lecho fluvial dando un giro de 90°, separándose del margen derecho y formando dos grandes meandros, para después aproximarse de nuevo a dicho margen en las proximidades del Óvalo de Monteolivete. Podemos constatar que en esta fecha el camino, que transita desde el cabo urbano del Puente del Mar hasta la Ermita de Monteolivete, situada en dicho óvalo, se encuentra arbolado en uno de sus lados, proporcionando una agradable sombra a los transeúntes. El camino amplía sus dimensiones en la vecindad del Óvalo, doblando su extensión en anchura, mostrando entonces una apariencia de alameda con tres filas de árboles implantadas, una que mantiene la alineación del camino, y dos centrales.



Detalle del plano de Thomas y Sanz.

Plano Topográfico de una porción del cauce del río Turia, márgenes y campos adyacentes comprensivo desde el Puente del mar hasta el Tajamar pasado el Ovalo de Monteolivete, a cuya mediación se intenta construir un Molino harinero.

Recibido por Vicente María de Vergara. Secretario de la Real Academia de San Carlos de Valencia. 15 de junio de 1825.

Signatura Archivo del Reino de Valencia ARV- Mapas y Planos- nº56.



En dicho Óvalo desemboca el camino doblemente arbolado procedente del arrabal de Ruzafa, exterior al recinto amurallado, y se inicia el camino del Lazareto, que llegará hasta el poblado de Nazaret. A partir del Óvalo, el río vuelve a dar un giro de 90° sobre el lecho fluvial y se dirige hacia el norte. El Molino harinero proyectado se sitúa en un triángulo formado por el encuentro entre el camino de Monteolivete y el camino de Ruzafa.



1843. Ortega / Campuzano.

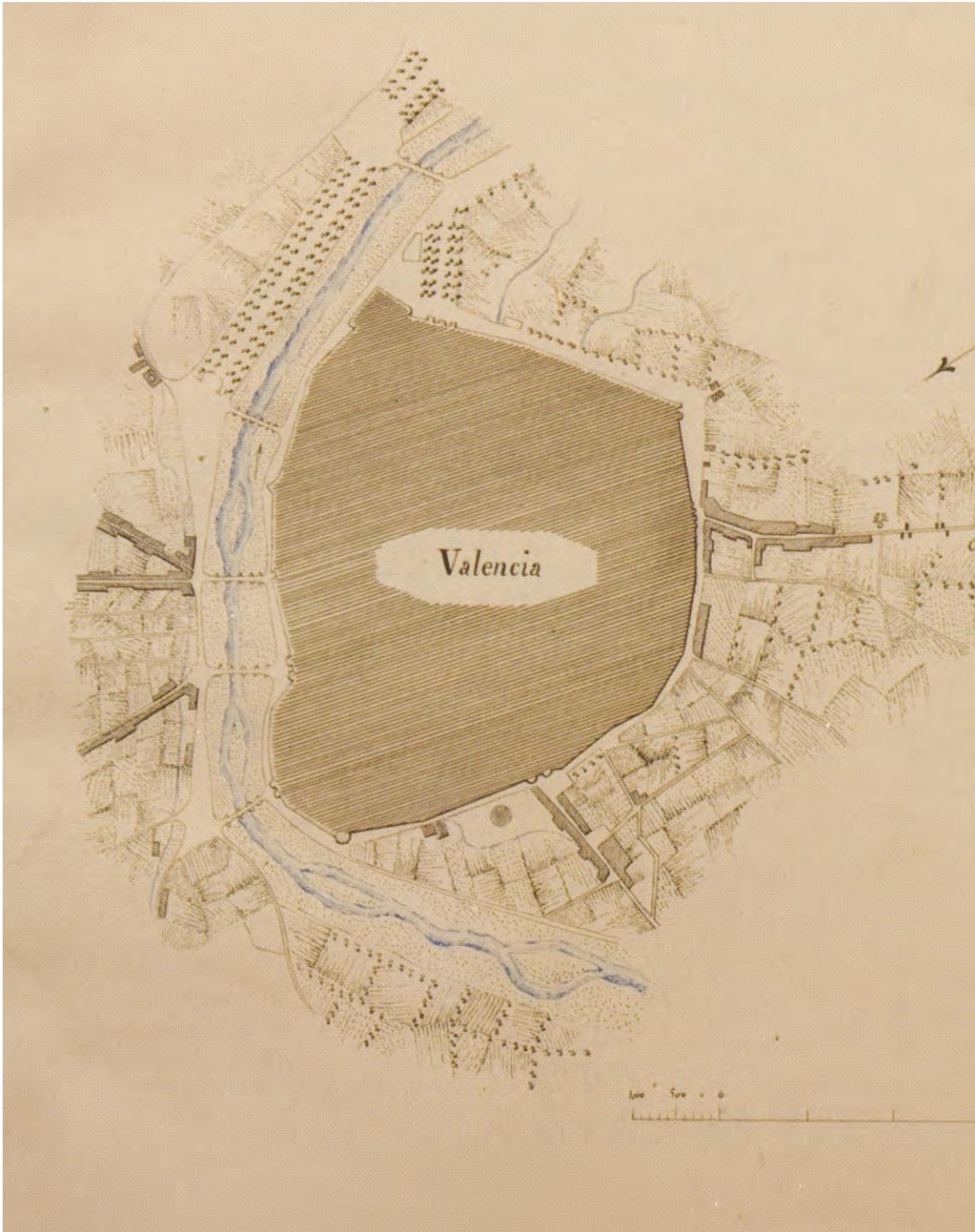
Carretera Valencia - Alicante.

Ministerio de Fomento. Archivo General. Signatura MF- 121 bis-0.



Tanto el plano de Ortega y Campuzano como el de Lucio del Valle reflejan la ciudad de Valencia y el desarrollo de las carreteras a Alicante. En el primero vemos que, once años después de fecharse el Plano de Francisco Ferrer, el río ha cambiado su curso dentro del cauce, ya que ahora vemos una distribución distinta de islas fluviales.

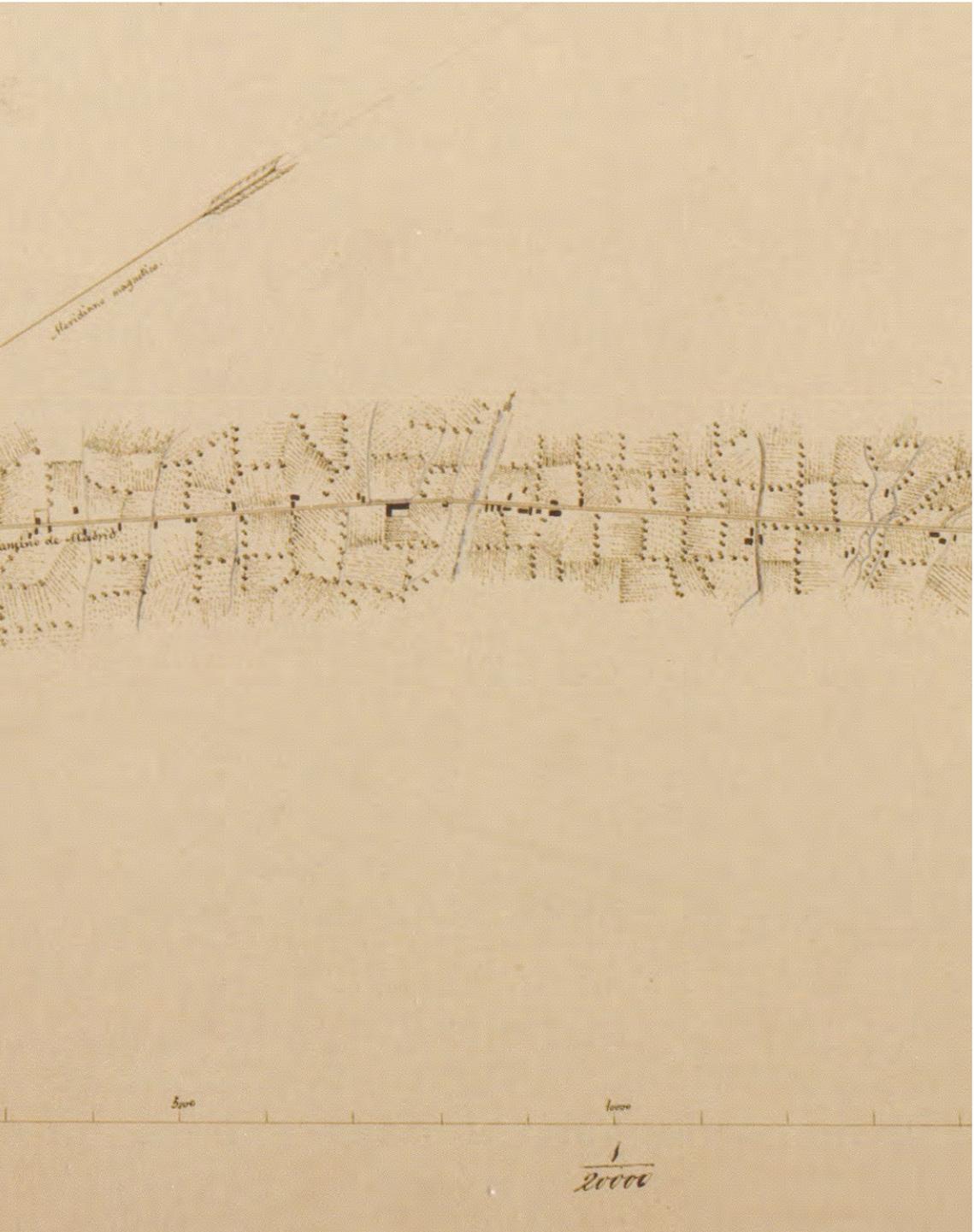
Por otra parte, se mantiene inalterable el acoplamiento de un brazo único al margen derecho, ocupando solamente una cuarta parte del cauce, entre los Puentes del Real y del Mar. El segundo (página siguiente), fechado tres años después, altera a su vez la traza inter-cauce de la corriente fluvial, ya que se han dibujado otras disposición y tamaño de las islas. En el mismo se aprecia un cambio importante respecto del anterior, ya que en el sector de la Alameda, el río ocupa la parte central del cauce.



1846. Lucio del Valle.

Carretera Valencia - Alicante.

Ministerio de Fomento. Archivo General. Signatura MF- 120-06.





1853. Vicente Montero de Espinosa.
Plano Geométrico y Topográfico de la ciudad de Valencia.
Archivo Histórico Municipal de Valencia.



El Plano Geométrico y Topográfico de la Ciudad de Valencia del Cid, dibujado por Vicente Montero de Espinosa en 1853, nos muestra un río muy dividido en brazos de poco caudal, que se extienden a modo de ramificaciones de aspecto arbóreo por el cauce, formando una red sutil de canalillos que invaden toda la superficie de la llanura fluvial. En el documento, aparece coloreado el cauce con distintas intensidades en su básica tonalidad ocre, dando indicaciones de sus diversos niveles. La dispersión de las aguas nos remite al trazado de la red de acequias valencianas, produciendo una imagen de río repartido y poco caudaloso, y nos aproxima con claridad a su dimensión real, esto es, a un río de escaso caudal, que ha llegado agotado casi a la ciudad, tras haber sido sangrado en los azudes aguas arriba y sus aguas repartidas finamente en huertos y jardines. En un plano posterior del mismo autor, fechado en 1861, aparece otro trazado en el cauce, manifestándose las aguas menos divididas, aunque mantienen en su disposición el básico carácter de red orgánica antes citado.



1858. A. Guesdon.
Valencia. *L'Espagne á vol d'oiseau*.
Nº23. Imprinta F. Delarue. Paris.

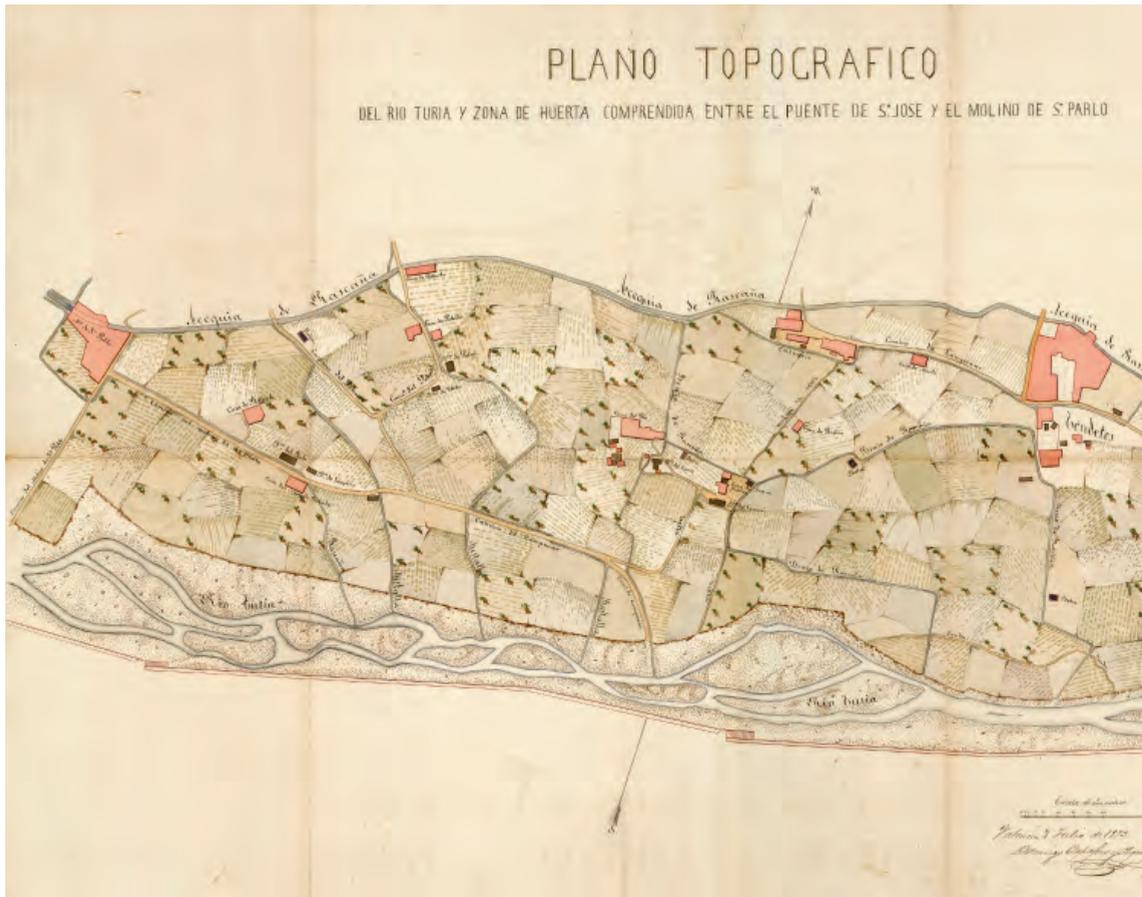


Los maravillosos dibujos realizados por Guesdon fechados en 1858, permiten hacernos una idea completa de la apariencia de la ciudad y de su río en aquellas fechas. En el primero de ellos, vemos como el río llega desde la esquina derecha del dibujo y avanza casi hasta la esquina izquierda, para a continuación envolver a la ciudad con una amplia curvatura y deslizarse después, formando otra suave curva, hasta su desembocadura. El río transita aguas abajo, hasta el Puente de San José, bajo cuyas arcadas se divide en dos brazos, después se une y vuelve a dividirse en dos bajo el Puente de Serranos, se mantiene dividido hasta pasar bajo el de la Trinidad, y tras el Puente del Real, se acopla en un doble brazo de poca anchura al margen derecho, liberando de las aguas gran parte del lecho junto a la Alameda. Vemos con toda claridad la implantación arbórea en el interior del cauce, manifestada e 1831 en el Plano de Francisco Ferrer, junto a los pretils, así como el arbolado de las llamadas Alameditas junto al Portal de Serranos, y la densa masa verde de la Alameda, que se prolonga en la doble alineación arbórea del camino al Grao. En el dibujo se observa la Albufera, y se percibe los territorios cultivados que rodean a la ciudad, repletos de alquerías y plantaciones. El segundo dibujo se corresponde con la visual opuesta, y muestra el río aguas arriba, saliendo de la ciudad tras atravesar el Puente del Mar. El tránsito de las aguas no es idéntico en ambos dibujos, aunque los dos manifiestan la escasa ocupación del agua en el amplio lecho fluvial.



1858. A. Guesdon.
Valencia. *L'Espagne á vol d'oiseau*.
N°23. Imprinta F. Delarue. Paris.

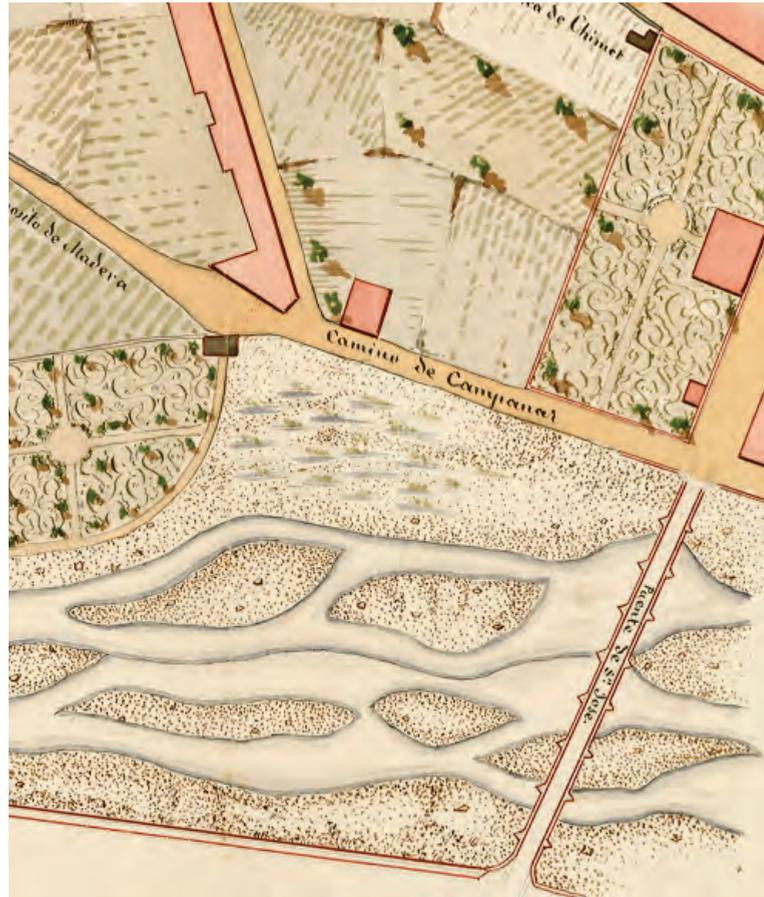




1873. D. Capafons y Piquer.

Plano topográfico del Río Turia y zona de huerta comprendida entre el Puente de San José y el Molino de San Pablo.

Archivo del Reino de Valencia, ARV - Mapas y Planos nº358.



El plano hace un levantamiento territorial que aparece limitado en su parte superior por la acequia de Rascaña, y en el inferior por el río Turia, cuyo cauce se encuentra definido por un pretil que muestra accesos en rampa al lecho fluvial. Aguas abajo aparece el Puente de San José y el comienzo del arrabal de Marchalenes, mientras que aguas arriba se inicia con el camino que conduce al Molino de San Pablo, situado sobre la acequia de Rascaña, de la cual emergen un serie de brazos menores que transitan por las huertas y finalizan en el río. La parcelación de las huertas parece fidedigna, así como la traza de los caminos que permiten los accesos principales y secundarios. El agua discurre sobre el cauce dividida en brazos que se cruzan y alejan entre sí, encerrando entre las mismas parcelas de tierra, isletas de tamaño medio, y finalmente atraviesa las arcadas centrales del Puente de San José, aguas abajo.



Detalle del plano de Capafons y Piquer.

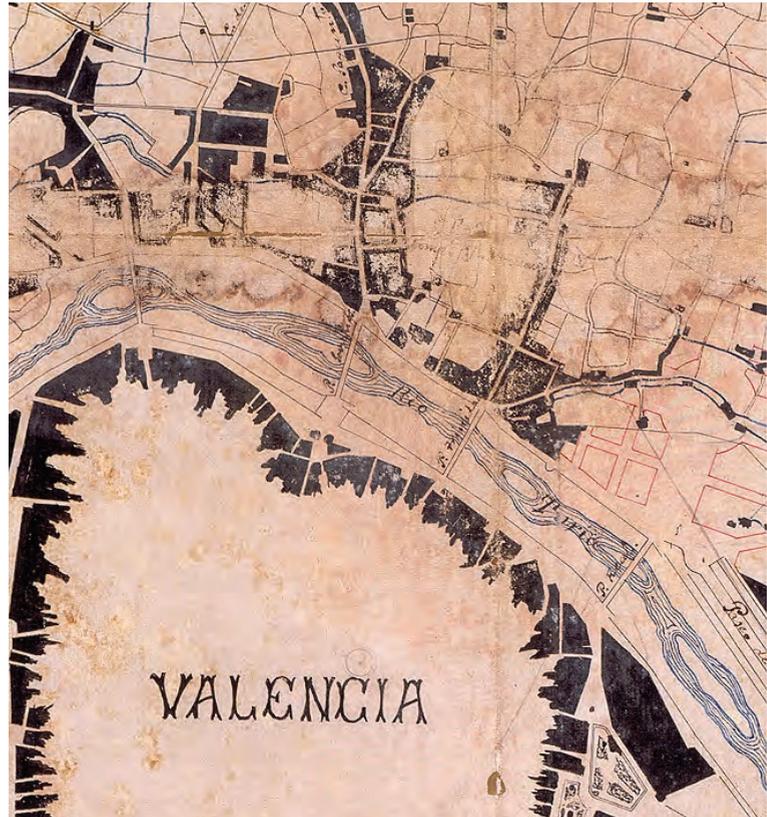
Plano topográfico del Río Turia y zona de huerta comprendida entre el Puente de San José y el Molino de San Pablo.

Archivo del Reino de Valencia, ARV - Mapas y Planos nº358.





1899. Manuel Cortina Pérez.
Plano de Valencia.
Archivo Histórico Municipal de Valencia.



Plano fechado el 23 de junio de 1899, en el que vemos que ya han desaparecido las murallas. En el mismo aparece reflejado un gran proyecto urbano, aprobado en 1895, que consistía en abrir una amplia avenida que conducía, desde las inmediaciones del derribado Palacio del Real, hasta el poblado del Cabañal, inmediato al mar. Se muestra asimismo el primer tejido de ensanche, sobre el que ya aparecen manzanas construidas. El río ha alterado su curso respecto de los documentos anteriores, hay que tener en cuenta que en 1887 se produjo una fuerte riada, lo cual produciría posteriormente un cambio importante en su recorrido precedente. En el sector recayente a la Alameda, el agua forma dos grandes islas oblongas, ocupando mucha superficie del cauce, y por lo tanto, liberando poco suelo seco en dicha zona, en contraste con lo que veíamos en documentos anteriores. Observamos que se mantienen en esta fecha los cinco puentes históricos, y ya se indica el Puente del Ferrocarril que llevaba desde Valencia al Grao.



1925.

Plano General de Valencia.

Archivo de Urbanismo. Ayuntamiento de Valencia.



Fotografía del estadio. 1925.

Plano de Valencia y su entorno, en el que aparecen perfectamente definidos los nuevos tejidos de ensanche, el trazado de los grandes vías perimetrales y su prolongación en nuevos puentes sobre el río. La traza del río se ha dibujado con absoluto detalle, y se observa como las aguas forman un curioso discurso sobre el lecho fluvial. Observamos que entre los Puentes de la Trinidad y Real, se ha arrimado la corriente al pretil izquierdo, con el fin de desecar la mayor cantidad de terreno para instalar una estructura deportiva, a la que se le denomina Stadium. Este estadio es un precedente del que se construirá más adelante, en un tramo del nuevo Jardín del Turia.



1927.

Plano de Valencia y su término municipal.

Archivo de Urbanismo. Ayuntamiento de Valencia.



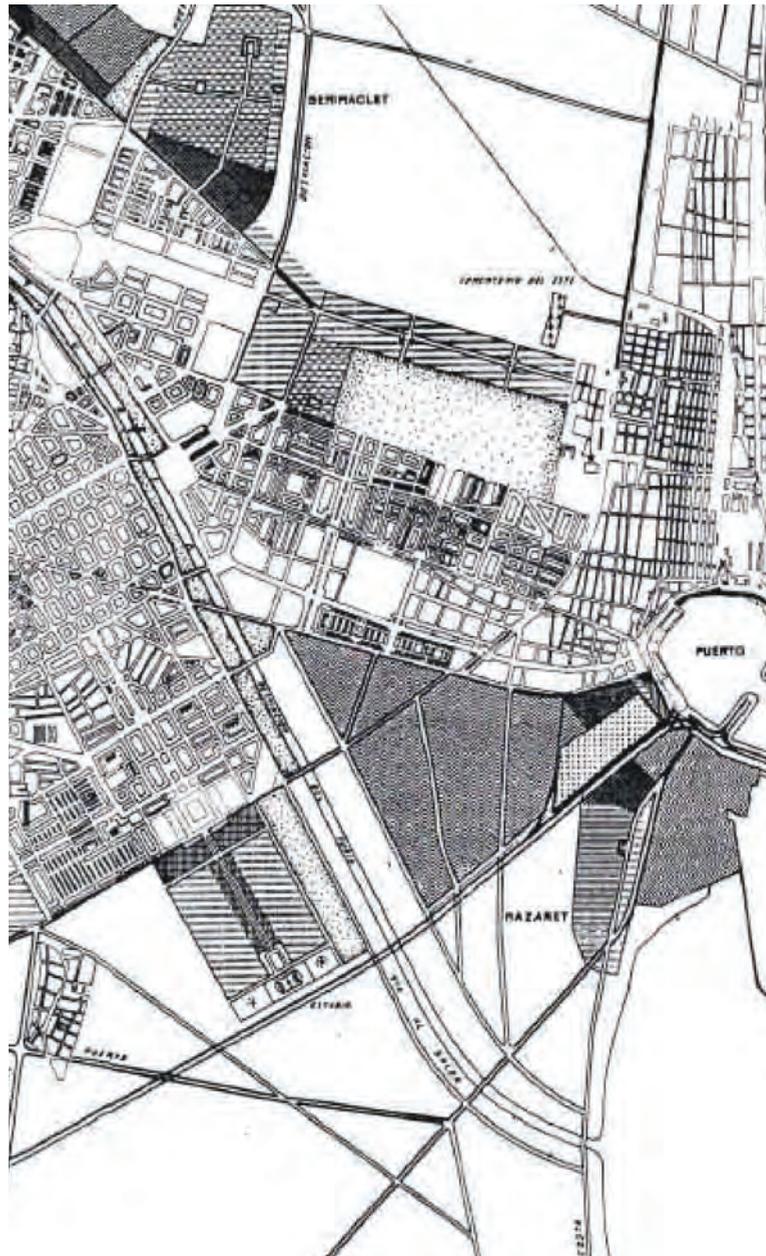
Documento magnífico, que hoy día sigue utilizándose ya que mantiene vigente una extraordinaria definición de la ciudad y de su término municipal, con expresión de caminos, acequias, parcelas y demás elementos periurbanos. Facilita datos sobre la topografía del cauce, lo que permite conocer perfectamente su estado en estas fechas. Es una planimetría moderna, de carácter expresamente científico, es decir, carente por completo de referencias paisajísticas.



1946.

Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su cintura.

Archivo de Urbanismo. Ayuntamiento de Valencia.



En este plano observamos que el río Turia se ha definido sobre el cauce mediante un brazo único que se dispone en el eje central del mismo, excepto en el sector colindante la Alameda, donde se aproxima al margen derecho. Por otra parte, el río se ha desviado de su antigua desembocadura hacia el sur, mediante la incorporación de un canal artificial, alejándolo del puerto.





La siguiente cronología se ha reunido recopilando datos inéditos contenidos en el Archivo del Reino de Valencia (ARV), seleccionando otros registros publicados en los inventarios del *Manual de Concells* (MC), Archivo Municipal de Valencia (AMV), *Llibres de las Fàbricas de Murs i Valls* y *Nova del Riu*, *Llibres de Memories* y Archivo de la Corona de Aragón (ACA), y a través de la consulta de documentación diversa transcrita por historiadores, cronistas e investigadores, tanto publicada como inédita.

Los libros de la *Fàbrica Vella* de Murs y Valls integran 111 volúmenes, y recogen datos entre los años 1429 y 1836. Contienen órdenes dadas por las Juntas de dicha *Fàbrica Vella*, provisiones, cartas de pago y cautelas. Todos los actos figuran certificados por los jurados, el Maestre Racional y los *Obrers de Murs y Valls*, en cumplimiento de las funciones de la institución. A su vez, la *Fàbrica Nova del Riu* cuenta con 81 volúmenes, recogiendo datos entre los años 1590 y 1814. Consisten en cuentas, cartas de pago y acuerdos referentes a diversas obras en las que intervenía las *Fàbricas*, tales como construcción de los portales de la ciudad y paredones o pretiles. Asimismo se han recogido datos procedentes de Libros de Memorias, Dietarios y obras de historiadores y cronistas.

Los años en los que hubo riada, sólo se indican someramente sin excesivos datos relativos a las mismas, ya que éstos aparecen detalladamente recogidos en el capítulo 4.

La lectura de los registros cronológicamente reseñados, facilita la comprensión de los asuntos relativos al río y a las obras de construcción de las infraestructuras más relevantes, completando los textos precedentes, y permitiendo a su vez conocer detalles curiosos sobre las costumbres y personajes vinculados con el mismo. Respecto a las riadas, se ha reseñado únicamente las fechas y algún registro relevante, ya que la crónica detallada de las mismas se ha incluido en un apartado anterior.

1088. RIADA

Valencia sufrió una inundación que arrastró el *Burg-al-Quantara*. Las fortificaciones de la ciudad sufrieron muchos daños¹¹⁸.

1246. RIADA

1239

Donación a perpetuidad hecha por el rey Jaime I, a la Ciudad y Reino de Valencia, de todas y cada una de las acequias francas y libres, mayores, medianas y menores con las aguas manantiales, acueductos, puentes, exceptuada la acequia Real que va a la villa de Puzol, sin servidumbre ni título alguno para que puedan aprovechar sus aguas en el riego de las tierras y otros usos¹¹⁹.

Per Nos é per los postres donam é atorgam per tots temps á vos tots ensemps é sengles habitants é pobladors de la Ciutat é del Regne de Valencia, é de tot lo terme de aquell Regne, totes é cascunes cequies franques é liures, majors, é mijanes é menors, ab aygues é ab manaments, é ab duhiments daygues, é encara aygues de fonts, exceptat la cequia Real qui va á Puçol, de les quals cequies é fonts.

1267

Privilegio del Rey Don Jaime I, expedido en la villa de Alzira en 30 de Enero del año 1267, por el qual concedió amplia facultad para que cualquiera pudiese cortar madera de los lugares del Reino de Valencia, y conducirla a dicha Ciudad por lo rios Xúcar y Guadalaviar¹²⁰.

118. Torres Balbás, *Ciudades Hispanomusulmanas. Tomo II* pp. 475-476. D. Dozy, *Historia de los musulmanes de España*. 1920. G.K. al-Ikdifar en Dozy, *Abad II 24*, según Pérez pág. 211. Madrid, 1966.

119. A.M.V. Fuero N°35, *De servitutibus*. Tomo I de los fueros, fol. 90B. Privilegio del Rey Don Jaime I, dado en la Ciudad de Valencia en 12 de Febrero del año 1251, consta en el cuerpo de privilegios, pag 14 B

120. AMV-Cuerpo de privilegios, pag 21 B.

1268

Privilegio del Rey Don Jaime I, expedido en la Ciudad de Valencia en 9 de Mayo del año 1268, por el cual hace donación de la acequia Real de Moncada con sus aguas y acueductos a todos los regantes de ella, para que puedan aprovecharse libre y francamente, y nombrar Acequero que cuide de su distribución y gobierno, salvo siempre el derecho que tenían á sus aguas los molinos sujetos á la Real enfiteusis¹²¹.

1279

Órdenes a los obreros que trabajan en los puentes, acerca del que se tiende entre la Puerta del Temple y el Real¹²².

1.283

Privilegio del rey Pedro I, expedido en las calendas de diciembre (13 de diciembre).

*Item damus et reddimus Comuni Civitatis a Ponte de Quart usque ad mare non obstantibus donationibus seu acquisitionibus factis per aliquas personas*¹²³

1318

Privilegio del rey Don Jaime II, expedido en Barcelona en 1 de Agosto de 1318, por el que mandó al Procurador general del Reino de Valencia que hiciese demoler sumariamente, y sin figura de juicio los nuevos azudes y acequias que habían hecho o ensanchado en el río Guadalaviar los dueños territoriales, que tenían pueblos inmediatos a él, reponiendo las cosas en el estado en que estaban antes, para que las aguas pudiesen pasar libremente a la Ciudad de Valencia y su huerta¹²⁴.

1321. RIADA

Privilegio del Rey Don Jaime II, expedido en la Ciudad de Valencia en 1 de Mayo del año 1321, por el cual declara, que el conocimiento y gobierno de las acequias de dicha Ciudad corresponde a los *cequeros*: pero que en el caso o casos en que interesase el derecho del Rey por razón del agua que discurre al Palacio del Real, o por cualquier otra razón que tocase a las regalías, debe conocer el Bayle General de

121. AMV- Cuerpo de privilegios, pag. 23 B.

122. ACA. Reg. 41.Fol 116.Valencia, 7 calendas de agosto.

123. AMV- Cuerpo de privilegios, nº131-bis.

ella, procurando la conservación de los derechos del Real Patrimonio, y la utilidad de los dueños útiles¹²⁴.

Privilegio del rey Don Jaime II, dado en Girona en 5 de Julio del año 1321, por el cual deseando socorrer la necesidad de agua en que se hallaba la Ciudad de Valencia y su huerta, y atajar para lo sucesivo disputas entre ésta y los lugares superiores de Pedralva, Benaguacil, Villamarchante y Ribarroja, dividió entre ellos las aguas del río de esta forma: que dichos pueblos tuviesen toda el agua cuatro días continuos con sus noches, y que los otros quatro dias siguientes con sus noches corriese libremente para el uso de los habitantes de la Ciudad¹²⁵.

1325

Acuerdo del Consell de la Ciudad, fechado en las VII calendas de junio, estableciendo el juramento que han de realizar los jurados tras su elección, ordenándoles que lo realicen y disponiendo sus términos, entre otros bienes, ni ninguna otra cosa que pertenezca a la Ciudad y sea de bien público¹²⁶.

en cara establí et ordena quels dits jurats facen sagrement que no daran e establiran rambles, places, barbicanes, murs ne valls ne alguna altra cosa que sin del comú e a us public, e Aixa ho juraren.

Pregón de la Ciudad en las calendas de noviembre, exponiendo que por la multitud de las aguas del río Guadalaviar se han destruido algunos puentes, muros y barbicanas, y ordenando que nadie ose coger piedras, argamasa, tierra, ladrillos y madera de las palancas, estableciendo la cuantía de las multas para quien desobedeciera¹²⁷.

Juramentos de los Jurados en años posteriores, en los cuales se constata que aparecen las ramblas conjuntamente a otros bienes adquiridos mediante privilegio real de la Ciudad¹²⁸.

1318

Notificación de acuerdo por la justicia, jurados y prohombres de la Ciudad, para que nadie, hombre o mujer, cualquiera que sea su condición, ose cavar, ni quitar tierra o arena en el

124. AMV- Cuerpo de privilegios, pag 70 B.

125. AMV- Cuerpo de privilegios, pag 72

126. MC- Sig.A, nº 1, años 1.306-26, folios 230-33.

127. M.C.- Sig.A, nº 1, años 1.306-26, folio 170.

128. M.C.- Sig.A, nº 2, años 1.327-31, nº 3, años 1.332-39, nº8, 1.348, nº 18, 1.383-88, nº 36, 1.455-60

cauce, entre el Molinell y el puente de Serranos, a no ser que lo haga junto a las aguas, en el canal del río, fijando la pena en que incurrirá aquel que desobedeciera, con una multa de cinco sueldos por cuantas veces lo hiciere, o bien cinco días de prisión¹²⁹.

Orden por la cual no se puede excavar en el cauce, desde el puente de Serranos hasta el Molino de Guillem Catalá¹³⁰.

Concesión a Miguel Roda de un rincón en la rambla del Camino del Mar de una hanegada de extensión para que amplíe su molino¹³¹.

1328. RIADA

4 de noviembre, riada catastrófica. Se rompen los puentes, caminos destruidos y murallas rotas. La ciudad pide ayuda al rey¹³².

Provisiones motivadas por la gran avenida del río Guadalaviar, ocurrida el 4 de las calendas de octubre, en la que las aguas rebasaron los puentes llevándose los, y las aguas discurrieron por el barrio del Mercado y Rotes, derruyendo los valladares y entrando en la ciudad por los albañales, a fin de evitar extravío de bienes, regular el tránsito por las calles y demás extremos relativos a las reparaciones necesarias¹³³.

Deliberación del Consejo para fijar el precio a que debería venderse la carne al haberse aumentado un dinero de sobreprecio por libra, a fin de recaudar fondos para la reconstrucción de los puentes y demás ruinas ocasionadas por la gran riada¹³⁴.

Carta del Rey a la Ciudad, contestando a la comunicación por él recibida, dándole traslado de los desastres ocasionados por las aguas, en la cual manifiesta su favor para que se proceda a la reconstrucción de puentes y valladares¹³⁵.

Carta de la Ciudad al Rey, en la que se propone el sobreprecio de la carne para subvenir a las reparaciones, y providencias para el suministro de víveres¹³⁶.

129. M.C.- Sig.A, nº 2, años 1.327-31, folio 14.

130. M.C.- Sig.A, nº 1, años 1.306-26, folio 138.

131. M.C.- Sig.A, nº 1, años 1.306-26, folio 135.

132. Data Valentia Pridie Nonas Novembris Anno Dominis 1328.

133. M.C.- Sig.A, nº 2, años 1.327-31, folios 51-53

134. M.C.- Sig.A, nº 2, años 1.327-31, folio 54.

135. M.C.- Sig.A, nº 2, años 1.327-31, folio 57.

136. M.C.- Sig.A, nº 2, años 1.327-31, folio 59 vº y sig.

1329

Representación de los jurados al Rey el 18 de las calendas de febrero, manifestando la resistencia que el Obispo y Cabildo eclesiástico hacían para no contribuir al pago del sobreprecio de la carne y grano¹³⁷.

Acuerdo de los jurados del 13 de las calendas de junio por el que se suprime el sobreprecio de las carnes y en la venta y molienda del trigo, y para pagar o prometido a los que conducían el trigo¹³⁸.

1338

Prohibición de extraer maderas de las peanas del río¹³⁹.

Se destinan 10.000 sueldos para desviar el río en la "*bajada dels Banys del Señor Rey*"¹⁴⁰.

1340. RIADA1345

El Consell manda reparar los puentes dels Catalans, Real y Serranos, que están en estado ruinoso¹⁴¹.

1349

Acuerdo sobre la construcción en piedra del Puente de Serranos¹⁴².

1353

Privilegio del rey Pedro II "El Ceremonioso", expedido el 20 de noviembre, por el que la ciudad puede imponer el derecho del pontaje para recaudar fondos destinados a la construcción de los puentes destruidos¹⁴³.

Prórroga de una concesión anterior, realizada a través de carta al mismo rey, que inserta el privilegio, fechada en las calendas de enero de 1249 y en la que, contestando a la humilde súplica dirigida por la ciudad sobre la necesidad de reconstruir los puentes destruidos en la Guerra de la Unión, el rey autoriza a los jurados para imponer el impuesto de pontaje, tasa que han de pagar todos aquellos que transiten por los puentes, detallando la cantidad según se pase a pie o

137. M.C.- Sig.A, nº 2, año 1.329, folio 67 vº.

138. M.C.- Sig.A, nº 2, año 1.329, folio 88.

139. M.C.- Sig.A, nº 3, años 1.332-39.

140. MC-A.3.Fol 242.

141. MC - A- 5. Fol.52 v.

142. M.C.- Sig.A, nº 9, años 1.349-51.

143. AMV- Cuerpo de privilegios. nº 64. A.M.V.

a caballo, con animales cargados o descargados, eximiendo del pago a la esposa y criados¹⁴⁴.

Privilegios posteriores de reyes sucesores, confirmando los fueros, privilegios y libertades dados por los reyes precedentes a la Ciudad y Reino de Valencia¹⁴⁵.

1356

Se comienza a derribar parte de la antigua muralla árabe de la ciudad, para abrir huecos que permitieran un mayor desahogo en la comunicación entre el casco y los arrabales. Durante el reinado de Pedro IV la ciudad tenía la misma extensión que con Jaime I, aparte de sus numerosos arrabales¹⁴⁶.

1358. RIADA

Gran riada que rompe los puentes y cerca de 1000 casas. Mueren 400 personas¹⁴⁷.

Privilegio del Rey Don Pedro II, dado en la Ciudad de Valencia en 25 de Febrero del año 1358, por el cual manda, que siempre que hubiese escasez de agua divida el Bayle general de dicha Ciudad la de la acequia de Moncada, y los Jurados de la Ciudad la de las subalternas¹⁴⁸.

144. AMV- Cuerpo de privilegios.

145. AMV- Cuerpo de privilegios.

146. MC-A-13. Fol 25-25v

147. *Llibre de Memories*. Carreres Zacarés. Valencia, 1935.

148. AMV- Cuerpo de privilegios, pag 125.

149. MC - A-14. Fol. 19 v.

150. M.C.- Sig.A, nº 15, años 1.368-71.

151. M.C.- Sig.A, nº 16, años 1.371-75, fols 81-88 vº, foli 130, fol 200 v.

152. M.C.- Sig.A, nº 17, año 1.374, folio 224, 1.375 folio 20, 38 vº y 40, año 1.376 folio 81-88 vº.

1360

El Consell ordena que los caminos vecinales de la huerta se ensanchen a 9 palmos (2,70 metros)¹⁴⁹.

1371

Imposiciones de tasas para obtener fondos a emplear en las obras de muros y valladares¹⁵⁰. Acuerdo de los jurados y de los cuatro prohombres de la Ciudad, verificando la elección de técnicos que deberán estudiar el trasvase de las aguas del río Cabriel al Guadalaviar¹⁵¹.

1374

Propuesta de los jurados al Consejo de la Ciudad sobre un posible trasvase entre el río Jucar al Guadalaviar, con el estudio por parte de expertos de su toma en el término de Tous y su recorrido hasta este último¹⁵².

1376

El Consell manda que se deshagan las balsas, *banyys*, situadas en la Rambla para macerar linos y cáñamos, próximas al Palacio Real, cuyo número va en aumento, y se coloquen en sus primitivos lugares de origen¹⁵³.

1377

Pregón publicado de orden del Bayle General de la Ciudad de Valencia en 23 de Julio del año 1377, para que ninguno pueda entrar con barco en el río Guadalaviar¹⁵⁴.

1378

El Consell manda que todos aquellos que hayan ocupado la Rambla de la Ciudad, la desalojen para que vuelva a ser comunal¹⁵⁵.

1392

Exposición y estudio en el Consejo de la Ciudad sobre los daños que el río Guadalaviar podría ocasionar en caso de producirse abundantes lluvias, "*si diluvi d' aigüas esdevenía*", en el lugar del Grao, ya que en los últimos años el río había roído poco a poco sus orillas, tomando un nuevo curso hacia allí, poniendo en peligro constante aquel lugar, ya que podía destruirlo todo en caso de avenida.

Acuerdo del Consejo para que se estudie el tema por expertos, concediéndoles plenos poderes para el remedio del asunto¹⁵⁶.

1393

Privilegio del rey Don Juan I, dado en la ciudad de Tortosa en 15 de Noviembre del año 1393, por el cual concedió al Ayuntamiento y vecinos de la Ciudad de Valencia la facultad de sacar agua del río *Xúcar* en término de Tous, y conducirla al río Turia para el riego de sus heredades y demás usos, con la condición de pagar a los dueños de las tierra por donde transitase todos los daños y perjuicios¹⁵⁷.

1394

Proyecto de variación del curso del río línea recta hacia el mar, y comprobación de los perjuicios ocasionados con esta

153. MC-A-17. Fol 65 v.

154. AMV. Libro nº 6 de privilegios y franquezas pag 304.

155. MC-A-17. Fol 134 v.

156. M.C.- Sig.A, nº 19, años 1.388-92, folios 92-95 vº.

157. AMV. Libro de privilegios, pag. 158.

modificación, que acumulaba detritus en la zona del Grao, con peligro para la salud pública, por lo que se decide reponer la corriente fluvial a su cauce primitivo¹⁵⁸.

1406. RIADA

Proyecto de traída de aguas desde la acequia de Alcira al río Guadalaviar¹⁵⁹.

La gran riada se lleva las Pasarelas de madera (palancas) del puente del Mar¹⁶⁰.

1408

Gastos por rehacer las arcadas del puente de madera del Temple (viejo del Real), que se quemaron¹⁶¹.

Juramento del receptor de materiales para las obras de muros y valladares¹⁶².

1409

Elección y juramento del pesador y receptor de arenas de la *Fábrica de Murs y Valls*¹⁶³.

1413

Proyecto de traída de aguas desde la aldea de Santacruz al río Guadalaviar¹⁶⁴.

1418

Provisión y mandato de los honorables justicia y jurados de la ciudad para que se haga pregón sobre las ramblas por los lugares acostumbrados de la ciudad, para que cuantas personas tengan o pretendan tener posesiones, tierras o heredades a los lados o cerca de las ramblas del río Guadalaviar, desde la orilla del mar, donde el río deposita su grava a ambos lados, hasta el lugar de Manises, presenten en el plazo de un día, los títulos que tengan sobre esas posesiones o digan como las poseen ante el notario de la ciudad, para ser examinadas por dicho síndico y por lo que se averigüe, se puede proveer la devolución a la ciudad de lo que indebidamente hubiera sido tomado y ocupado en las ramblas, que son del común de la ciudad.

Transcurrido dicho plazo, las autoridades procederán a devolver a la ciudad lo que estimen justo. Consignación de la

158. M.C.- Sig.A, nº 20, años 1.392-96, folio 191.

159. M.C.- Sig.A, nº 25, años 1.400-08.

160. SMV.a3-17,fol57 v. 25 de octubre.

161. SMV. a3-19.Fol 47v.

162. M.C.- Sig.A, nº 23-24, años 1.406-12.

163. M.C.- Sig.A, nº 24, años 1.408-12.

164. M.C.- Sig.A, nº 25, años 1.412-15.

orden dada al trompeta de la ciudad para que haga público el mandato, y nadie pueda alegar ignorancia¹⁶⁵.

1424

Provisión del Rey Alfonso III de 29 de marzo de 1424, por el que concede a Bernardo Besaldú el derecho de tener barcas en el Turia desde el lugar de Paterna hasta el mar, con el censo de un morabatín por barca¹⁶⁶.

1427. RIADA

Gran riada, rompe parte de los arcos del puente del Real. Se lleva 4 arcadas del puente del Real y entra en la Trinidad y en el Real. Rompe dos arcos del puente de Serranos y cuatro del puente del Real.

1433

Deliberación por si pudiera establecer el subsíndico de la ciudad, unos pedazos de tierra en la rambla, cerca de los Tendetes¹⁶⁷.

1435

Elección del Pesador del *reble* (gravas), del de la arena y del Guiador de las aguas¹⁶⁸.

“*Cridá*” (llamamiento) semejante al hecho en 1418 para presentar títulos de propiedad en las ramblas y zonas contiguas al río¹⁶⁹.

1455. RIADA

Se rompen tres arcadas del puente del Real.

1475. RIADA

1479. RIADA

Reparación de medio Puente del Temple, (viejo del Real) por el que se pasa al Palacio del Real, que se ha roto por las crecidas del río¹⁷⁰.

1487. RIADA

1499. RIADA

Establecimiento para que la madera que viene por el río

165. ARV-MR-9145.

166. Branchat, Vicente. *Tratado de los derechos y regalías que corresponden al real patrimonio*. Tomo II, nºXXIII, pág 247. Valencia, 1785.

167. M.C.- Sig.A, nº 30, años 1.432-35, folio 87.

168. M.C.- Sig.A, nº 30-31, año 1.435, folio 235 vº.

169. M.C.- Sig.A, nº 35, años 1.451-55, folio 239.

170. ARV- MR-9145.

Guadalaviar entre en la ciudad, desde el 1 de junio hasta el 1 de septiembre¹⁷¹.

1500. RIADA

1517. RIADA

27 de septiembre, derribo de los Puentes de Serranos, Portal Nou y del Real, solo quedan los pies, penetran las aguas en la Zaidia, 10 palmos y medio de altura, lo mismo en el convento de la Trinidad, y el Cenobio de San Julián en la Calle de Murviedro. En esta zona se cayeron 120 casas. Las aguas se extendieron a muchas alquerías, se cayeron los molinos, se obstruyeron las acequias y quedaron *ramblades* (en forma de barranco)¹⁷².

"Lo pont del Real se trenca e lo pont de Serrans trenca e lo pont del portal Nou derrocat tot e derroca les parets de l'ort del Real e lo del costat."

Carta de la Ciudad al Rey, con fecha 3 de octubre, en la que se le expone los daños causados por la avenida del río del 15 de septiembre, que ocasionó la rotura de tres de los puentes y gran ruina en el caserío de la ciudad¹⁷³.

Se arruinó gran parte del Huerto de Mossen Antonet, *"on corren els cavalls"*, y casi todo el huerto de Na Perera, propiedad del caballero Almunia¹⁷⁴.

1527. RIADA

Se rompe el Puente del San José (Portal Nou).

1540. RIADA

1543

Capítulos de los arrendamientos del avituallamiento de las carnes, sisa (impuesto) sobre la carne para obtener fondos a aplicar en el cauce, derecho de *"murs y valls"*, nuevo impuesto de tres sueldos por cahiz de trigo, sobre la sisa de las carnes, sobre mercaderías y varios. Arrendamientos de derechos de Mercadería de la Ciudad¹⁷⁵.

1546. RIADA

171. M.C.- Sig.A, nº 50, años 1.499-02, folio 349 v.

172. *Dietari de Jeroni Soria*, Folio XIV, l'avinguda del riu a València. Valencia, 1960.

173. AMV- *Lletres Mises*. Sig. G3, nº40, años 1.516-18.

174. Almela y Vives. *Las Riadas de Valencia*, Valencia, 1957.

175. AMV- Sig. A3, nº99, años 1.543-52.

1551

Informe de unos peritos enviados por la Ciudad para realizar el estudio del trasvase de aguas desde el río Cabriel al Guadalaviar. Los enviados hacen su informe en base a las distancias¹⁷⁶.

1555. RIADA1560

Acuerdo sobre ordenaciones y establecimientos para la defensa de la huerta de la ciudad. Entre ellas, se consigna que el ganado irá por caminos y sendas, ramblas y marjales tan sólo¹⁷⁷.

1572

Deliberación y pregón para que el agua de las acequias que corren cerca de las murallas, ya que son otras aguas del río, cada sábado, desde la tarde hasta el domingo a la misma hora, se vuelvan a los valladares de la ciudad para limpiar aquellos, evitando así las infecciones de las citadas aguas, orden que ya se había mandado en el año 1311 por el rey Jaime II¹⁷⁸.

1577. RIADA1581. RIADA

El 18 de septiembre, el río superaba las barandas del Puente del Real. Gran vendaval en forma de torbellino que se abatió a las espaldas del Real arrancando los pinos de raíz y más de 500 árboles de las Alquerías colindantes. Se inunda el Convento del Remedio¹⁷⁹.

1582

El 27 de enero, paga la ciudad un dinero por la ejecución de la muralla y puente que se hacía en el Grao¹⁸⁰.

1589. RIADA

20 de Octubre, llega una gran riada que rompe la esquina del Huerto del Palacio del Real. El Puente del Real (viejo) tiene de ancho 43 palmos y un tercio.

176. M.C.- Sig.A, nº 77, años 1.550-52.

177. M.C.- Sig.A.

178. M.C.- Sig.A, nº 96-97, años 1.571-73.

179. Almela y Vives. *Las riadas del Turia, 1321-1949*. Valencia, 1957.

180. M.C.- Sig.A, nº 106-107, años 1.581-83.

1.590

Carta de la Ciudad al Rey, con fecha de 21 de septiembre, exponiendo la necesidad de reedificar el puente del Mar, y la decisión que se había tomado de imponer una ligera sisa sobre la carne, a la cual se oponían los eclesiásticos, pese a que la obra era necesaria para el bien de la ciudad. El Rey contesta, aceptando la propuesta del Consejo¹⁸¹.

1591. RIADA

El 22 de agosto aparece un informe realizado por un Maestro Matemático sobre el lugar más adecuado para la construcción del nuevo Puente del Mar¹⁸².

1599

El 8 de enero delibera el Consejo para que se rehaga el Portal del Real, con motivo de la boda de Felipe III con Margarita de Austria en Valencia, y que se gaste en esta obra y demás reparaciones de puentes y murallas la cantidad de 500 libras, las cuales se pagarán de la nueva imposición y sisa¹⁸³.

1610. RIADA1625

Privilegio del rey Felipe IV en Madrid a 14 de enero de 1625 por el que se le concede a Pedro Ferrandiz el empleo de Guardia del río Turia, vacante por muerte de Vicente Mestre, para que cuidase de sus aguas y pesca desde el azud de Moncada hasta el mar. (sin salario)¹⁸⁴.

1626

Carta de la Ciudad al Rey, con fecha 29 de septiembre, por la que se comunica el rendimiento de las sisas de la carne y del río, que producen un valor de 800 ducados al año¹⁸⁵.

1631

5 de Junio, vino el río muy crecido como se ve en la pared recién acabada delante del Real (Se refiere al pretil)¹⁸⁶.

1635. RIADA

Grandiosa tempestad de rayos y agua

181. AMV- *Lletres Mises*. Sig. G3, nº56, años 1.588-92.

182. M.C.- Sig.A, nº 117-118, año 1.591.

183. M.C.- Sig.A, nº 125-126, años 1.598-00.

184. Branchat, Vicente. *Tratado de los derechos y regalías que corresponden al real patrimonio*. Tomo II, nºXXIII, pág 247. Valencia, 1785.

185. AMV- *Lletres Mises*. Sig. G3, nº59, años 1.619-34.

186. Dietario de Vich. Valencia, 1921.

1651. RIADA1672. RIADA

Acuerdos de Junta Particular. Orden de pagos¹⁸⁷:

“que 194 libras, 7 sueldos, 3 dineros que... Arrendador de los 2 dineros del río en el trienio fenecido en mayo de 1672, que en 14 de la presente gira a Majarrero del río, y a suelta de su Ilustrísima Junta, cuenta aparte de los Obreros, y de las 2.000 de los censales cargados para la obra del paredón desde la Alquería Pintada hasta el Puente Nuevo, que en dicha ciudad le alcen la suelta para que la gire a su nombre y a su misma suelta lisamente”

“que se pague al Cantero, Arrendador del reble, las 615 pesadas para calzar los paredones del río”

“que se pague al Arrendador de la zanja que se ha de hacer al Puente Nuevo”

“que se den al Sobrestante 20 libras para echar reble en el río, al paredón de Mislata”

“que se suspenda la obra que había de hacerse al Puente Nuevo, frente alas torres de Campanar, en atención a ser infructuosa, y se le pague al albañil lo que tiene trabajado”

“que se pague al Sobrestante por calzar los paredones del río”

“que se le entreguen al Sobrestante 10 libras a cuenta del arriendo de los banastos del río del Camino de Campanar”

“que se le pague al ... Albañil por una mesada de la obra de 16 caxadas, y baranda del paredón del río delante de San Juan de Ribera”

“que se le den al Sobrestante 4 libras, 14 sueldos y 6 dineros por enterrar la bajada del Puente del Real y 14 libras por dicha banastada”

* En el puente de Mislata, para la visura de los paredones del río: Declaración del Cantero y el Albañil,

“que debe calzarse la escala del Puente de la Cruz de Mislata de reble, del que serán menester unos 25 jornales, y que debe labrarse en el río delante de la banastada que se ha hecho enfrente de la torre de Santa Catalina, trugillando lo movido, y arrimándolo a la parte de la banastada para que el agua tenga más corriente y la banastada quede más reforzada”

“que se pague al Sobrestante por labrar y trugillar el río donde están los banastos, enfrente de la Torre de Santa Catalina”

“que se entreguen al Sobrestante 12 libras a cuenta de la composición de los banastos del río”

187. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

1674Acuerdos de Junta Particular¹⁸⁸ :

En el paredón del río frente a San Juan de Rivera, Relación de los expertos de “estar bien hecha la obra, y aún haber excedido el Maestro en hacer 15 palmos más de lo capitulado, y una baxada del puente al paredón”

“que en Puente de la Trinidad se pongan tres canales, y se revoquen con mortero todas las juntas de las barandas”

“que se entierren los Puentes de Serranos y el Mar”

“que desde el Puente de Serranos hasta el de la Trinidad se haga un paredón, y para ello se formen capítulos de la obra, supuesto que en el día hay efectos, y que según las deliberaciones del Consejo General, debe durar la sisa hasta que estén concluidas y perfeccionadas las obras del río”

“que se entreguen al Sobrestante 13 libras y 10 sueldos para el manifiesto del paredón que se ha de hacer entre los Puentes de Serranos y la Trinidad, y por componer los puentes del Mar y de Serranos”

“que se paguen a ... Verguero por componer un mal paso entre el puente de Serranos y la Trinidad”

1676Acuerdos de Junta Particular¹⁸⁹:

“que se pague al Sobrestante por componer dos agujeros en el paredón del río en el camino de Mislata”

“que en atención a los daños causados por las avenidas del río en estos años, y en particular del ojo del puente Nuevo, y las ruinas que amenazan al Convento de la Zaidía, San Pedro Nolasco, Santa Mónica, San Julián, a los arrabales, casa y al puente, habiéndose llevado diferentes tierras del camino de Campanar en cantidad considerable, se resuelve que... el Cantero, con otros peritos, hagan capítulos de las obras de reparo de dichos daños y se entreguen al Señor Obrero y Canónigo... y al Jurado”

“que se señale el día 14 para la visura ordinaria del río, y que solo se convoquen las personas que forman la Junta, y los que nombra el libro de Lop” y hallándose presente el Síndico del Racional, protesta que “no se le seguirá perjuicio en la asistencia que tiene, o pretende tener en la visura del río”

188. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

1683Acuerdo de Junta General¹⁹⁰:

“que se paguen al cantero que ha de poner la piedra en el puente del Real en los casilicios de los santos Vicente Mártir y Ferrer”

“que se subaste el paredón del río desde el puente de la Trinidad”

189. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

190. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

*hasta el que se ha concluido hacia el puente de Serranos”
“que se paguen a ...por las dos piedras para las inscripciones de
los nichos de los dos Vicentes del puente del Real”*

1684

Acuerdo de Junta General¹⁹¹:

*“que se den al Sobrestante 25 libras para enterrar los
puentes del río”*

1686

Acuerdos de Junta Particular¹⁹²:

*“que por cuanto por parte de los síndicos de Rovella se ha
suplicado, el que los SS, se sirvan dar licencia para poder hacer
el azud del río, enfrente del huerto del canónigo Bellmont, y abrir
y agujerear el paredón del río, haciendo un caño que atravesase
dicho paredón enfrente del huerto del conde de Parcent, para
conducir el agua de Rovella a costas de la comuna, queriendo
la junta consolar a los regantes de dicha acequia, se señala el
día 22 para la visura con asistencia de los SS, nombrando como
experto a Cantero”. “que se conceda, frente al huerto de Juliá, a
los regantes de la comuna de Rovella hacer el azud insinuada, con
las condiciones que se notan en este acuerdo”.*

*“que se pague al sobrestante por reconocer los caminos y obras
de Murs y Valls”.*

1687

Acuerdo de Junta Particular¹⁹³:

*“que por haber venido tan a menos y redituar tan poco los dos
dineros de la sisa por las calamidades de los tiempos y por la
sobrecarga de los censos, excesivas, se delibera por la mayor
parte que no se haga ninguna obra nueva a excepción de concluir
el paredón el río desde la Trinidad hasta Serranos, a menos que se
quiten primero 40.000 libras de censales que responde la Ilustre
Fàbrica, para que exonerada pueda hacer mejor las obras de más
conveniencia y belleza, sin que sea necesario hacer
nuevos cargamientos”*

191. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

192. Actas. Libros de la Fàbrica de Murs i Valls.

193. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

194. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

1689

Acuerdo de Junta General¹⁹⁴:

*“Para la visura del río, en la que repartidos los Señores a una hora
después de mediodía, a saber: la mitad de los Señores con el
Escribano, Sobrestante de Fàbrica Vella, y tres Vergüeros delante*

de San Juan de Ribera, y la otra mitad el Síndico, Sobrestante de la Nova, y otros tres Vergüeros al cabo del puente de la Cruz de Mislata, caminando los unos hacia arriba y los otros hacia abajo, vinieron a encontrarse en la torre de Santa Catalina, donde reunidos se hicieron presentes los daños que se encontraron en la Fábrica del Río, los cuales se expresan en esta Junta, y volviendo todos juntos hasta más allá del puente Nuevo, y vista la pared del río que se hace nueva enfrente del muro de Santa Ana, se acordó que se hiciese una escala llana a la parte del cabo del puente de Serranos, y otra más estrecha al cabo del de la Trinidad”.

Acuerdo de Junta Particular¹⁹⁵:

“que se paguen a Leonardo Capuz, escultor, 35 libras por la primera paga del arriendo de conducir la piedra de Barcheta para hacer la imagen del Santísimo Cristo del Salvador, de Santo Tomás de Villanueva y de cuatro Niños, para el casalicio que se hace en el paredón del río entre el puente de Serranos y la Trinidad...” que habiéndose acordado el 20 de septiembre último se hicieran en Génova dos estatuas de Santo Tomás de Villanueva y San Luis Beltrán para colocarlas en el puente Nuevo, a fin que quede con toda perfección mejorando la previsión se delibera: que dichas estatuas sean de 12 palmos de alzada, sin contar la peana y un precio de 700 libras y que los fletes y gastos de conducción sean de cuenta de la Fábrica, debiéndose desembarcar en Alicante, Denia o Valencia y no en otra parte, comisionando para ello al Señor Canónigo Pontons, y que la provisión que le hizo al mismo de 290 libras a tal efecto quede en su fuerza y valor”

1694

Acuerdo de Junta Particular¹⁹⁶:

“relación jurada de Cantero y Albañil que declaran que desde el paredón que sirve de baranda al puente Nuevo, se han de hacer 7 caixades de 30 palmos cada una de largo hacia el puente de Serranos, por haber descarnado las aguas del río el terreno, y haber peligro de que entren las aguas en el camino y en la ciudad, y se ha visto en las últimas avenidas cargar el agua donde está la madera”

Acuerdo de Junta General¹⁹⁷:

“que se nombren expertos a Cantero y Albañil ...para que vean y visuren el terreno que está hacia la muralla a la orilla de la ciudad y del camino del río, y digan lo que deba hacerse para evitar las ruinas que el agua acostumbra hacer”. Declaración jurada de los expertos que dicen que en el paredón arrimado al puente Nuevo y

195. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

196. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

197. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

baranda del río hasta el de Serranos es preciso hacer 40 caxadas en las mismas circunstancias de lo demás del río”

1714

Acuerdo de Junta General¹⁹⁸:

Celebrada en el puente de la acequia de Favara, junto a la Cruz de Mislata, en forma de Ayuntamiento, para la visura del río...nombramiento de expertos a... y... Maestros de Obras, aceptación y juramento de los mismos, declaración de estos de las reparaciones que deben hacerse en la Fábrica del río.

Acuerdo de Junta Particular¹⁹⁹:

Real cédula de Su Majestad por la que ordena la continuación de las Juntas de las Fàbricas de Murs y Valls, aprobando su observación y estilo, contra los impedimentos con los que se pretendía turbar su existencia. Propuesta del Señor Regidor, de parte y orden de la Ilustre Ciudad, con motivo de las avenidas del río que habían maltratado el cauce junto a las vecindades del Grao, para que resolviese la Junta si tocaba a la misma el gasto de componer el referido daño, y resolución a pluridad que no tocaba a la Fábrica dicha composición.

1716

Acuerdo de Junta Particular²⁰⁰:

“que se contrate con Cantero, obligándose a dar la piedra escarpa para dentro del río a un sueldo por quintal”.

1721

Acuerdo de Junta Particular²⁰¹:

“que se pague a... Albañil por componer el casalicio del puente del mar, maltratado por una centella, y en el que el que se ha colocado la Virgen de los Desamparados”

198. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

199. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

1725

Acuerdo de Junta Particular²⁰²:

Nombramiento de Credenciero de la sisa de dos dineros por cada libra de carne, impuestos por la Fábrica de Murs y Valls. Relación del perito de estar bien hecha y según los capítulos, la obra de los paredones y escalera del río hecha por...

200. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

201. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

202. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

1728Acuerdo de Junta Particular²⁰³:

“que se pague a Sobrestante para llenar e igualar los hoyos de dentro del río cerca del paredón desde el puente Nuevo hasta el el Mar”

1728Acuerdos de Junta Particular²⁰⁴:

Señalamiento del día para el remate de la obra de la explanada o escalera del paredón del río que está en el puente de Serranos, y en el antepecho que está al lado del casalicio del Santo Cristo.
“que se corran las obras y reparaciones que se han de hacer en los paredones y puente del Mar por una y otra parte”.

1729

Se completan los pretiles, desarrollando los situados en la orilla derecha entre el Puente del Mar y la esquina de la Iglesia de Nuestra Señora de Monteolivete.

Acuerdo de Junta Particular²⁰⁵:

“que se entreguen al Sobrestante 100 libras para que mande hacer unos cestones o banastones para el cabo del paredón de San Juan de Ribera, para cuando viene el río fuera de madre”

Acuerdos de Junta Particular²⁰⁶:

Solicitud del Regidor y Obrero de esta Fábrica... “exponiendo que con la nueva fábrica del paredón que se ha de hacer desde el puente del Mar hasta la ermita de Monte-Olivete, se le siguen dos perjuicios, el uno de perder tres o cuatro cahizadas de tierra de la heredad que tiene vecina, y el otro que en el día se aprovecha el cieno del valladar que desagua en el río junto a sus tierras, lo que se le impide por la fábrica del nuevo paredón, y por tanto pide que en recompensa se le conceda que sus Arrendadores, sin incurrir pena alguna, puedan sacar el estiércol que dejase el valladar en el cauce del río, sin perjuicio del paredón... y acuerdo como se pide”. Teniendo noticia la Junta que la obra del paredón del río mencionada, no se hace por capítulos, y habiendo nombrado Peritos al efecto, declarar éstos lo que entienden sobre el particular. “ que se corran las obras que se han de hacer en el paredón del río desde 1.000 palmos más debajo de la casita de los tornos del azud de Rovella, continuando hacia Mislata, hasta encontrarse con las tierras del clero de San Nicolás, según el plan

203. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

204. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

205. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

206. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

y capítulos que hay formados, y que se prorrogue la subasta hasta el día... que se señale el día para el remate de la obra del paredón del río, por parecer proporcionada la postura de...”.

1730

Acuerdo de Junta Particular²⁰⁷:

“que se terraplene el cauce antiguo desde el puente del Real hasta el del Mar”

“que se pague al curador de la Viuda e hijos de... 66 libras por la acequia que ha hecho para dar salida al río el agua de la calle del Remedio y va por debajo del alerón que se ha hecho nuevo al puente del Mar”

1731. RIADA

Acuerdos de Junta Particular²⁰⁸:

“que el día 10 del presente mes se haga la visura del río”
“que se haga en el paredón inmediato del puente de Serranos cerca del portal de... por el Carpintero... y... desembaracen y saquen del cauce del río toda la madera que tengan mañana por todo el día, apercibiéndoles que si no lo hacen se hará por la Junta a cargo de los mismos”

1733

Acuerdo de Junta Particular²⁰⁹:

“que se prorrogue el arriendo de engravar el puente de Serranos por no haber postura competente, al...”.

1734

Acuerdo de Junta Particular²¹⁰:

“que debiéndose profundizar el río y siendo muy costoso hacerlo por jornales, se compren un par de bueyes y se entreguen a un hombre que con el salario que se le destine labre donde se le mande”

1742

Memorial del Síndico de la Comuna de Rovella a la Junta. contra el Médico...²¹¹

207. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

208. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

209. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

210. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

211. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

“que toma el agua de la acequia para regar el huerto de su casa, y le da salida por el valle al río, sin que ninguno se aproveche de ella”.

1744

Acuerdo de Junta Particular²¹²:

“que en atención a algunos pescadores que apartan el reble de los puentes y paredones, no se permita pescar desde el azud de Rovella hasta Monteolivete bajo la pena de 3 libras”

1749

Acuerdos de Junta Particular²¹³:

“que no bastando los 500 ducados de la multa insinuada para la obra del pretil, tasada por los peritos en más de 2.000, se dé cuenta a la Ciudad, para que ésta, la Fábrica del Río y esta Fábrica, concurren cada una por su parte al gasto de la obra, como se acostumbra en estos casos”.

“que informada nuevamente la Junta por los Canteros, que el costo del pretil sería de... se ponga en ejecución dando cuenta de ello a la Ciudad”.

1750

Acuerdo de Junta Particular²¹⁴:

“que para evitar las desgracias que se han producido en el puente del Real y el Nuevo, por estar muy bajos sus antepechos y adornar el del Real, que es el que comunica con el Real Palacio, habiéndose hecho antes al Señor Regidor Decano de dar cuenta a la Ilustre Ciudad de esa determinación para su aprobación, la que en su cabildo acordó conformarse con ella, se delibera se haga tasación del importe de la obra y se habiliten tres Maestros Canteros y tres Albañiles con exclusión de los demás para evitar que caigan los remates con sujetos que no pueden afianzarles, y exponerse a que se imperfeccione la obra, ocasionando pleitos en detrimento de la Fábrica”

212. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

1751

213. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

Acuerdo de Junta Particular²¹⁵:

214. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

“que se dé permiso al Ermitaño de Monteolivete para cultivar un pedazo del cauce frente de dicha ermita, a distancia de 12 palmos de los paredones sin que pueda plantar ningún árbol y sólo por el tiempo que disponga la Junta sin admitir por ello posesión alguna”

215. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

1752Acuerdos de Junta Particular²¹⁶:

“que se le encargue a ... cuide no se cierren los ojos del puente Nuevo con la madera que se halla embarrendada en él a causa de las fuertes avenidas del río”

“que se recojan los establecimientos de las tierras de dentro del cauce del río, y se providencia acerca de los que hayan excedido los límites”

1752Acuerdo de Junta Particular²¹⁷:

“que se haga la visita general de puentes y paredones del río”.

1754Acuerdo de Junta particular²¹⁸:

“que se empiece el riego desde el Puente del Real hasta la entrada de la Alameda”

1755Acuerdo de Junta particular²¹⁹:

“que se tenga Junta General para deliberar sobre cerrar el río y detener las aguas entre los puentes del Real y la Trinidad, para ejecutar distintas invenciones en las fiestas del Centenario de San Vicente Ferrer”

1761Acuerdos de Junta Particular²²⁰:

“que se entreguen al Sobrestante 192 libras, 8 sueldos, 5 dineros por los gastos del riego del Puente del Real del año pasado, del ensanche del puente a la entrada de Marchalenes, y del arranque de los olmos secos y el plantío de los nuevos en el camino del azul”

“que viendo el abuso de sacar arena del río cerca de los paredones, cuiden de ello los Sobrestantes y en caso de no poder remediarlo, den parte al Señor Corregidor para que por medio de los Alguaciles se aprendan a los contraventores y se les impongan las penas correspondientes”

“que se haga presente a la Ilustre Ciudad y al Señor Corregidor para que den providencia a fin que no se saque grava del río,

216. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

217. Actas. Libros de la Fàbrica de Murs i Valls.

218. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

219. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

220. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

ni se coja grava a 40 palmos de los paredones y que celen los Alguaciles poniendo penas a los transgresores”

1764

Acuerdo de Junta General²²¹:

“que para desviar el río del camino y tierras se continúe el paredón lo que parezca conveniente formando plano y perfil, y haciendo capítulos para la subasta y que se quite del malecón lo que se separó de la línea que se señaló para guardar su heredad a Don...”

1764

Acuerdo de Junta Particular²²²:

“que se hagan los pretiles que se proponen, a saber: el pretil que faltaba desde la puerta de Quart hasta el convento del Corpus Christi, y desde éste hasta el camino que baja al azud, cuyas obras se hayan de hacer del mismo modo que los otros pretiles que rodean la Ciudad, pagándose su coste entre ambas Fábricas, prestando la Nueva a la Vieja su parte, como se ha hecho en otras ocasiones, y que se dejen portillos para sacar las inmundicias”.
“Se celebra Junta General en la Alquería alta frente de donde se empiezan las obras de los paredones del río para la visita general de puentes y paredones”

1776. RIADA

Acuerdo de Junta Particular²²³:

“que se conceda al Síndico-Labrador y Comisionado de la Comuna de Rovella, que con intervención del Sobrestante de la Fábrica y el Arquitecto, pueda abrir un boquete en el paredón del río antes del Plantío (Alameda), y entre este y la presa de la acequia en el mismo paraje donde se abrió la otra vez que se reedificó el azud, para reedificar ahora de nuevo, y para conducir por él la piedra y materiales para la obra, siendo de cargo de la Comuna el reponerle a su pristino estado concluida la obra, procediendo para ello escrituras de obligación”

221. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

222. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

223. Actas. Libros de la Fábrica de Murs i Valls.

224. Actas. Libros de la Obra Nueva del Río.

1781

Memorial asentista de las maderas para obras de S.M. en Cartagena, solicitando:

“que con motivo de conducir el río poco agua, se le permita hacer a sus costas una zanja, para que recogida el agua, pueda navegar la madera hasta el mar”²²⁴

Real Orden de 20 de Junio de 1781 por la que el rey concede a Josep Romero la facultad de tener en el Turia barcos para navegar desde el último puente hasta el mar. Se trata de uno o dos barcos para llevar gente de paseo. Romero pagará 20 libras anuales²²⁵.

1783. RIADA

1845. RIADA

1864. RIADA

1870

El 1 de enero se desborda el río Turia con graves consecuencias para la Ciudad.

1882

Tras la riada del año anterior, Joaquín Llorens elabora un proyecto de desviación del Turia desde Mislata hasta la Albufera.

1891

El proyecto de Desvío redactado por Joaquín Llorens se aprueba por Real Decreto, sin establecer inicialmente subvención por parte del Estado.

1897

Se produce una nueva riada, que hace considerar la procedencia del proyecto de Desvío.

225. Branchat, Vicente. *Tratado de los derechos y regalías que corresponden al real patrimonio*. Tomo II, nºXXIII, pág 247. Valencia, 1785.

1900

Este año, Justo Vilar, ingeniero militar del Puerto de Valencia, propone otro proyecto de Desvío del Turia, que se iniciaría en la zona de Mislata concluyendo en el barranco del Torrente, con el fin de evitar la pérdida de calado que venía experimentando el puerto a raíz del acarreo de materiales que las avenidas del río habían originado con el paso del tiempo.

1946

El ingeniero Berriochoa, intentando solucionar los problemas de los enlaces ferroviarios, propone la supresión del paso del río por la Ciudad.

1949

Se produce una nueva riada. Tras este acontecimiento, se redacta un nuevo proyecto, elaborado conjuntamente por la Confederación Hidrográfica y el Ayuntamiento de Valencia, que propone el encauzamiento del río desde el Azud de Rovella hasta el Puente de Hierro.

1953

Se produce la aprobación del Proyecto de Encauzamiento del río Turia.

1957

Grandiosa riada

INVENTARIO DE DOCUMENTOS VARIOS:

1.- Ápocas o Cartas de pago. Censos de la Obra Nueva del Río.

Años 1592 - 1759. Sig.m.m. 70 volúmenes. Contienen cartas de pago verificadas por el Clavario de la Sisa de las carnes y Obra Nueva del Río, por los intereses de sus censos y por los salarios de los funcionarios encargados del peso y vigilancia de las carnes.

2.- Baldufarís o Registros de Censos de la Obra del Río.

Años 1611 - 1746. Sig.n.n. 6 volúmenes.

Registros de apocas de las pensiones de Censos cargados por la Obra del Río.

3.- Fábrica de Murs y Valls y Obra Nova del Riu.

Años 1420 - 1770. Sig. ñ.ñ. 9 volúmenes.

Contienen registros de procesos, requerimientos y alegaciones de la Junta de *Murs y Valls* y de la Ciudad, provisiones sobre la sisa del río, derechos a la Colectoría de *Murs y Valls*, cuentas del Sobrestante y arrendador de *Murs y Valls*, visuras de obras, minutario de acuerdos de las dos Juntas y obras en el río.

Años 1628 - 1875. Sig. o.o. 8 líos.

Contiene registros de obras en el río, arriendos de sisas, composición de acequias, traveseros y azarbes, recusaciones de la sisa de la carne, autos de las visitas hechas por la Junta de la Fábrica al cauce por donde se comunica el agua de la acequia de Rovella al Convento del Pie de la Cruz, requerimientos de la Ciudad y su Fábrica a los que cultivan tierras dentro del cauce para que se abstengan de ello bajo pena, sobre las avenidas del río, visuras de acequias, condonación de censos sobre las rentas de la Fábrica del río, construcción del Puente del Mar, concesión a favor de los Maestros Canteros de la piedra de cantería, de la piedra reble su arranque y conducción, de la piedra de cantería para los dos casilicios y explanada del puente del Mar, arranque y conducción de la piedra reble para la construcción del

nuevo paredón del río en distancia de 1.500 palmos desde el extremo de Monteolivete hasta el mar, reparaciones y caminos, nombramiento de empleados, obras en el puente del Real, escritura de permuta de 3 hanegadas de tierra para construir el nuevo paredón con el callejón llamado del Quemadero, ordenes reales para que continúen las Juntas, manuales de Juntas, borradores y minutas de escrituras, visuras del río, reglaje del paso de maderas por el mismo, censos y pensiones.

Años 1729 - 1883.

80 volúmenes. Obras, reparaciones, gastos y salarios. V.4.-
Libros de *Sotsobreria de Murs y Valls*

Años 1380 - 1631.

Sig d3. 186 volúmenes. Contienen cuentas de los *sotsobrers*, consignándose por separado las entradas y salidas, con nominación de obreros, importe de carros, acémilas, materiales y días no laborables, y las obras a las que afectan. Obras en los puentes, puente de piedra *de/s Catalans*, y delante del Convento de la Trinidad, puente de madera de Serranos y Puente del Real.

Libros de cuentas del Clavario de la Sisa de la *Obra Nova del Riu*.

Años 1545 - 1645.

Sig. f3. 16 volúmenes. Entradas y salidas del importe del impuesto sobre la carne. Jornales de la obra del río y coste de la reparación de los puentes.

- Legajos y Libros sin clasificar.
- Baldufarí de la Clavaria de Censos de la Fábrica.
- Tarifas de la nueva Sisa del río. Años 1636 - 1648.
- Libro de las avenidas del río. Año 1586 en adelante.
- Libros de procesos seguidos por la Corte de Maestre Racional.
- Libros de Procesos de la Ciudad.





El 14 de octubre de 1957, se produce una formidable avenida del río Turia, que se desborda por ambas orillas, inundando la ciudad en sus tres cuartas partes. El caudal estimado en dicho siniestro fue de $3700 \text{ m}^3/\text{sg.}$, añadido al generado por el desbordamiento del barranco del Carraixet. Las pérdidas se estimaron en 60.101.210,44€ (10.000 millones de pesetas de la época), a lo que había que sumar los estragos acaecidos en la huerta, la destrucción de las obras públicas y los bienes particulares perdidos, estos últimos imposibles de evaluar. Las zonas mas perjudicadas fueron la Malvarrosa y el Cabañal, que quedaron absolutamente arrasadas, y sus habitantes en la miseria total, muchos de ellos sin alojamientos. La cifra oficial de muertos fue de 85, pero sin duda la verdadera superó con creces los 100.

La ciudad quedó totalmente paralizada durante varios días, viéndose afectadas muy seriamente las infraestructuras urbanas que, tras la colosal inundación, tuvieron de ser reparadas con un coste estimado en 2.103.542,37€ (350 millones de pesetas). Al retirarse las aguas, la ciudad quedó cubierta por una gruesa capa de barro y limo transportados por éstas y depositados por todas partes, tanto dentro del casco urbano como en su periferia, hasta una altura que en ocasiones llegaba a medir metro y medio. Dentro de esta capa de barro, parcialmente solidificada, aparecían todo tipo de objetos, además de numerosos cadáveres de animales



y residuos de gran tamaño. Su retirada fue precisamente lo más costoso del desastre, y supuso grandes esfuerzos por parte de las brigadas civiles y fuerzas militares.

Esta macro inundación del 14 de octubre de 1957, determinaría de manera inmediata el planteamiento de la necesidad, absolutamente ineludible, de proceder a una intervención urbanística de gran escala sobre la totalidad de la ciudad. Hasta este grave acontecimiento, se tenía la idea que el pantano del Generalísimo, construido en Benajéber, evitaría de una forma definitiva las numerosas inundaciones que, tal como hemos visto en capítulos precedentes, venían asolando periódicamente la ciudad desde sus orígenes.

El Plan General de Valencia y su cintura, elaborado en 1946, preveía la utilización de parte del lecho del río Turia como solares, tanto para levantar edificaciones como para disponer zonas verdes, en función de la construcción de la presa del citado pantano de Benajéber, que parecía proporcionar suficiente seguridad como para permitir dicho desarrollo urbano sobre el lecho fluvial. Como se ha indicado anteriormente, el régimen fluvial del Turia, pese a ser del tipo torrencial, a causa en gran medida de las sangrías de

Vista de la crecida de las aguas desde el Puente del Mar, en las primeras horas del 14 de octubre de 1957. Fotografía Cabrelles Sigüenza. Archivo Municipal.





Vista del Puente de Aragón, rotas las barandas. Fotografía Cabrelles Sigüenza. Archivo Municipal.

Vista de los destrozos provocados por la riada en el entorno del Puente de Serranos. Archivo José Huguet.



las numerosas acequias que irrigaban los vastos territorios periféricos, ofrecía habitualmente un escaso caudal, y en su discurrir junto al casco urbano se limitaba a mostrar una reducida corriente de agua, que transitaba superficialmente sobre una pequeña parte del gran cauce. De tiempo en tiempo, coincidiendo casi siempre con un verano especialmente caluroso o con situaciones atmosféricas especiales, el caudal del río crecía extraordinariamente, llenando la totalidad del cauce y en ocasiones rebasaba la altura de los pretiles, ese era el momento peligroso en que se producía el anegamiento de las zonas más bajas de la ciudad.

Al margen de la construcción del pantano del Generalísimo, que se ejecutaría tras la inundación acaecida en 1949, llamada popularmente la riada del las Chabolas, el Ayuntamiento y la Confederación Hidrográfica del Júcar redactaron en 1953 un proyecto conjunto para encauzar el río, desde el Azud de Robella aguas arriba, hasta el Puente de Hierro aguas abajo. Este proyecto fue el antecedente del llamado posteriormente Proyecto Centro, que como veremos fue una de las opciones para la planificación del desvío definitivo del río. Sin embargo, dicho proyecto de encauzamiento no fue realizado ni se tomó





Rotura de la Pasarela de la Exposición debido a la furia de las aguas. Archivo José Huguet.

precaución alguna al respecto y, en la noche del 13 al 14 de octubre de 1957, tuvo lugar la primera de las dos grandiosas riadas consecutivas que asolaron por completo la ciudad de Valencia. En un principio, a la vista de la magnitud del desastre, se creyó que se había roto el pantano de Benajeber, lo cual no sucedió, pero sin embargo este acontecimiento funesto vino a demostrar que las previsiones técnicas sobre la capacidad reguladora del pantano no eran correctas, y que las medidas oficiales estudiadas para minimizar el riesgo de inundaciones, tras la riada de 1949, había resultado ineficaces.

Vista de la riada sobre el Puente de Aragón antes de sobrepasar el tablero del puente. Archivo José Huguet.

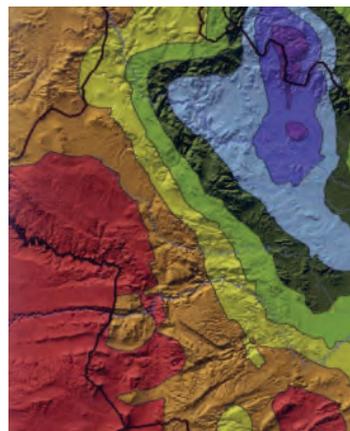
Vista de la riada sobre el Puente de Aragón, nótase la pérdida de las barandas del puente. Archivo José Huguet.

La situación urbanística de la Ciudad de Valencia en el momento de producirse la gran riada, era la siguiente: una población de 532.666 habitantes, lo que significaba el 75% del total comarcal, además el núcleo urbano acogía gran cantidad de población periférica, que suponía un incremento en torno a 100.000 personas/día. El crecimiento urbanístico se realizaba a lo largo de los accesos principales a la ciudad, antiguos y modernos, con la consiguiente congestión de los mismos. Por otra parte, envolviendo a la misma existía un amplio cinturón verde, zona agrícola de elevado coste de suelo



y gran rendimiento productivo y económico y principalmente por esta causa, las construcciones surgían sistemáticamente en forma de cinta, a lo largo de las vías de penetración de la ciudad, sin alcanzar profundidad ni insertarse en los terrenos hortícolas limítrofes, favoreciendo a su vez con esta ubicación lineal la aparición de poblaciones satélites.

Por su parte, las redes ferroviarias existentes desarticulaban el sistema viario urbano, debido a que las estaciones estaban incrustadas en el casco, y los ferrocarriles de cercanías interrumpían el correcto discurrir del tráfico interior de la ciudad. Los accesos periféricos a la misma resultaban insuficientes ya que, como hemos dicho, debido a la consolidación urbana exclusivamente en sus márgenes, estas vías periurbanas acababan rápidamente transformadas en vías locales, perdiendo su carácter descongestivo original. No existía conexión entre los accesos a Barcelona y Alicante, y tampoco un adecuado eje viario Este-Oeste. El puerto carecía también de accesos, tanto desde la ciudad como hacia las vías metropolitanas de salida, y por otra parte la red de saneamiento existente resultaba incompleta e inadecuada. En consecuencia, el peligro de una nueva riada persistía





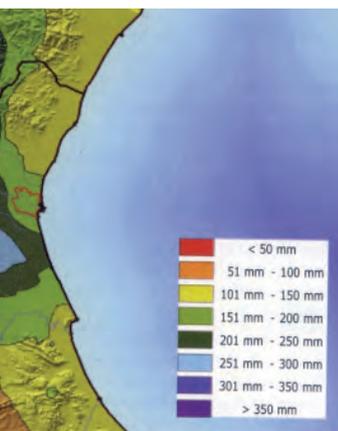
El Paseo de la Alameda, fotografía tomada desde el Cuartel del Ejército emplazado junto al mismo. Archivo José Huguet.

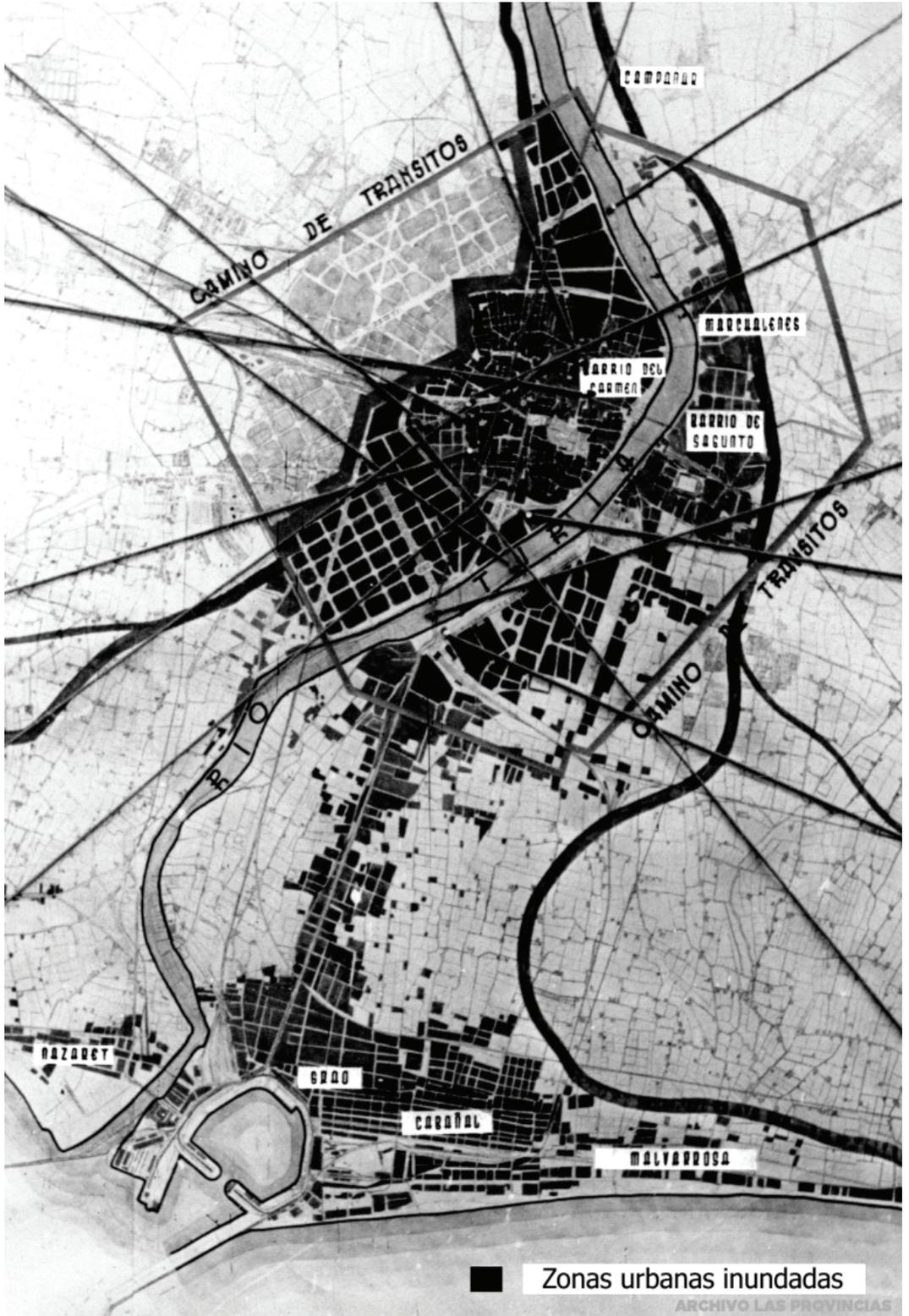
exactamente igual que antes, cuando se produjo la riada de 1949.

La gravedad de esta doble riada de 1957 se vio incrementada por diversos motivos concatenantes, tales como la existencia de numerosos campos cultivados emplazados en el interior del cauce en excesiva proximidad de las aguas y la multitud de materiales de arrastre contenidos en aquel momento, que habían sido aportados por el río en antiguas crecidas y que no habían sido retirados nunca de sus márgenes. Estos depósitos aluviales se habían solidificado y sedimentado elevando notablemente el nivel del cauce, a lo cual se añadía en épocas recientes la existencia de los muros soporte de los nuevos puentes del ferrocarril que, al interceptarlo y en algunos casos taponarlo, facilitaron el desbordamiento de las aguas en la zona de Monteolivete.

Las precipitaciones en 1957 sobre Valencia. Gráfico de Núñez Mora / Riesco Martín. "Climatología de la Ciudad de Valencia". 2007.

Además de todos estos estorbos que impedían el correcto discurrir de las aguas fluviales, existían también entonces alojamientos construidos en el interior del cauce, pequeñas cabañas de ínfima calidad, que adosaban sus espaldas sobre los pretiles, apoyándose lateralmente unas en otras, ocupadas por emigrantes sin medios económicos. Delante







Delimitación del área inundada por la riada.

Vista aérea mostrando la rotura de la Pasarela de la Exposición y la incidencia sobre el margen izquierdo de la ciudad.

Limpieza de la Alameda. Foto Ortín. Archivo Municipal.







Escenarios urbanos provocados en la ciudad por la riada. La calle Pintor Sorolla.

de estas humildes viviendas, sus ocupantes terraplenaban el lecho fluvial para evitar posibles inundaciones de las mismas, cultivando a menudo dichas plataformas para procurarse un escaso sustento. Para aumentar la suma de nefastas coincidencias, la masa arbórea implantada en el cauce, en parte espontánea y en parte planificada, y especialmente la emplazada junto a los pretiles, alcanzaba grandes proporciones en aquellas fechas, lo que añadía dificultad al paso de las aguas en el caso de crecida de las mismas. Por añadidura, los escombros vertidos en el cauce, la prohibición municipal de extraer gravas y arenas del mismo y los ingentes amontonamientos de todo tipo de materiales junto a los puentes y rampas, provocaron conjuntamente a lo ya expresado el grandioso desastre. A las pocas horas de producirse la catástrofe, el Gobierno Central enviaba a sus representantes para impartir las primeras medidas de auxilio a la población, procediéndose al reparto de alimentos y a la organización de las primeras brigadas que deberían proceder de inmediato a la retirada del fango depositado en las calles.

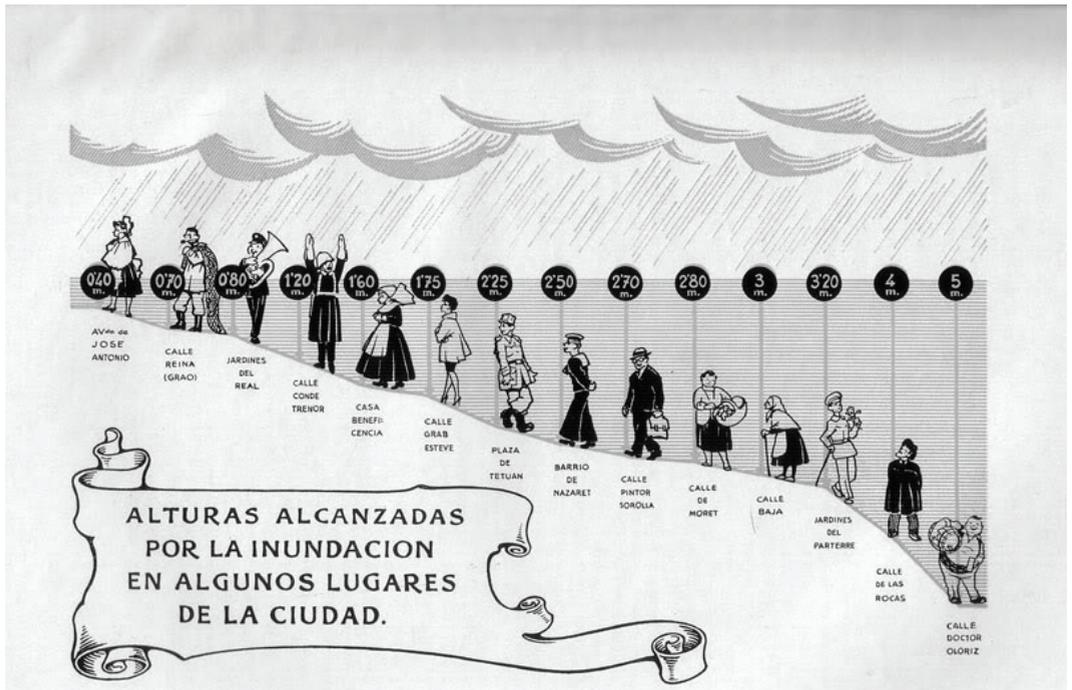


Vista del cauce entre el Puente de San José y el de Campanar. Foto García Sierra.
Valencia desde el aire el 16 de octubre de 1957. Foto Agencia Efe.

Barrizal formado en el interior de la calle Roterros.







Caricaturas mostrando la altura de las aguas en algunas de las calles de la ciudad. Destacar los 5 metros en la calle Doctor Oloriz, o los 3,20 metros del Parterre.

La Calle de las Barcas, el teatro Principal y la sede del Banco del Valencia.



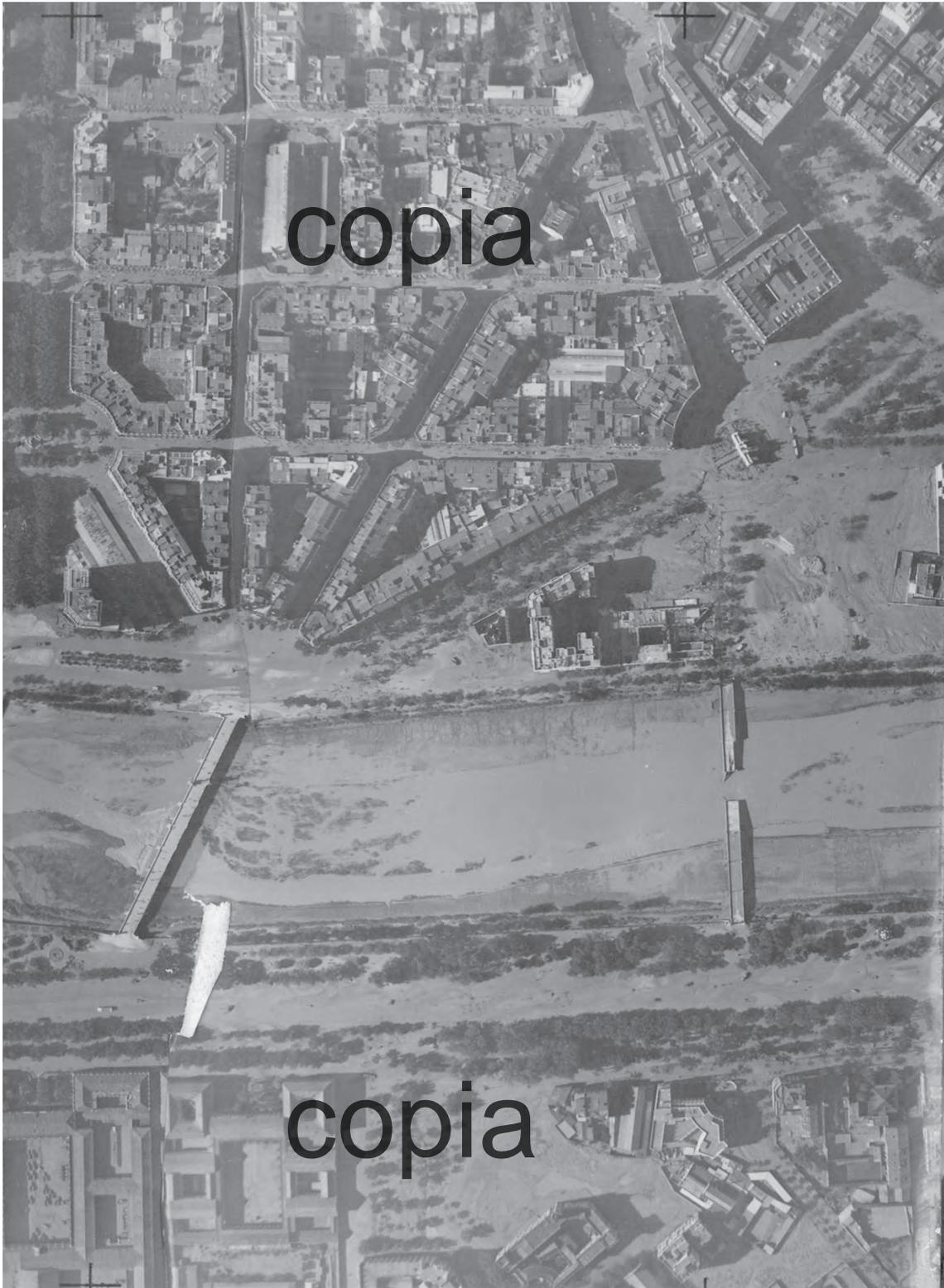




Zona afectada por las inundaciones en ambos márgenes del Turia.
Fotografía realizada el 16 de Octubre de 1957. Archivo Intermedio del Ejército Español.





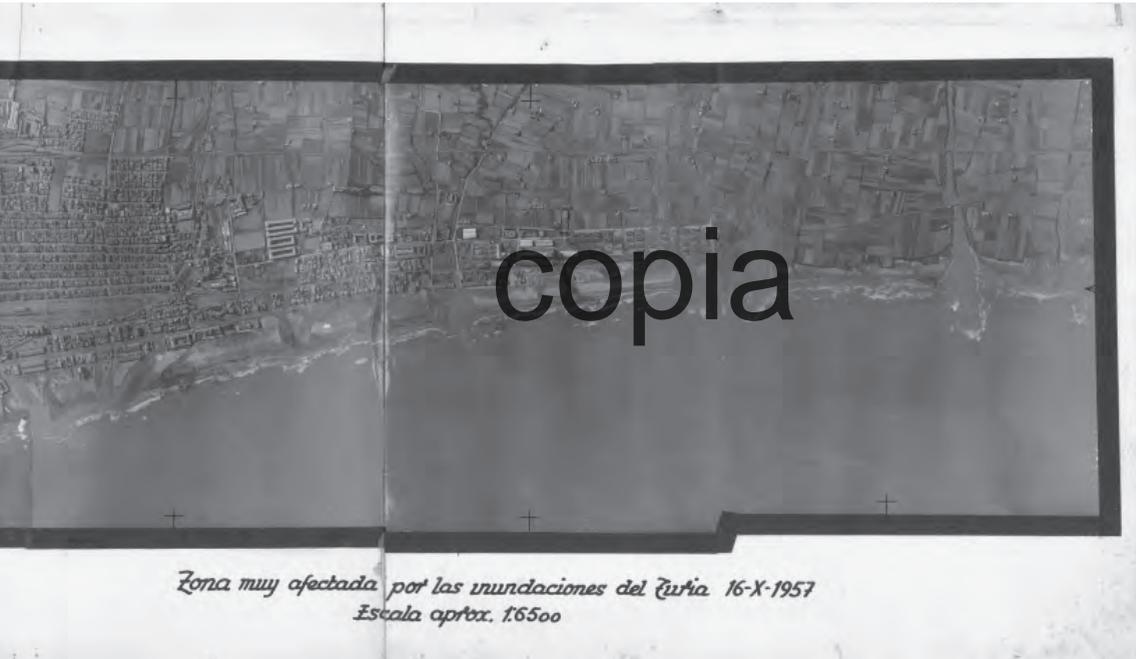






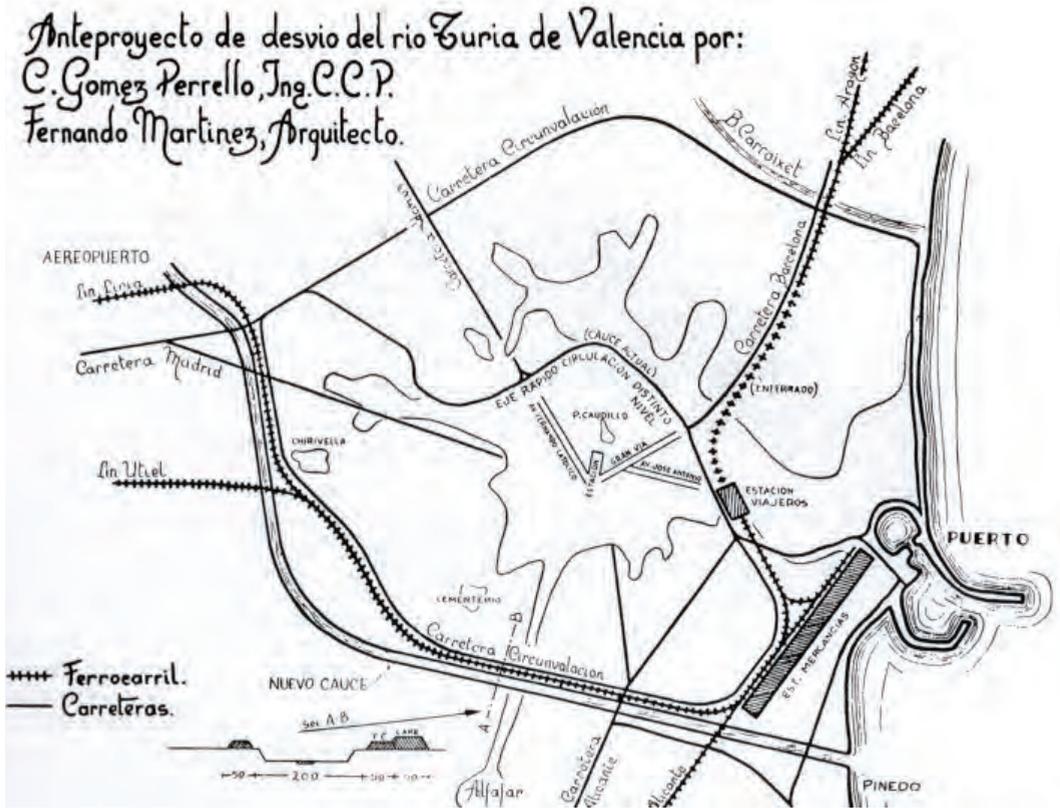
Zona afectada por las inundaciones en ambos márgenes del Turia.
Fotografía realizada el 16 de Octubre de 1957. Archivo Intermedio del Ejército Español.











Pocos días después de las riadas, el 26 de octubre de 1957, se publicó un Decreto por el que se nombraba como Delegado Permanente Pro-Reparación de Daños en Valencia al Ministro sin cartera Gual Villalbí, cuyas atribuciones eran las de informar y elevar propuestas al Consejo de Ministros, además de servir como enlace entre las autoridades locales y el gobierno central. Previamente, el 15 de octubre había llegado a Valencia, junto a otros cargos públicos, el Director General de Arquitectura, Pedro Bidagor Lasarte, perteneciente al equipo de Urbanismo de la Administración Central, quien entendería inmediatamente que las soluciones deberían abordar, no solamente la urgente retirada del fango y el bloqueo y futura prohibición de todas aquellas circunstancias concatenantes que habían propiciado, junto a la crecida desmesurada de las aguas, que se produjese la catástrofe, sino que era necesario promover una solución urbanística de gran envergadura para evitar que pudiera ocurrir en el futuro otra situación similar.

Anteproyecto de desvío del río Turia por el ingeniero Gómez Perretta y el arquitecto Martínez.

Red Viaria de la ciudad de Valencia. 1964.



El 24 de enero de 1958, apareció un Decreto de la Presidencia de Gobierno, por el que se creaba una Comisión Técnica Especial para la redacción de la denominada Solución Conjunta para Valencia, que debería resolver, de manera definitiva, la problemática planteada por las incontables crecidas del río Turia. En estas fechas la ciudad había recuperado hasta cierto punto la normalidad, y los comunicados que se publicaban desde Madrid sobre el desarrollo de la titulada popularmente Operación Turia, aparecían coloreados por ciertas tonalidades triunfalistas, y eso restaba esperanzas para la resolución efectiva del problema valenciano. Por entonces, Valencia había sido nombrada ciudad adoptiva por el General Francisco Franco,

En realidad, antes de la constitución oficial el 24 de enero de dicha Comisión, ya se había organizado un equipo de trabajo al que pertenecían el entonces Jefe Provincial de Carreteras, Claudio Gómez - Perreta, y el arquitecto Fernando M^a García Ordoñez. Las primeras labores de este grupo de expertos en temas urbanos e infraestructuras, se centraron en la recopilación de todos los informes existentes hasta la fecha que pudieran ofrecer tanto posibles alternativas o proyectos para el desvío del río Turia, como soluciones para



El Plan Sur. Valencia.

la necesidad de desviar el río de su actual cauce, pero en cada caso se trataba con de resolver problemas particulares de sus correspondientes competencias. Este trabajo previo fue presentado al Ministro de la Vivienda en uno de sus viajes a Valencia, siendo favorablemente acogido y, como se ha indicado, por haberse realizado previamente, cuando se constituyó oficialmente la Comisión Técnica Especial, los trabajos a nivel de propuesta ya estaban muy adelantados.

El mismo enero de 1958 se celebraba la primera reunión de esta Comisión en el Ayuntamiento, a la que asistieron Gual Villalbí, ocho Directores Generales, el Presidente de la Diputación y el Gobernador Civil entre otras autoridades. El Ministro de la Vivienda estaba convencido de la necesidad e idoneidad de las propuestas, mientras que Gual Villalbí cuestionaba su viabilidad en función de su elevado coste. Pero el riesgo matemático de otra riada era un factor predominante que aconsejaba la intervención de la administración, dado el patético recuento de los enormes daños materiales contabilizados en la riada del 57, además de la pérdida de un mínimo de cien vidas humanas.

La Dirección General de Obras Hidráulicas, encargaría entonces, a la Confederación Hidrográfica del Júcar, que realizase los estudios pertinentes para la regulación definitiva de las aguas del peligroso río Turia. La Confederación realizó tres anteproyectos, denominados respectivamente Soluciones Norte, Sur y Centro, en función que el río fuera desviado en esas direcciones, hacia el norte o hacia el sur de la ciudad, o bien mantuviera su curso centralizado transitando por el cauce histórico. Estas soluciones se presentaron para su informe ante la Comisión Técnica, la cual desestimó inmediatamente la Solución Norte en base a los problemas que planteaban la resolución de los accesos rodados y ferroviarios, además de las dificultades que suponían la existencia de la amplia grieta del barranco del Carraixet, que a su vez sufría frecuentes desbordamientos. Las otras dos Soluciones, la Sur y la Centro, se llevaron al Consejo de Ministros, aprobándose en principio la Solución Sur por acuerdo de 22 de julio de 1958. Es importante considerar la premura con la que se ejecutaron los informes y se tomó dicha resolución, teniendo en cuenta



que tan solo habían transcurrido nueve meses desde el siniestro. Como consecuencia de este acuerdo, se ordenó a los organismos pertinentes que procedieran a las modificaciones del planeamiento necesarias para su adaptación a la Solución Sur, ya que ésta había sido la aprobada inicialmente.

Finalizados los trabajos previos encargados a la Comisión Técnica, se crea otra comisión cuya finalidad consistía en estudiar los aspectos jurídicos y financieros que regularían los ritmos de intervención en las diversas fases del proyecto. Ante la avalancha de informes favorables, y como además la solución planteada coincidía por completo con la política gubernamental en materia de obras públicas, la Solución Sur recibió el apoyo oficial. El 23 de diciembre de 1961 se produjo la aprobación definitiva de la Solución Sur en el Consejo de Ministros y las Cortes aprueban a su vez una “Ley de Recursos relativos a la Solución Sur de Valencia”, con un periodo estimado de 10 años, para hacer frente al costo del proyecto, cifrado en 25.843.520,49€ (4.300 millones de pesetas). La financiación se repartió entre el Estado,

Maqueta del Plan Sur, con el conjunto de autopistas circulando por el interior del cauce.



Plano de estudio de los pasos a nivel y los enlaces ferroviarios, tras la adopción de la Solución Sur. Plan Berriochoa con el desvío del Turia asociado con la solución ferroviaria. Publicado en el diario Las Provincias en 1947.

que debía aportar el 75%, el Ayuntamiento, a su vez con un 20%, y finalmente la Diputación un 5%. Esta Ley de Recursos contemplaba todos los aspectos relativos a financiación, uso y destino de los terrenos desafectados, así como a los plazos de ejecución estimados. El aprovechamiento futuro de los terrenos liberados en el viejo cauce, que ya había perdido su función original, aparecía expresamente referenciado en uno de sus artículos.

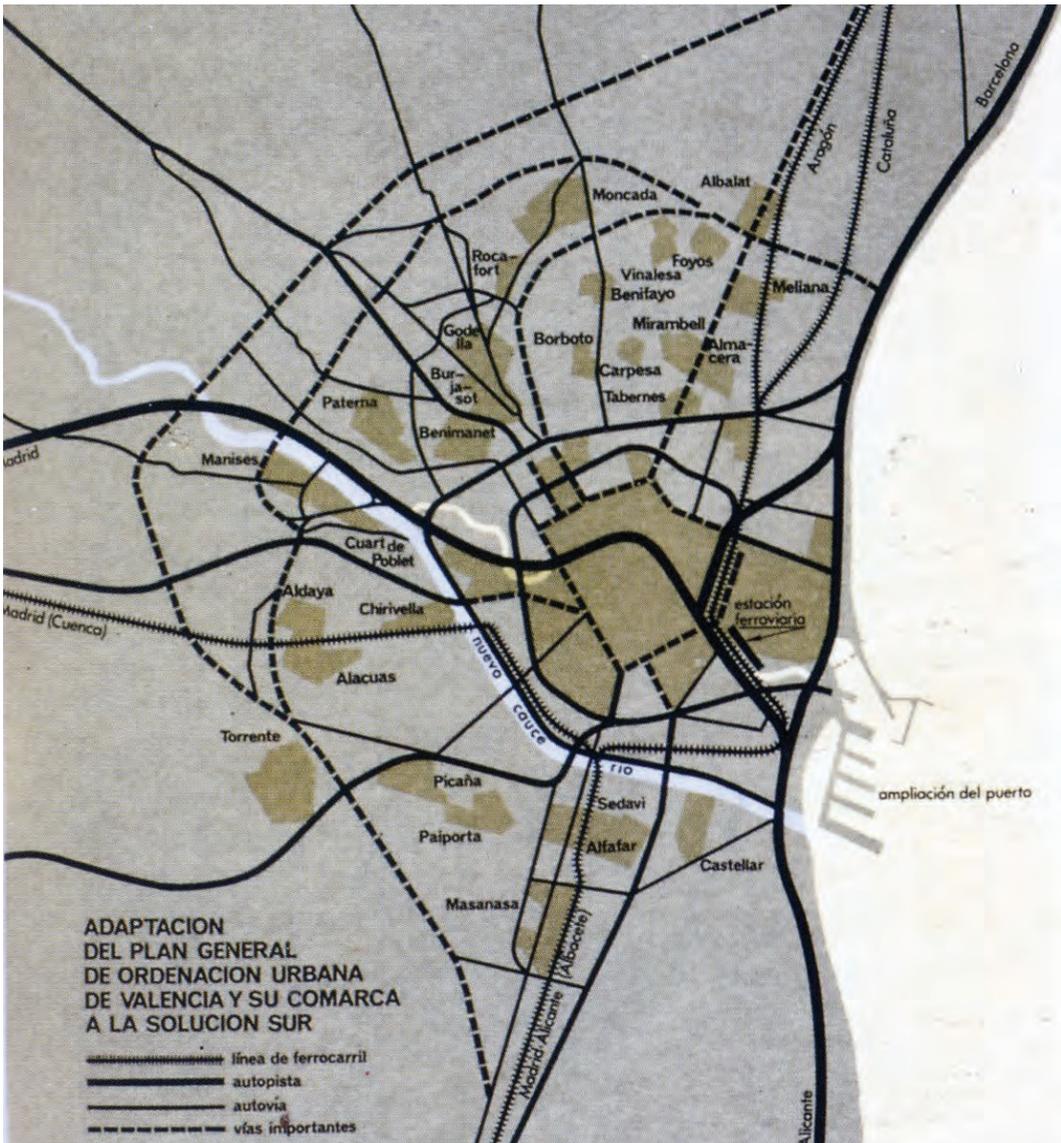
Durante mucho tiempo el Plan Sur, nombre que se le daría a la Solución Sur una vez aprobada, se identificó con una importante intervención de rango hidráulico, pero lo cierto es que se constituyó por encima de ello como una actuación urbanística de gran importancia, ya que en el Plan se contemplaba todo tipo de cuestiones referentes al desarrollo de la ciudad, así como a su futura forma y trazado. Era evidente que lo principal consistía en resolver definitivamente el problema acuciante de las imprevisibles riadas, pero el Plan Sur supuso mucho más que la respuesta a dicha demanda. Ello queda comprobado ya que, a lo largo de los años



Estudio del viario de la ciudad en el año 1966.

posteriores a la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, se efectuaron importantes modificaciones en la red viaria de la ciudad, atendiendo precisamente a las indicaciones establecidas en el Plan Sur. En realidad el Plan se generó con la intención de paliar las disfunciones expuestas, pero exponiendo también una intervención conjunta que diera respuesta a la problemática global existente en la ciudad y su área metropolitana.

Como ya se ha indicado, los objetivos fundamentales de planeamiento se centraban en la limitación del crecimiento de la ciudad en el sector sur de su término municipal, lo cual se propiciaba mediante la creación de la importante barrera que suponía en dicho sector la ubicación del nuevo cauce, la remodelación del trazado de las redes ferroviarias y la modificación del carácter radio céntrico de la ciudad. El nuevo cauce conectaría con el viejo aguas arriba entre las poblaciones de Quart de Poblet y Manises, desembocando en las proximidades de Pinedo. De este modo se permitía la expansión del puerto, y se mejoraban las condiciones de vertido al mar, teniendo a favor las corrientes litorales



El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) adaptado al Plan Sur. 1966.

dominantes. Además, suponía la construcción de nuevos colectores de alcantarillado, que sustituirían definitivamente a los presentes conductos de aguas negras, que vertían su caudal al Turia. También se construiría una red alternativa de acequias, con el fin de mantener el riego de la huerta, una vez fuese suprimido el tránsito del agua por el cauce histórico.

Una de las conclusiones del Plan Sur exponía que, para alcanzar estos ambiciosos objetivos, el inservible y abandonado cauce fluvial histórico debía convertirse en una inmensa autovía que resolviera el tráfico local urbano, así



Maqueta del PGOU del año 1966, con la autopista atravesando la antigua dársena del puerto.

como los enlaces con la red exterior de carreteras. Respecto a la nueva red viaria, el Plan contemplaba la construcción de una serie de puentes sobre el nuevo cauce, que permitirían dar continuidad y desarrollo al viario existente y conectarían con el nuevo viario proyectado dentro del viejo cauce.

Gómez Perreta fue el encargado de realizar el estudio económico del futuro Plan y con la intención de recabar fondos, se planteó, al igual que se había hecho con el precedente Plan de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura, la privatización de parte de los terrenos liberados del cauce para destinarlos a la construcción de viviendas.

También se estudiaba la supresión de doscientos veintitrés pasos a nivel, mejorando simultáneamente el servicio de transporte. En el informe elaborado en 1958 por la Comisión Técnica Especial, se proponía que el cauce histórico debía convertirse en una autovía situada a cota inferior a la de la ciudad, que pasaría a través de los puentes existentes enlazando con el viario urbano en puntos neurálgicos determinados. Esta autovía local debería conectar a su vez con los accesos a las carreteras de Madrid - Alicante, Barcelona - Alicante, Valencia-

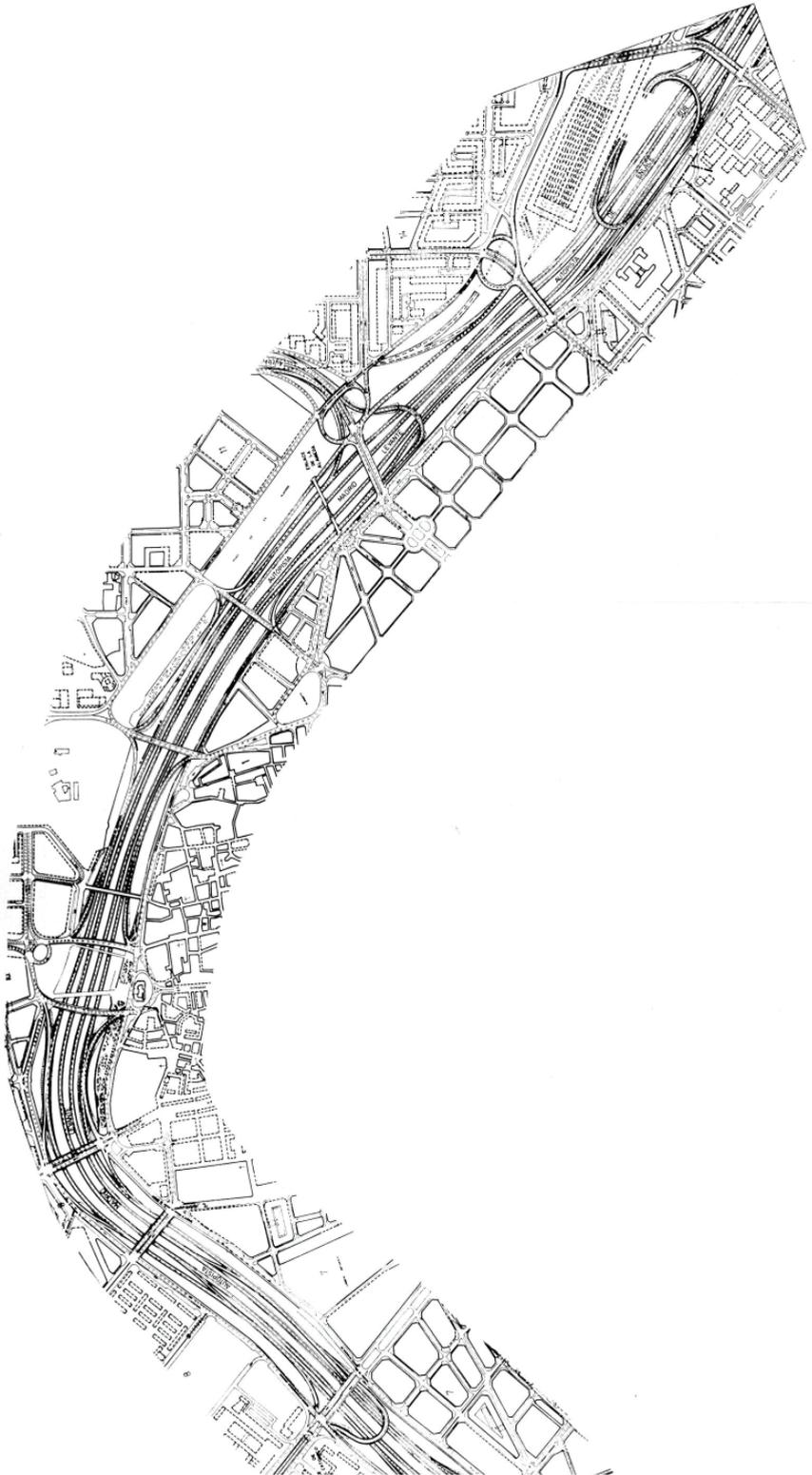
El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), 1966.



aeropuerto, Valencia-puerto y Valencia-Saler. Por su parte, el viejo cauce devendría, tras su transformación absoluta, un nuevo centro para Valencia, ya que el Plan Sur establecía que en sus márgenes se construyesen alojamientos de alto nivel económico. Se sugería asimismo que en el entorno de los Jardines del Real y el Puente de Aragón existía una zona susceptible de convertirse en zona verde de uso recreativo, la cual se transformaría en el nuevo planeamiento en un sector de grandes posibilidades, al encontrarse bordeada en su margen derecha por instalaciones hoteleras y de ocio. En el área cercana al Puente del Ángel Custodio se situaba la nueva estación de ferrocarril, y también se sugería la construcción de un tramo de tren metropolitano que discurriera en paralelo al viejo cauce, en su margen derecha.

Fotografías de la construcción del nuevo cauce del río Turia tras la adopción de la Solución Sur.

Detalle del plan de autopistas proyectadas en el cauce. 1971.





Las Torres de Serranos y el área próxima, con las autopistas previstas en el interior del viejo cauce del río Turia. Ministerio de Obras Públicas. Red Arterial de Valencia. 1966.

En 1965, se comienzan las obras del nuevo cauce, que sería inaugurado en 1969, pese a estar sin concluir la red de colectores, lo que obligaría al mantenimiento de un pequeño caudal de agua dentro del cauce histórico. En 1966, se produce la aprobación del “Plan General de Valencia y su Comarca”, adaptado a la Solución Sur, que sustituyó al vigente desde el año 1946. En el nuevo Plan de Valencia el cauce histórico del Turia se destina a red viaria, concretamente a una vía de enlace Oeste-Este, que se desarrolla desde la autopista de Levante dirección Madrid, hasta la del Mediterráneo, cuyo trazado se disponía entonces pasando por los poblados del Cabañal y la Malvarrosa y el interior del Puerto. También se tenía previsto ubicar en el interior del cauce histórico una estación de ferrocarriles y sus correspondientes vías, todo ello en sus últimos tramos.

Por su parte, el ministerio de Obras Publicas finalizaría entonces el estudio de la Red Arterial de Valencia, desarrollando lo previsto en el Plan General. El estudio se insertará en el Plan General de Carreteras de los principales Núcleos del País, con cargo financiero al II Plan de Desarrollo 1968 - 1971. La autopista Valencia-Madrid, proyectada en el cauce histórico,

El Puente del Real y los viveros municipales (Jardines del Real). Ministerio de Obras Públicas. Red Arterial de Valencia. 1966.

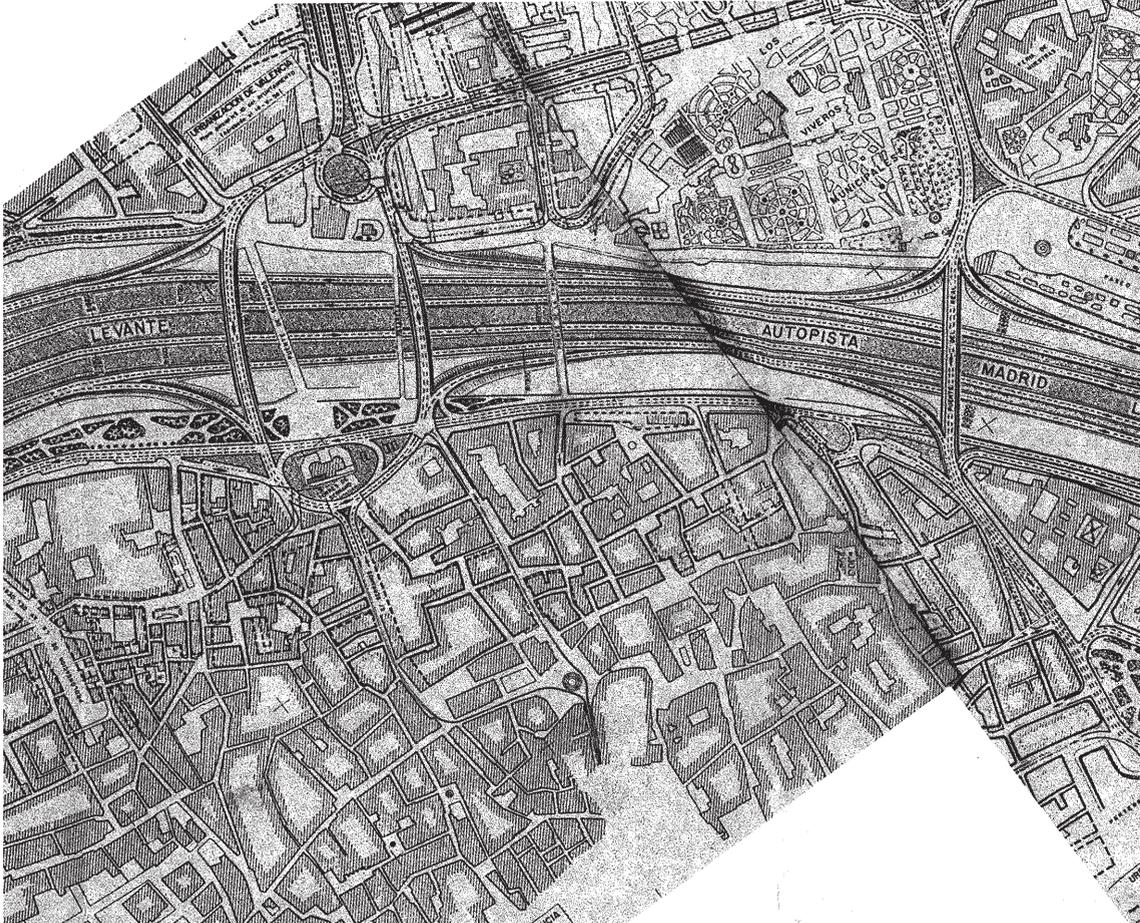


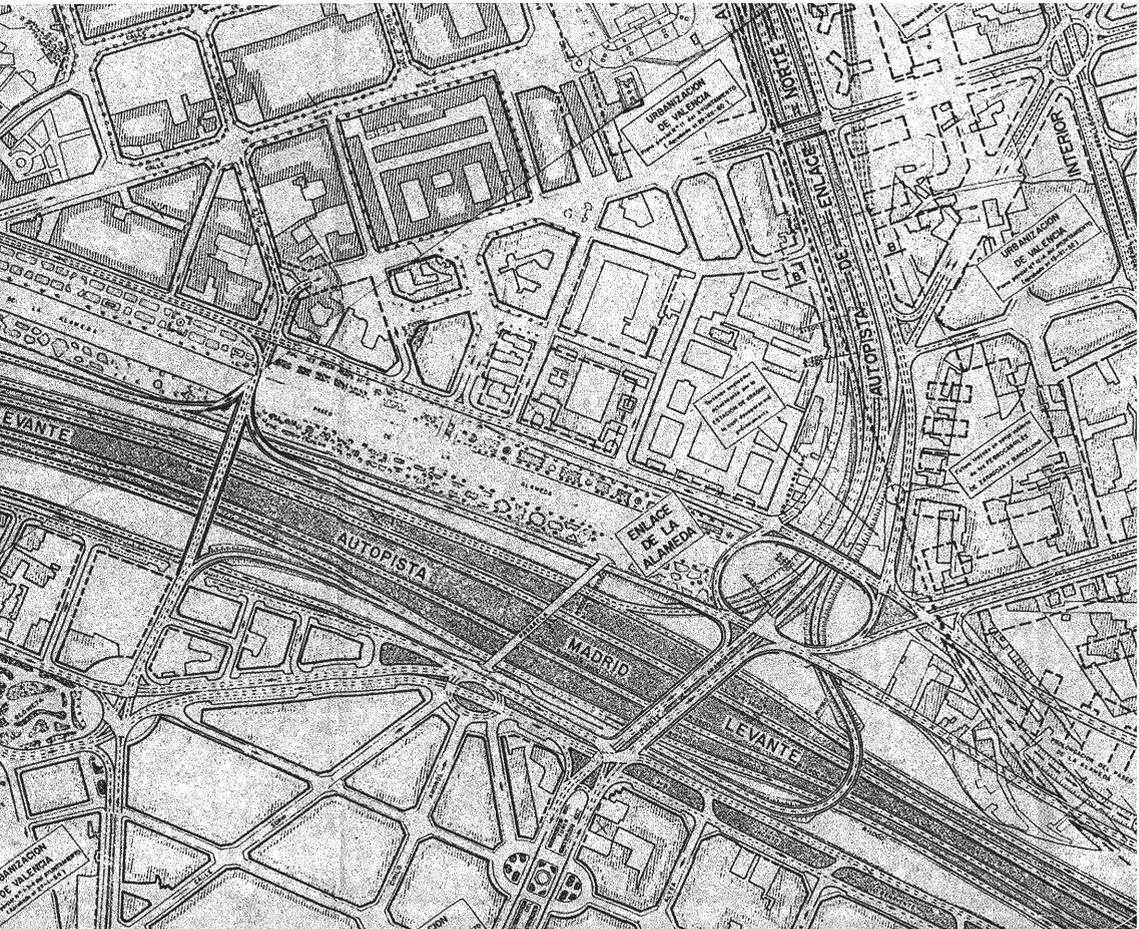
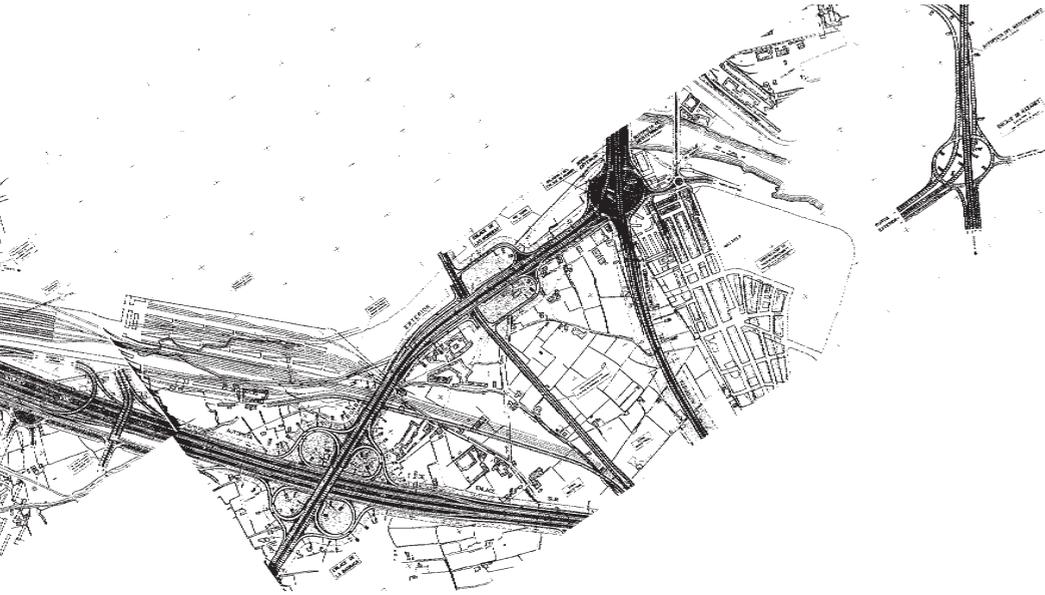
se completaba con autovías paralelas, incorporándolo a la trama viaria de la ciudad. Pero tras la presentación pública de dicha propuesta, que resultaba especialmente amenazante, se iniciarán las primeras protestas ciudadanas en contra de este proyecto.

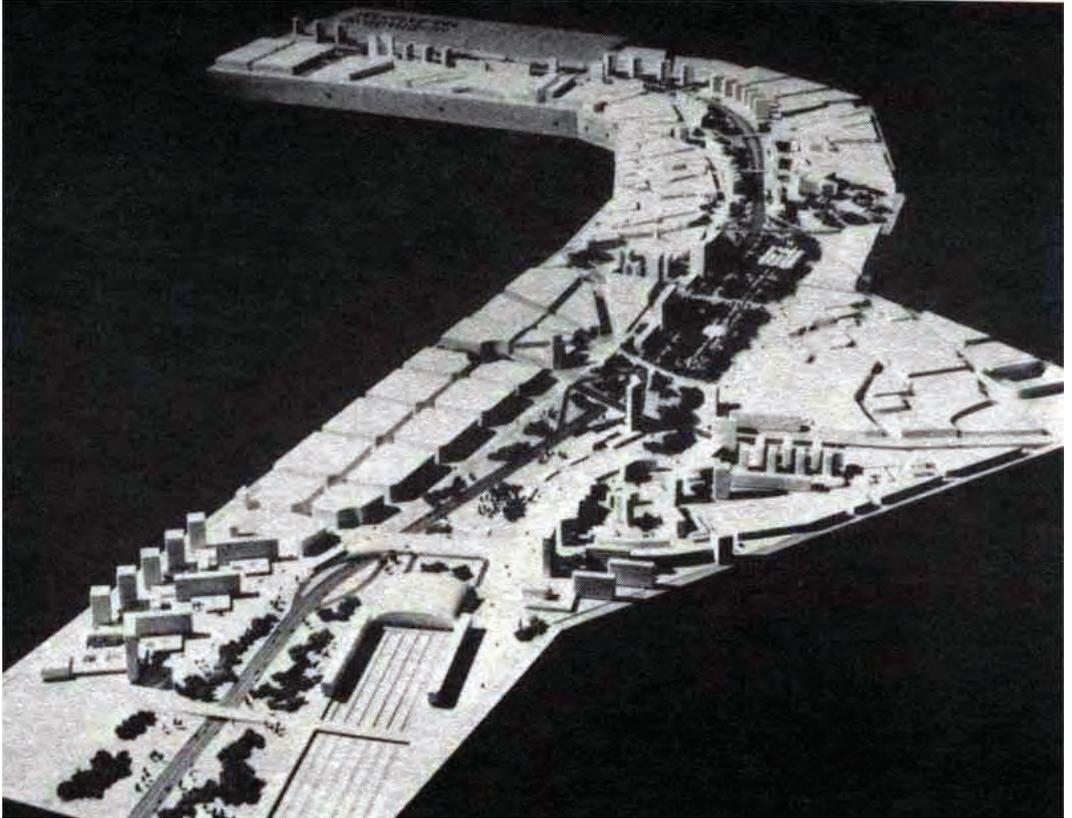
En 1972 aparecería una declaración del entonces ministro Fernández de la Mora, ratificando el uso del viejo cauce como “acceso principal de Valencia, es decir, que se utilizará como aorta viaria de la Ciudad”. Tras estas declaraciones, aumentarían notablemente las protestas ciudadanas, surgiendo los primeros grupos que toman partido rotundamente por la utilización del cauce como zona verde. Esta reivindicación sería apoyada progresivamente por instituciones tales como Colegios Profesionales, Asociaciones y Centros Culturales, y se reflejará en una serie de actos de carácter festivo programados en el viejo cauce, como juegos deportivos, fiestas populares y otros similares, que pretendían reivindicarlo para dichos usos.



Las Torres de Serranos y el área próxima con las Autopistas previstas en el viejo cauce del río Turia. Ministerio de Obras Públicas. Red Arterial de Valencia. 1966.





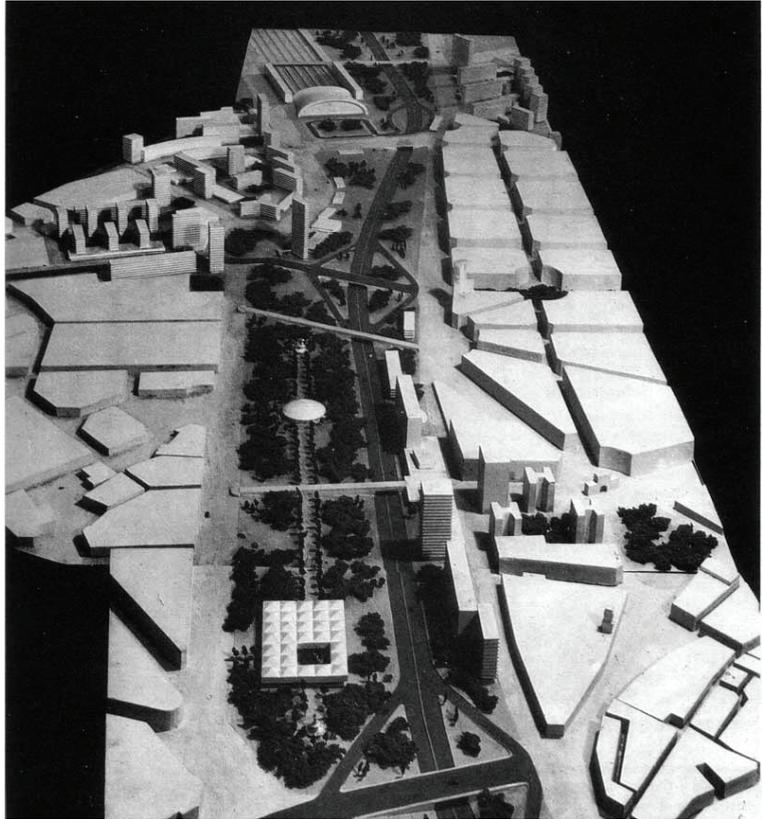


En enero de 1973, sale a información pública el anteproyecto de autopista de Circunvalación de Valencia desde Puzol hasta Sollana, redactado por el M.O.P. y también el de Sollana- Alicante, adjudicado a la empresa privada. El 16 de febrero, el periódico valenciano “Las Provincias” organiza un concurso llamada “Significación del viejo cauce del Turia”, que se realiza a través del envío de cartas al director, sobre la propuesta de defender un cauce dedicado a zona verde. En algunos casos, se llegaron a presentar propuestas dibujadas. El concurso finalizaría en mayo.

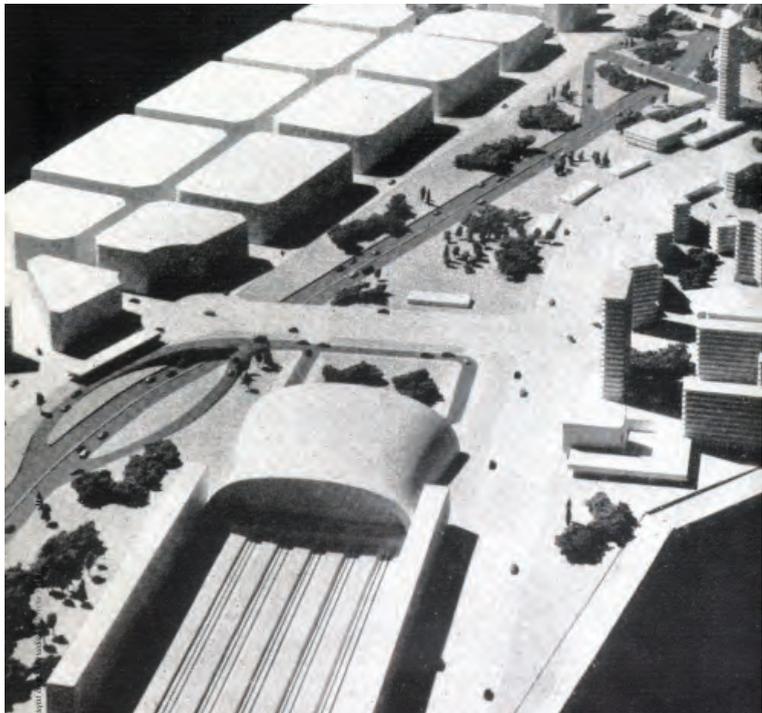
El proceso continua sin cambio alguno, y las Cortes aprueban la Ley de Autopistas el 19 de mayo de 1973, la cual daría soporte al Plan Nacional de Autopistas, pero el 28 de junio de dicho año, en una nueva visita a Valencia, el ministro Fernández de la Mora, cambia de opinión y manifiesta que “si los valencianos quieren un cauce verde, será zona verde”, ya que “las obras publicas deben hacerse con el consentimiento de sus destinatarios”. Por su parte, el 6 de Julio de 1973, el

Maqueta donde se muestra la futura ejecución del nuevo viario propuesto en el antiguo cauce del río Turia a su paso por la ciudad, así como la implantación de nuevas estaciones ferroviarias y conjuntos residenciales sobre los mismos pretilos del cauce.

Detalle de la maqueta en la zona próxima al Convento del Remedio. Nótese la presencia de edificación sobre los antiguos pretilos del margen derecho, y la implantación de conjuntos edificados en el interior del cauce, así como la demolición de los puentes históricos.



Detalle de la ubicación de la Estación Ferroviaria en el interior del cauce.





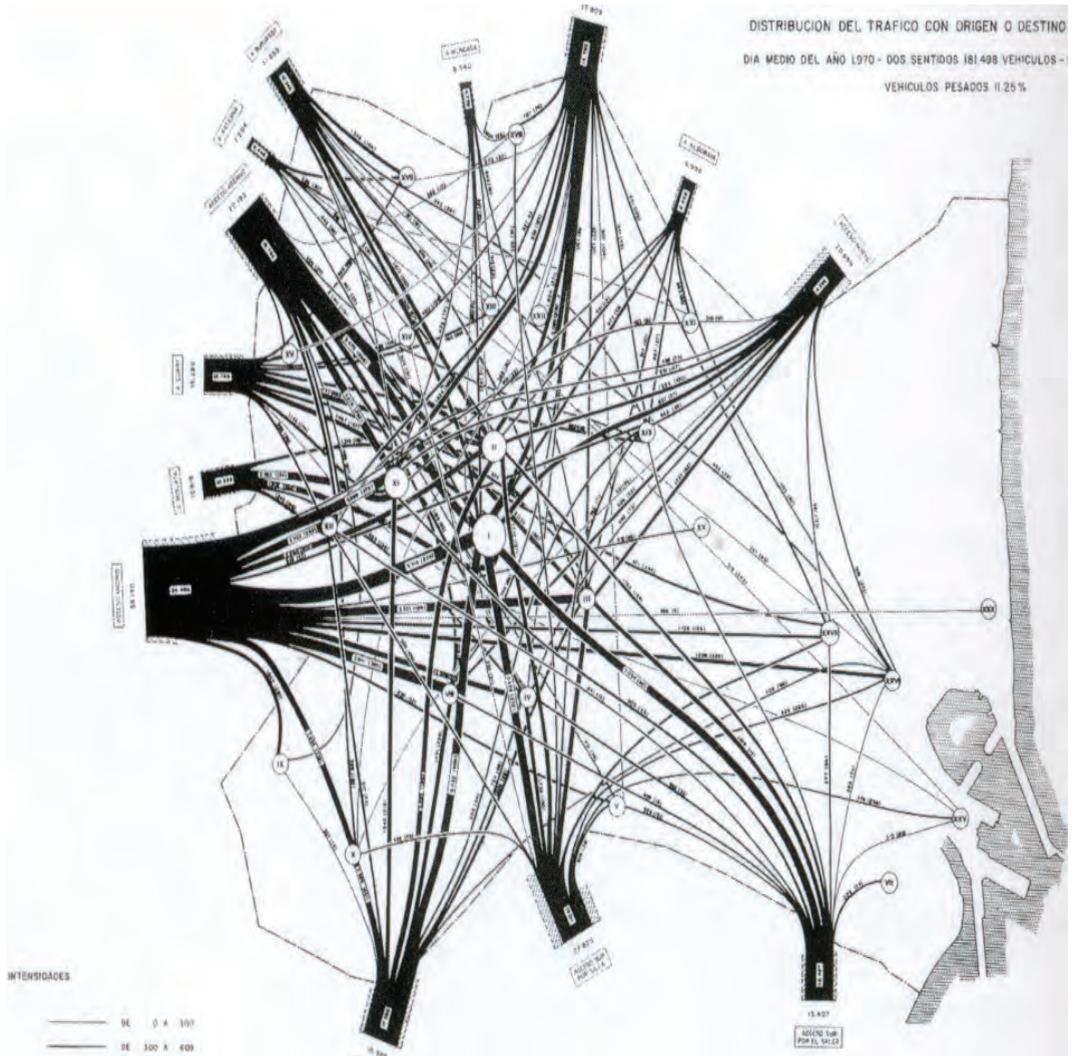
Ayuntamiento aprueba una declaración en la que se adscribe el cauce histórico a zona verde. Al día siguiente, dicha institución solicita al Gobierno central la propiedad del viejo cauce, ya que se ha acordado destinarlo a zona verde en todo su recorrido urbano, sin excluir la ubicación en el mismo de servicios de carácter social. Acuerda asimismo redactar unas normas para el planteamiento de un concurso internacional de ideas sobre su adecuación al nuevo uso previsto. Días más tarde, se hace pública una declaración del concejal de

Vista, a vuelo de pájaro, que muestra la incorporación de las autopistas en el antiguo cauce, la demolición de los antiguos puentes y la modificación del Paseo histórico de la Alameda, así como la incorporación de tránsito ferroviario en el centro del mismo.

Parques y Jardines sobre la posibilidad de comenzar en un plazo de tres años el acondicionamiento del cauce como zona verde, si el Gobierno activa los tramites de cesión. En septiembre se forma una Comisión Municipal, que deberá estudiar conjuntamente con Obras Públicas, el destino del viejo cauce a parque público.

Vistas las circunstancias, el 13 de diciembre de 1973 el ministro de Obras Públicas plantea dejar en manos de los valencianos el uso del viejo cauce del Turia, y dos días después, el Ayuntamiento puntualiza, en su aspiración de que el cauce sea prioritariamente zona verde, “que tendrá los demás servicios que los afanes comunitarios demanden”. Sin embargo, el 19 de diciembre de nuevo aparecen declaraciones oficiales del Gobierno, insistiendo en el uso viario del cauce, aunque mitigado en su desarrollo superficial por el nuevo trazado previsto para la Autopista del Mediterráneo, que podría liberar una parte de su superficie para otros usos. Finalmente, con la puesta en marcha del Plan Nacional de Autopistas, en el que quedaba integrada la del Mediterráneo, se alteraría definitivamente el uso previsto inicialmente para el viejo cauce liberado del curso fluvial, que se liberaría a su vez de su segundo destino como recipiente de una grandiosa autovía. A partir de este momento, como por el viejo cauce ya solo debería discurrir una vía de tráfico local de uso distributivo, lo que suponía una escasa ocupación de su superficie por el tráfico rodado, en aquel momento se entendió que resultaba compatible el uso de dicha vía rodada con el de parque urbano, tal como efectivamente contemplaba el Estudio Integral de Transportes, aunque no se ocultaba a nadie su difícil compatibilidad. Se sugieren entonces diversas opciones, entre ellas situar las calzadas rodadas separadas entre sí y adosadas a los muros, con un parque interior de anchura entre 80 y 100 metros, accesible desde arriba mediante pasarelas peatonales. También parecía posible disponer la vía de tráfico en el centro, creando jardines laterales conectados con los márgenes y manteniendo los pretilos sin alteraciones.

Pero tras la intensificación de las protestas ciudadanas, que reivindicaban el cauce histórico como zona verde integral



el Gobierno Central, a través del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, manifiesta la posibilidad de dar dicho destino al cauce, pero sin embargo oficialmente se mantiene la conveniencia de mantener la vía local de tráfico rodado, en consonancia con lo previsto en el Plan Sur. Curiosamente, tras tantas luchas, a finales de 1974 surgen ciertas discrepancias entre diversos sectores políticos del gobierno municipal, sobre el destino del río. El concejal Pérez Arce expresaba su disconformidad con la opinión general, presentando un anteproyecto alternativo para el uso del cauce. En febrero, derrotada la moción de Pérez Arce, se insiste en la petición al Gobierno de la recalificación definitiva del cauce como

Estudio del tráfico con destino a Valencia. 1970.



pero se somete al estudio de la Comisión de Urbanismo. Por su parte, El M.O.P.U. encarga a una consultoría un Estudio Integral de Transportes del Área Metropolitana de Valencia, organizado sectorialmente por carreteras y transportes férreos.

En abril de 1975, se celebra la Fiesta de Pascua en el viejo cauce como acto de reivindicación popular, y en mayo la Comisión Especial presenta una propuesta al Pleno Municipal, que contiene la solicitud de Rectificación del Plan General, y la petición a Obras Publicas de que realice todos sus proyectos de carreteras fuera del viejo cauce. En junio la Cámara de la Propiedad Urbana emite un dictamen jurídico, en el que expresa que “El cauce del Turia pertenece a la ciudad como bien de dominio publico” y el Pleno Municipal puntualiza que el viejo cauce contendrá “aquellos servicios que los afanes comunitarios demanden”, y ordena la paralización de cualquier actuación en el río así como la iniciación de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana.



Propuesta para el que viejo cauce del río Turia sea parque. Mario Gaviria y otros autores publicada en el libro, *Ni desarrollo regional ni ordenación del territorio: el caso valenciano*.

Por su parte, otros organismos se ponen en movimiento, entre ellos la Academia de Bellas Artes que, preocupada por el futuro de los puentes y pretilos del viejo cauce, encarga que se proceda a la recopilación de planos, fotos y informes técnicos que sirvan para redactar una memoria sobre la importancia artística e histórica de dichas piezas, mientras que el Colegio de Ingenieros Industriales estudia un informe redactado por el ingeniero industrial y catedrático de la Universidad Politécnica de Valencia, Luís Merelo, sobre el destino del cauce, informe llamado “Valencia hacia el Mañana, anteproyecto de enlaces ferroviarios, metropolitanos y aprovechamiento del tramo urbano del Viejo Cauce del Turia en Valencia”.

En noviembre de 1975, tras un escrito de Ayuntamiento en el mismo sentido que el de los ciudadanos, se contesta desde el Ministerio que no se realizará obra alguna en el viejo cauce que no resulte avalada por el municipio, o sin que figure en un Plan elaborado por la Corporación. Pero habría que esperar otros tres años, de ingente lucha, para lograr que se modifique el planeamiento municipal en lo que respecta al uso del viejo cauce, no sin la oposición de ciertos organismos, como la Jefatura de Carreteras, que insiste en el cumplimiento de lo dispuesto en el Plan Sur. En diciembre, se presenta el libro “El río Turia, problemática del Viejo Cauce”, editado por la Cámara de la Propiedad Urbana.

El 9 de enero de 1976, se efectúa un Acuerdo plenario del Ayuntamiento de Valencia, por el que se ordena a los Servicios Técnicos de la Corporación, se redacte la Modificación del Plan General relativa al cauce del Río Turia en el término de Valencia, y éste se someta al trámite de aprobación municipal conforme a lo establecido en el art.32 de la Ley del Suelo, en el sentido de “suprimir de él la proyectada autopista, carreteras, ferrocarriles y edificaciones y declararlo zona verde y espacio libre, posiblemente complementada con los demás servicios que los afanes comunitarios demanden”, recogiendo los acuerdos tomados en abril del pasado año.

En octubre de dicho año 1976, la Corporación Municipal considera la posibilidad de solicitar al M.O.P. la propiedad del cauce. Se crea en aquellas fechas la Comisión Pro-Cauce, integrada por un conjunto de profesionales, Asociaciones y



entidades diversas, bajo el lema “el llit es nostre i el volem verd” y el 6 de noviembre, la Corporación reitera la petición al Gobierno de la propiedad municipal del cauce histórico. Finalmente, el 26 de noviembre de 1976, el Consejo de Ministros acuerda ceder gratuitamente el cauce del río Turia al Ayuntamiento, en el término de Valencia y hasta el tramo final, siempre y cuando se dedique “con destino a redes viarias y parque urbano”. Aún faltaban entonces un total de 17 Has. por transferir al municipio, unas situadas en la desembocadura, junto al puerto, y otras aguas arriba, en los términos de Quart de Poblet y Mislata. Los propietarios del cauce eran en aquellas fechas los siguientes: el Ayuntamiento, que poseía un total de 1.363.217 m², que iban desde el Molino del Sol hasta una línea imaginaria que limitaba la zona industrial prevista en el Plan General, el Ministerio de Hacienda, que contaba con 170.000 m², desafectados del M.O.P. y de uso desconocido, y el mismo M.O.P. que dominaba el cauce desde el Puente de Astilleros hasta el Mar.

El 12 de diciembre de 1976, tras el acuerdo del Consejo de Ministros, se firma la concesión a la Ciudad de Valencia de la propiedad del Viejo Cauce, firma que hace el Rey Juan Carlos I. Como cautela, el decreto contenía cláusulas de reversión por 10 años, para el caso que el Municipio no ejerciera acción alguna sobre el mismo. El 14 de diciembre, el Ayuntamiento acepta la cesión y solicita el resto de los terrenos hasta la desembocadura del río. Encarga inmediatamente a los Servicios Técnicos que redacten las modificaciones oportunas al planeamiento, matizando que “las únicas vías urbanas

Lema utilizado por la Comisión Pro-Cauce: “el cauce del Turia es nuestro y lo queremos verde”.

deben ser exclusivamente las que proporcionen acceso al parque.” y que “se redacte la oportuna planificación para la ordenación del viejo cauce del Turia en Parque Público y Red Viaria, entendida ésta como la que exclusivamente proporcione acceso al parque. La planificación deberá tener el alcance necesario para lograr dicho objetivo, incluida la Revisión o Modificación del Plan General en lo que se refiere al cauce en todo su recorrido, o sea, en el curso enclavado en el término municipal de Valencia”.

El 15 de marzo de 1977, la Asociación Pro-Cauce propone lo siguiente: que se debe tratar conjuntamente el viejo cauce y sus márgenes, para evitar en lo posible la especulación, que se realice un concurso público de ideas y que las asociaciones de vecinos puedan intervenir en los proyectos futuros a realizar, que los servicios que se instalen tengan un carácter popular y que se defiendan los derechos de propiedad del cauce recayente a las poblaciones de Quart de Poblet y Mislata.

Para afirmar el futuro uso como espacio verde, el 21 de marzo se plantaron 1.000 eucaliptus en el viejo cauce. Ya todo está en marcha, y en mayo de 1977 se produce un acuerdo plenario del Ayuntamiento de Valencia, que ordena la tramitación de la nueva calificación urbanística del cauce viejo del Turia y la redacción, por parte de la Oficina Técnica Municipal de Planeamiento Urbano, del Proyecto de Modificación del Plan General de Valencia y su Comarca, en lo relativo al uso de los terrenos incluidos en el cauce viejo del Turia, afectando a todo su recorrido enclavado en el término municipal de Valencia. El 19 de abril, se entrega el Estudio Integral de Transportes, en el que el cauce se contempla con dos opciones: A y B. En la A, solo aparecen accesos viarios al parque, mientras que en la B se propone una red viaria interior de alcance local.

El cauce se define como zona verde integral, iniciándose el proceso administrativo que supondría la definitiva eliminación de la proyectada autopista Madrid- Levante, de la estación de ferrocarril y de la amplia zona industrial, elementos que estaban previstos en el P.G.O.U. de 1966. La actuación propuesta alcanza las 167,48 Has. “El parque deberá recibir



un tratamiento unitario, tener predominio forestal y huir de lo artificial". La longitud estimada del parque será de 10.400 m. y su anchura variable, entre 110 y 180 m". El 3 de junio, comienza el período de exposición pública del nuevo documento urbanístico para el Viejo Cauce, que propone un parque en toda su extensión, y tras las primeras elecciones democráticas, todos los partidos políticos asumen la reivindicación popular a favor de un cauce verde. Continuando el procedimiento, el 8 de julio se efectúa la presentación de alegaciones al Proyecto de Modificación del Plan General, efectuadas por parte de la Comisión Pro-Cauce y por un particular, y en octubre se presenta un catálogo de edificios de interés histórico-artístico, que se ubican en el entorno del viejo cauce.

El 15 de mayo de 1978, la Comisión Ejecutiva de la Corporación Gran Valencia daría su visto bueno el proyecto de Modificación presentado por el Ayuntamiento y el 30 de dicho mes el Consejo General de la misma aprueba la Modificación del Plan General de Valencia y su Comarca. El 2 de diciembre se produce la aprobación definitiva de dicho documento urbanístico, y a partir de esta fecha el cauce histórico del Turia pasa a ser calificado como zona verde integral, desde su desembocadura hasta el Molino del Sol. Dicha aprobación definitiva se publica en el BOE nº 39 de 14 de febrero,

Fotografía del cauce en los años ochenta. Se aprecia el colector longitudinal en su zona centro y el vallado del mismo.

estableciéndose lo siguiente: “La presente Modificación habrá de desarrollarse mediante la figura de un Plan Especial de Reforma Interior en un ámbito que deberá extenderse a las líneas de fachada de ambos márgenes del Río, debiendo incorporar la solución de los problemas de tráfico local y el tratamiento de los edificios de carácter histórico-artístico y Patrimonio arquitectónico incluidos dentro de su ámbito y en las fachadas urbanas que lo delimitan”.

Cinco días después de dicha aprobación, el 7 de diciembre, el Ayuntamiento convoca un Concurso Nacional de Ideas para la redacción de un Avance de Plan Especial del Parque Urbano del río Turia a su paso por la Ciudad de Valencia. El 6 de noviembre de 1979 se celebra la Inauguración de una Exposición que recoge los trabajos presentados al mencionado concurso de ideas para el futuro parque, y el 15 de dicho mes se hace público el fallo de dicho concurso, que declara desierto el primer premio, concediendo el segundo al arquitecto madrileño Cano Lasso y el tercero compartido a los equipos representados por los arquitectos Alfredo Fouz y Jaime Cort.

Finalmente el 12 de diciembre de 1979, se hace la Aprobación definitiva de la Modificación del Plan General, cambiándose la calificación de los terrenos del viejo cauce de red viaria a zona verde y parque público. A partir de este momento, se hace posible legalmente iniciar el proceso urbanístico para que el viejo cauce se convierta en un grandioso parque, que incorporará una superficie aproximada de 1.000.000 de metros cuadrados.

En julio de 1980, el Ayuntamiento presenta el Programa de Actuación Municipal 1979 - 1981, que ya recoge la redacción de un documento urbanístico denominado Plan Especial de Reforma Interior del Cauce, necesario para arrancar con la puesta en marcha del futuro parque urbano, el cual deberá presentarse antes del 30 de enero de 1981. Los servicios técnicos municipales serán responsables de la mayor parte del trabajo.

El 25 de marzo de 1981, se celebra una mesa redonda sobre el cauce, titulada “el Viejo Cauce del Turia, la Ciudad necesaria”, convocada por la Real Sociedad Económica de

Amigos del País y el Colegio de Arquitectos, firmantes ambos de un escrito que se presenta en ese día, titulado “Puntos básicos sobre el uso y destino del antiguo cauce del Turia”, que contiene siete puntos y finaliza emplazando al Ayuntamiento a una acción rápida sobre el proyecto del cauce. En la Mesa Redonda, el Ayuntamiento se compromete a contratar el equipo redactor del proyecto para el nuevo parque de manera inmediata, y a que sea presentado al público en un plazo no superior a nueve meses.

Las interminables gestiones y trámites continuaron, los documentos se multiplicaron, y el 6 de abril de 1981 se produjo la aprobación, por parte de la Comisión de Urbanismo Municipal, de un “programa público de intervención en el cauce que no sea sólo un documento de planeamiento convencional”. Se propone en el mismo realizar una gestión unitaria, pública y autónoma, y además se acuerda la elaboración de un estudio exhaustivo acerca de los edificios y fachadas recayentes al viejo cauce, para valorar su importancia, que deberá servir como directriz y guía a los futuros redactores del proyecto de parque. Continuando con la solicitud de cesiones de propiedad, en abril la Comisión de Hacienda municipal reclama al Estado el resto de los terrenos del viejo cauce aún no cedidos, que se corresponden con los emplazados aguas abajo, desde el Azud del Oro hasta la desembocadura.

Secuencia de fotografías aéreas que muestran el crecimiento urbano de la zona que abarca desde el Tramo IX (que termina en el Puente del Mar) hasta la desembocadura del río. Años 1956, 1964 y 1970. Obsérvese como en 14 años se ha mermao considerablemente el territorio ocupado por las huertas periurbanas, así como se ha producido la extensión de las instalaciones portuarias.











Proyecto del Ingeniero Luis Merelo

El Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Valencia publica, en 1976, el informe denominado *Valencia hacia el mañana. Anteproyecto de enlaces ferroviarios y metropolitano, y aprovechamiento del Tramo Urbano del Viejo cauce del Turia en Valencia*, que había sido realizado por el Dr. Ingeniero Industrial Luis Merelo, catedrático de la Universidad Politécnica de Valencia. Dicho informe desarrollaba ampliamente las propuestas anteriores que, por parte del autor, en 1973 se habían publicado en la prensa local, planteando soluciones integrales para mejorar la red de ferrocarriles de vía ancha y estrecha de Renfe. Se trataba de un planteamiento innovador, que tenía escasa relación tanto con los proyectos realizados por la propia Renfe, como con los correspondientes a la Solución o Plan Sur. Se enfatizaba especialmente lo relacionado con el ferrocarril de vía estrecha, al que se dotaba de un doble carácter, urbano y suburbano, el cual se resolvía técnicamente mediante la implantación del tren vertebrado de Goicoechea, que circularía por túneles subterráneos y por carriles aéreos.



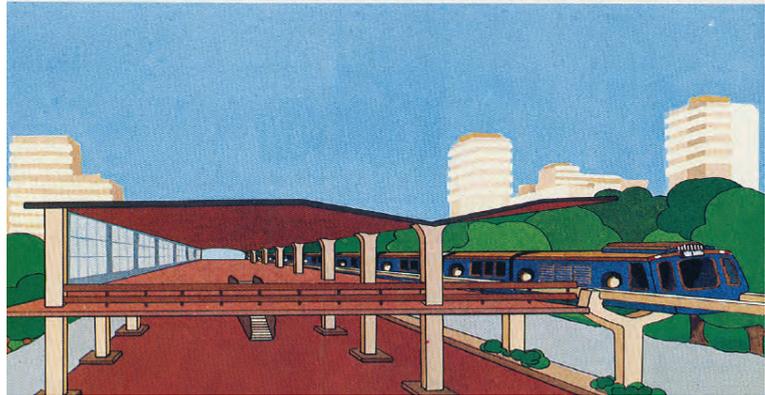
Trazado de la nueva red ferroviaria atravesando el antiguo cauce del río Turia. Merelo, L. 1976.



Imagen del tranvía elevado a su paso por el Puente de Aragón. Merelo, L. 1976.



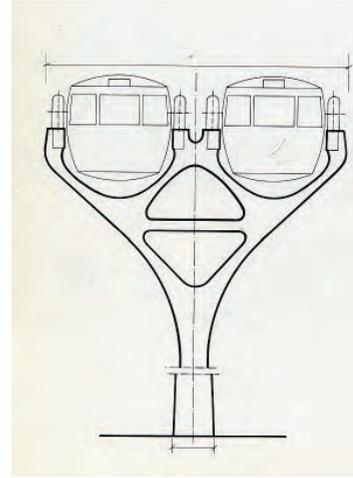
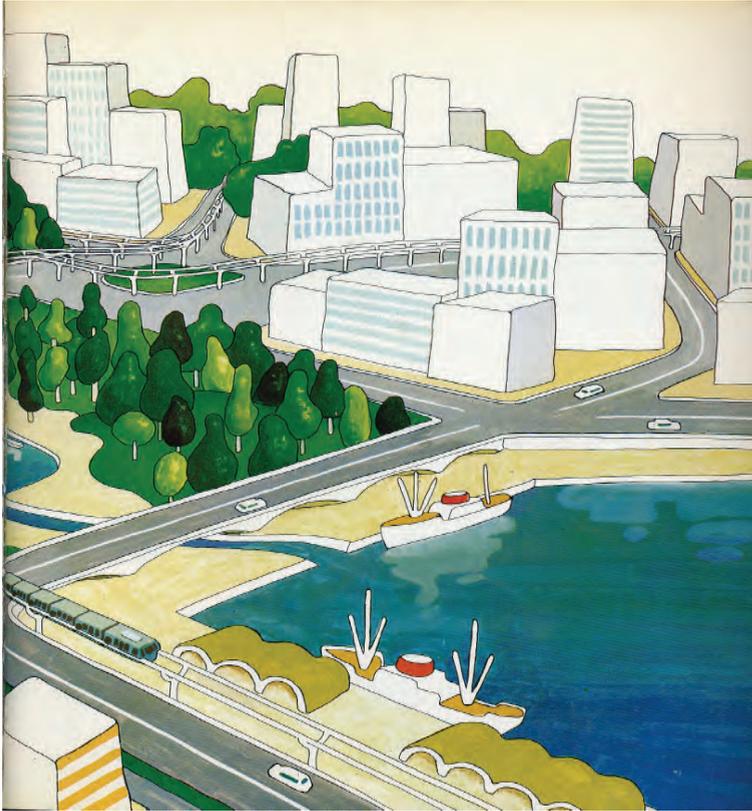
Estudio de incorporación a la red viaria urbana y proyecto de las estaciones de desembarco del tranvía elevado. Merelo, L. 1976.



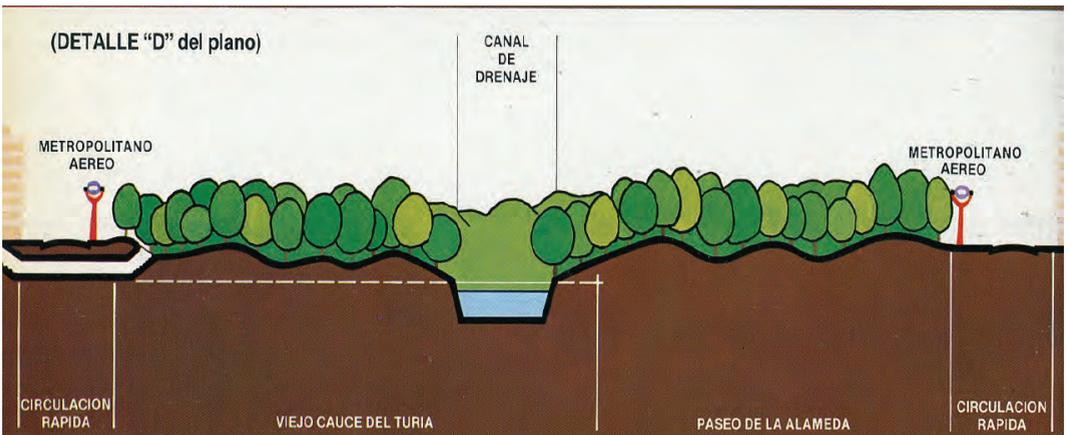
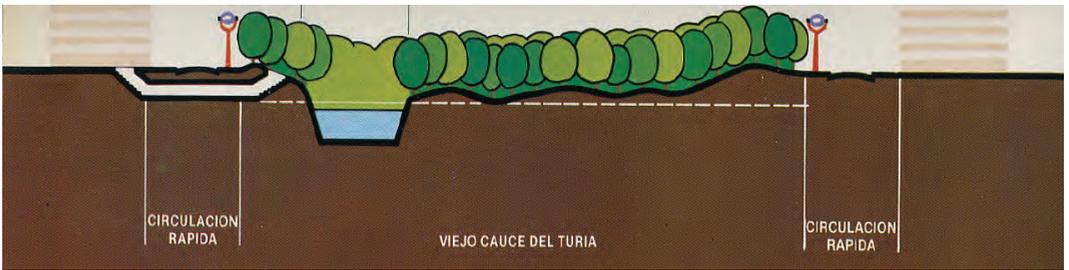
Plano territorial de desarrollo de la red ferroviaria del tranvía. Merelo, L. 1976.



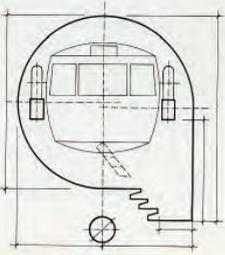
En la propuesta realizada por Luis Merelo vemos convertido el viejo cauce en un gran parque, que según se expresa nace, por una parte, como consecuencia directa del análisis geológico soporte de la misma, y por otra, por la necesidad de disponer de nuevas zonas verdes en la ciudad, dada la carencia de las mismas. Sin embargo, el tema de la resolución formal del parque en el Turia es hasta cierto punto marginal, ya que lo más importante de la propuesta resulta ser la instalación del tren vertebrado, que es sin duda el protagonista de la misma y el elemento por excelencia que debe resolver los nuevos esquemas de transporte suburbanos y metropolitanos. La nueva red ferroviaria plantea un trayecto en superficie que va de oeste a este, compuesto por dos líneas que, tras llegar a Mislata, discurren en paralelo al viejo cauce del río. La primera de ellas parte del aeropuerto, y al llegar al término municipal de Valencia, se acomoda al cauce del Turia llegando hasta el Puente del Ángel Custodio, para dirigirse desde éste a los poblados marítimos. La segunda tiene su origen en la población de Torrente, llega a Valencia discuriendo por el



Detalle de la intervención propuesta en el sector del Puerto. Merelo, L. 1976.

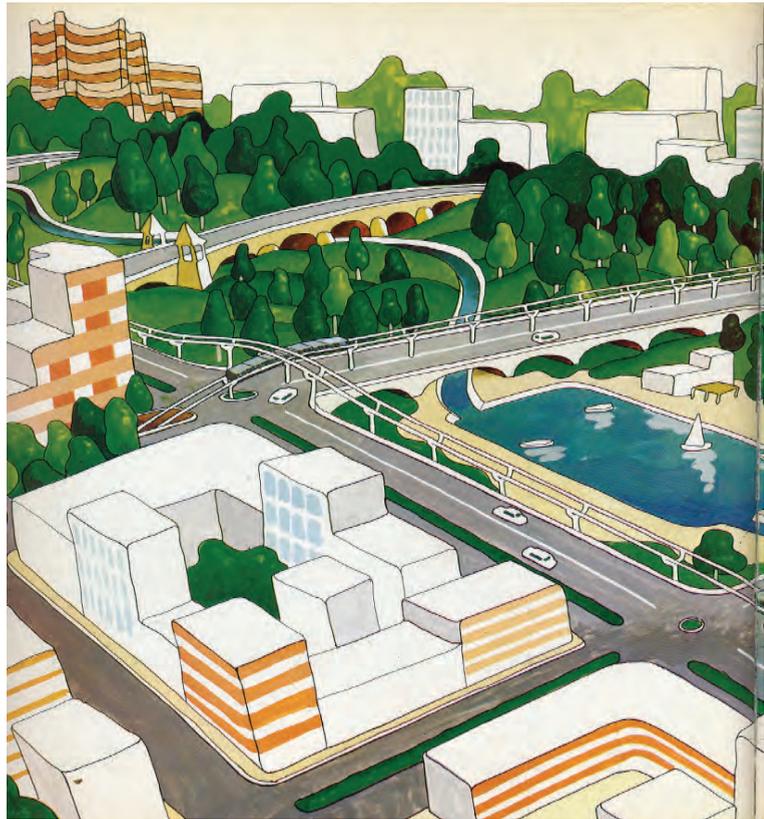


3º).— El paso del tendido subterráneo al aéreo debe realizarse en tramos lo más cortos posibles. Ello nos conduce de inmediato a un vehículo de alta adherencia, que permita rampas del 15% por lo menos.
 4º).— Los trenes empleados deben ser ligeros, eléctricos, silenciosos, rápidos y capaces de



Sección y detalle de los tramos elevados y enterrados del tranvía. Merelo, L. 1976.

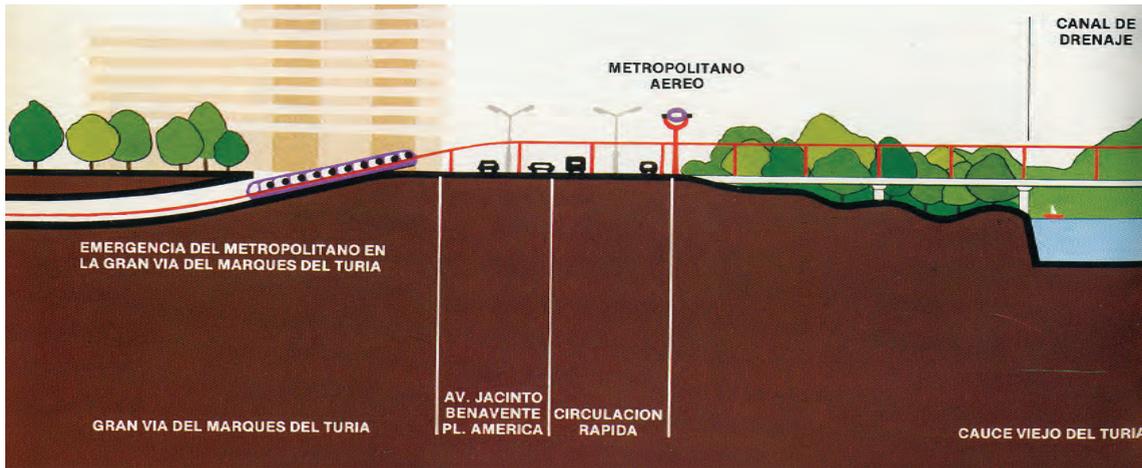
Detalle de la intervención en la zona de los Puentes del Mar y Aragón. Merelo, L. 1976.



margen derecho del cauce hasta el Paseo de las Moreras, y desde allí se desvía hacia el Saler en dirección a Almusafes, Villanueva de Castellón y Cullera.

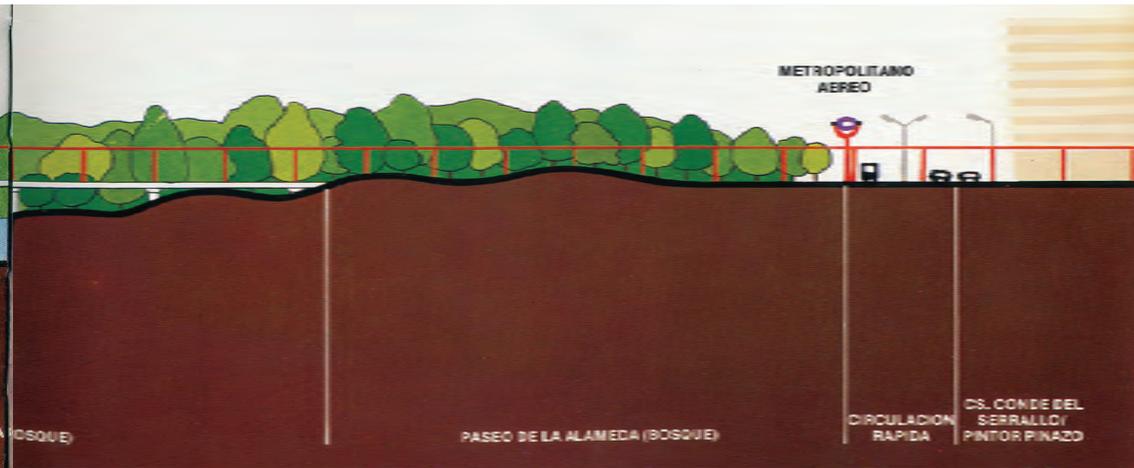
En realidad, en el núcleo urbano de Valencia el esquema propuesto es similar al diseñado en la Solución Sur, si exceptuamos el sector norte, donde la articulación de líneas se resolvía, según Merelo, con un ramal desarrollado en las cercanías de lo que sería el segundo cinturón de ronda de la ciudad. La red diseñada por Merelo era ciertamente extensa, ya que se desarrollaba sobre un área muy amplia, y resultaba compleja bajo dos aspectos, el estructural y el técnico, suponiendo la nueva implantación de una red ferroviaria que podía interferir con la ya existente, además de generar importantes incidencias urbanísticas en los terrenos directamente afectados. A su vez era muy completa, pues daba servicio a diversos núcleos urbanos y áreas perimetrales, conectándolos directamente con Valencia donde se resolvían los enlaces con el transporte urbano.

Secciones de la propuesta a su paso por el antiguo cauce del río Turia. Merelo, L. 1976.



Incidencia de la propuesta en el sector de la Alameda y el Llano del Real. Merello, L. 1976.

El parque propuesto para el viejo cauce tenía un marcado carácter naturalista, ya que se trataba básicamente de un bosque integrado por vegetación de especies de hoja caduca y perenne, según las diferentes zonas, que se extendía desde Mislata, aguas arriba, hasta el Puente de Aragón. Tras éste, en dirección aguas abajo, y hasta llegar al Puente del Ángel Custodio, el cauce se dragaba ligeramente para instalar un pequeño puerto deportivo, y después se dragaba en profundidad hasta llegar al mar, donde el río desembocaba en la llamada Dársena Sur del puerto. En el interior del parque se proponía una topografía en forma de cuenco que tenía su cota inferior habitualmente en el centro del cauce, donde aparecía un amplio canal de drenaje de gran profundidad, capaz de recoger las aguas freáticas y subálveas del río, llevándolas



Sección completa del tranvía elevado a su paso por el antiguo cauce del Turia y la Alameda, convirtiéndose de metropolitano a metropolitano aéreo. Merelo, L. 1976.

hasta el estuario terminal. Los caminos interiores del nuevo parque serían exclusivamente peatonales, llegándose hasta el mismo mediante pasos subterráneos y utilizando las escalinatas de los puentes históricos. El anteproyecto se aplicaba sobre una superficie de 750.000 m² dentro del viejo cauce, a los que se añadían 250.000 m² en zonas contiguas, dando un total de un millón de metros cuadrados, que aparecería distribuido del modo siguiente:

- Canal interior: 50.000 m²
- Edificios de servicio: 2.000 m²
- Bosque: 548.000 m²
- Senderos: 150.000 m²
- Zonas verdes: 250.000 m²

En palabras del autor, “el anteproyecto hace desaparecer el cinturón de pasos a nivel que aún hoy cerca Valencia, acerca el mar a la ciudad y crea un amplia zona industrial a lo largo de la ría o estuario que se forma en el final del viejo cauce del río. Conecta directamente Valencia con toda la población urbana en una superficie del orden de los 2,5 km² y finalmente convierte el viejo cauce del Turia en un parque de árboles frondosos con un canal interior de drenaje y el tramo final del río en un estuario que permite desarrollar, en su sector superior, un amplio programa de deportes náuticos y en el final un muelle industrial y de carga en inmejorables condiciones”.

EL CONCURSO DEL CAUCE DEL TURIA ENTRE PACO DE LUCIA, JOHN MCLAUGHLIN y AL DI MEOLA

Se espera virtuosismo de técnica.
Se ofrece espectáculo, y
Hoy no hay contenido: árboles.

BASES PARA EL CONCURSO DE IDEAS PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PARQUE URBANO DEL RÍO TURIA A SU PASO POR LA CIUDAD

- 1.—El carácter de dicho concurso será nacional, dirigido a los profesionales de la Arquitectura y el Urbanismo, individual o colectivamente formando equipo. En el primer caso, se requerirá ser arquitecto superior o ingeniero de caminos, y en el segundo, que al menos lo sea el director del equipo.
- 2.—El ámbito físico del concurso es el entorno arquitectónico que conforma el cauce del río Turia, en el tramo comprendido entre la confrontación del Molino del Sol —límite del término municipal— y el Puente de Astilleros.
- 3.—El plazo para participar en el concurso será de un mes a partir de la publicación en el "Boletín Oficial del Estado" del anuncio de la convocatoria, cuyas bases íntegras se publicarán en el "Boletín Oficial de la Provincia". Durante este plazo estarán a disposición de los interesados que deseen examinarlos los documentos que integran el proyecto de modificación del Plan General, cuyos documentos servirán de base para la redacción de los proyectos.
- 4.—La inscripción se formalizará mediante instancia, debidamente reintegrada, dirigida al Excmo. Sr. Alcalde de la Corporación. Instancia que se presentará en el Registro General del Excmo. Ayuntamiento, acompañada de los siguientes documentos:
 - Certificado del Colegio Oficial de Arquitectos o de Ingenieros de Caminos de la demarcación donde esté inscrito el concursante. Para el caso de equipos, se entenderá que el concursante lo es el director del mismo.
 - Sucinta Memoria, para el caso de equipos, indicando composición del mismo, nombre, profesión o especialidad de cada uno de sus componentes.
 - Carta de pago de haber ingresado en la Depositaria municipal la cantidad de 5.000 pesetas en concepto de derechos de inscripción.
- 5.—Finalizado el plazo de presentación de solicitudes, la Corporación resolverá sobre la admisión de las mismas, que será notificada directamente a los interesados.
- 6.—Para los concursantes admitidos que lo soliciten, se les facilitará en el plazo máximo de quince días desde la recepción de la notificación, la documentación básica necesaria para la realización de los trabajos. Documentación que consistirá en la Memoria, Normas Urbanísticas y Planos fundamentales del proyecto.

7.—El plazo para la presentación de los trabajos será de cuatro meses contados a partir del día siguiente al de terminación del plazo de inscripción.

8.—Los trabajos constarán de la documentación siguiente:

— Memoria descriptiva.

— Planos a nivel de croquis, consistentes en:

- Una planta de conjunto (usos del suelo).
- Una planta de instalaciones de servicio público (localización, edificación, destino...).
- Una planta de áreas para juegos y deportes (localización, destino...).
- Una planta de accesos y comunicaciones (tránsito, puentes...).
- Una planta de usos de subsuelo (infraestructuras, servicios...).

— Cinco perfiles arquitectónicos principales.

— Detalles o aspectos parciales de carácter paisajístico que se consideren necesarios.

La Memoria se presentará mecanografiada y a tamaño folio a una sola cara. Podrá ir acompañada de esquemas, croquis, dibujos, fotos, si se estima necesario para hacer más comprensible su contenido, con tal de que cada uno de ellos no ocupe espacio superior a un folio. Esta Memoria se presentará encapada.

Los planos de planta se ejecutarán a la misma escala aproximada y tamaño que los planos que, como documento básico, se habrán facilitado. Los perfiles arquitectónicos y los detalles, para los que no se fija escala ni tamaño, se presentarán en uno o varios planos de conjunto cuyo tamaño será idéntico a los de planta. Todos los planos se presentarán enrollados y entubados.

No se admitirán maquetas, ni más documentos gráficos o escritos de los exigidos.

9.—El fallo del jurado se producirá en un plazo no superior a 60 días hábiles contados a partir de la terminación del plazo de presentación de trabajos.

10.—La Corporación municipal, dentro del período de fallo del jurado, abrirá una exposición pública de todos los trabajos presentados, que se prolongará con posterioridad al fallo del jurado.

11.—Se establecen tres premios en metálico en cuantías de UN MILLON, SETECIENTAS CINCUENTA MIL y QUINIEN-TAS MIL PESETAS, respectivamente, para el primero, segundo y tercer trabajo premiados.

12.—El jurado calificador, si el nivel de los trabajos, a su juicio, no tuviera calidad suficiente, podrá no adjudicar el primer premio, adjudicándose los restantes correlativamente.

13.—Los trabajos que no resulten premiados serán devueltos a sus autores. Los trabajos premiados quedarán propiedad material del Excmo. Ayuntamiento, sin obligación por su parte de encargar el proyecto o anteproyecto a los concursantes premiados, y podrán ser utilizados, sin obligación por parte de la Corporación de abonar cantidad alguna a sus autores para la redacción del Plan Especial, de la forma que estime conveniente la Corporación, si bien no podrán utilizarse para otros fines distintos de los mencionados en las presentes bases, dejando siempre a salvo el derecho de propiedad intelectual.

14.—El jurado estará compuesto por nueve miembros: el Excmo. Sr. Alcalde de la Corporación Municipal, o miembro de la misma en quien delegue como presidente, y ocho vocales. Estos vocales serán: un representante de la Comisión Delegada en Valencia del Patrimonio Artístico y Cultural; un representante de la Escuela de Bellas Artes de Valencia; un representante de alguna entidad o asociación valenciana, de libre designación por

Bases, acta, jurado y premios de la convocatoria para la redacción del Plan Especial del Parque Urbano del Río Turia. "Entre Paco de Lucia, John McLaughlin y Al di Meola".

ACTA (15 de noviembre de 1979)

En las Casas Consistoriales de la Ciudad de Valencia, siendo las trece horas, quince minutos del día quince de Noviembre de mil novecientos setenta y nueve, y bajo la Presidencia del Ilmo. Sr. Teniente de Alcalde, don Juan Antonio Lloret Llorens, por delegación del Excmo. Sr. Alcalde, se reúnen los miembros del Jurado calificador del Concurso de Ideas para la redacción del Plan Especial del Parque Urbano del río Turia a su paso por la Ciudad, compuesto por los Vocales siguientes, don Felipe María Gasín y Ortíz de Taranco, doña Alicia Salas Trejo, doña Carmen Monzonís Presentación, don José Vives Ferrer, don Miguel Colomina Barberá, don José M.º Paris Soriano y don Vicente Vidal Vidal; es de designar la incomparecencia de don Ramón de Soto Arándiga, que tras sucesivas sesiones y laborioso debate de los Proyectos presentados, se llegó al siguiente acuerdo:

1.—No adjudicar el primer premio, habida cuenta que ninguno de los Proyectos presentados agota las enormes posibilidades, en cuanto a la futura redacción de un Plan Especial referente al antiguo cauce del río Turia, por su vinculación al desarrollo equilibrado, estético, ecológico-social, humano y de incidencia en el entorno urbano de la Ciudad de Valencia, que satisfaga las enormes esperanzas que la Ciudad entera ha depositado en este tema.

2.—Adjudicar el segundo premio al proyecto número 10, presentado por el equipo de don Julio Cano Lasso; siendo de destacar el mayor interés de la propuesta B.

3.—Adjudicar el tercer premio compartido a los proyectos números 2 y 9 presentados respectivamente por el equipo de don Jaime Cort Aznaré y el de don Alfredo Fouz Fernández.

Emittedo que ha sido el fallo y no siendo otro el motivo de la presente reunión, se levante la sesión, siendo las catorce horas, quince minutos del día al principio indicado, que firman el Sr. Presidente y los señores Vocales asistentes referenciados.

COMPONENTES DEL CONCURSO

Se presentaron 13 equipos, de los cuales 5 eran de Madrid (en el Ayuntamiento se me ha facilitado tal como se inscribieron en el registro de entrada):

- Don Felipe Marín Gordo.
- Don Luis López de Castro.
- Don Julio Cano Lasso.
- Don César Ruiz-Larrea Cangas. Proyectos Integrados, S. A.

— Equipo Poliphyllos

1 de Guadalupe:

— Don Carlos López Lasso,

y el resto de Valencia:

- Don Jaime Cort Aznaré.
- Don Federico J. Bonet.
- Don Agustín Ferrer Ferrer.
- Don Andrés Castriello López.
- Don Julio J. Bellot Porta.
- Don Alfredo J. Fouz Fernández y Vetgeshi.
- Don Frutos López Estrada.

Y premiados quedaron:

PRIMER PREMIO (compartido):

SEGUNDO PREMIO:

— Julio Cano Lasso.

— Ignacio Mendero Corsini.

— Carlos de S. Antonio Gómez.

— Diego Cano Pintor.

TERCER PREMIO (compartido):

Grupo 2: Jaime Cort Aznaré.

J. Carlos Catalá Góver.

Juan Montoliu Arambú.

Rafael Puerto Vado.

Manuel Viraika Fancha.

Grupo 9: Miguel Andrés Lid.

Víctor Bernal Calderón.

Fernando González Larrañendi.

Alfredo Fouz Fernández.

J. J. Hernández Barquero.

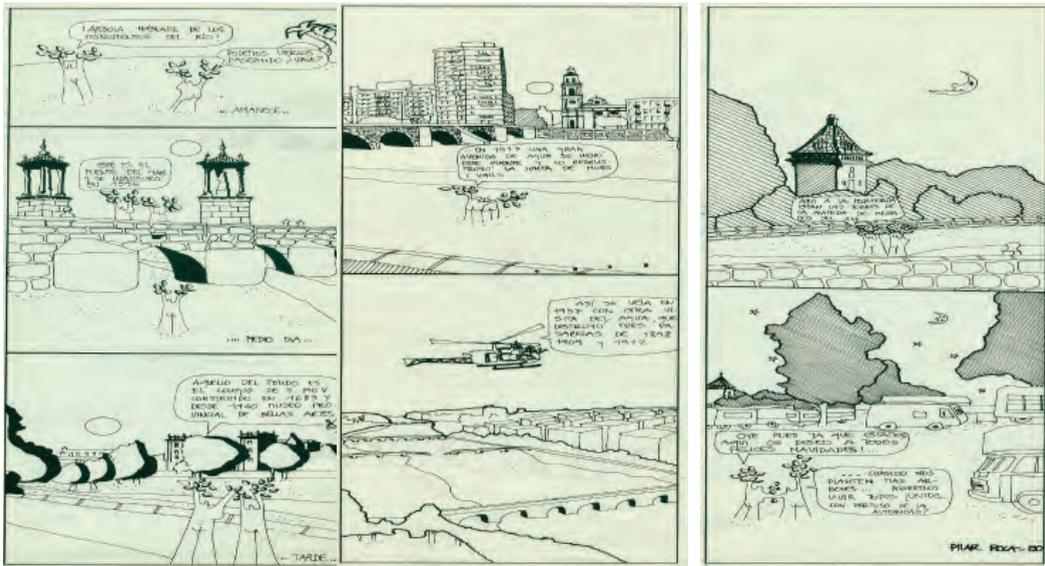
Amancio Llois Alonso.

Angel Martínez Baldo.

Iván M.º Moreno Seguí.

Javier Muñoz Guillén.

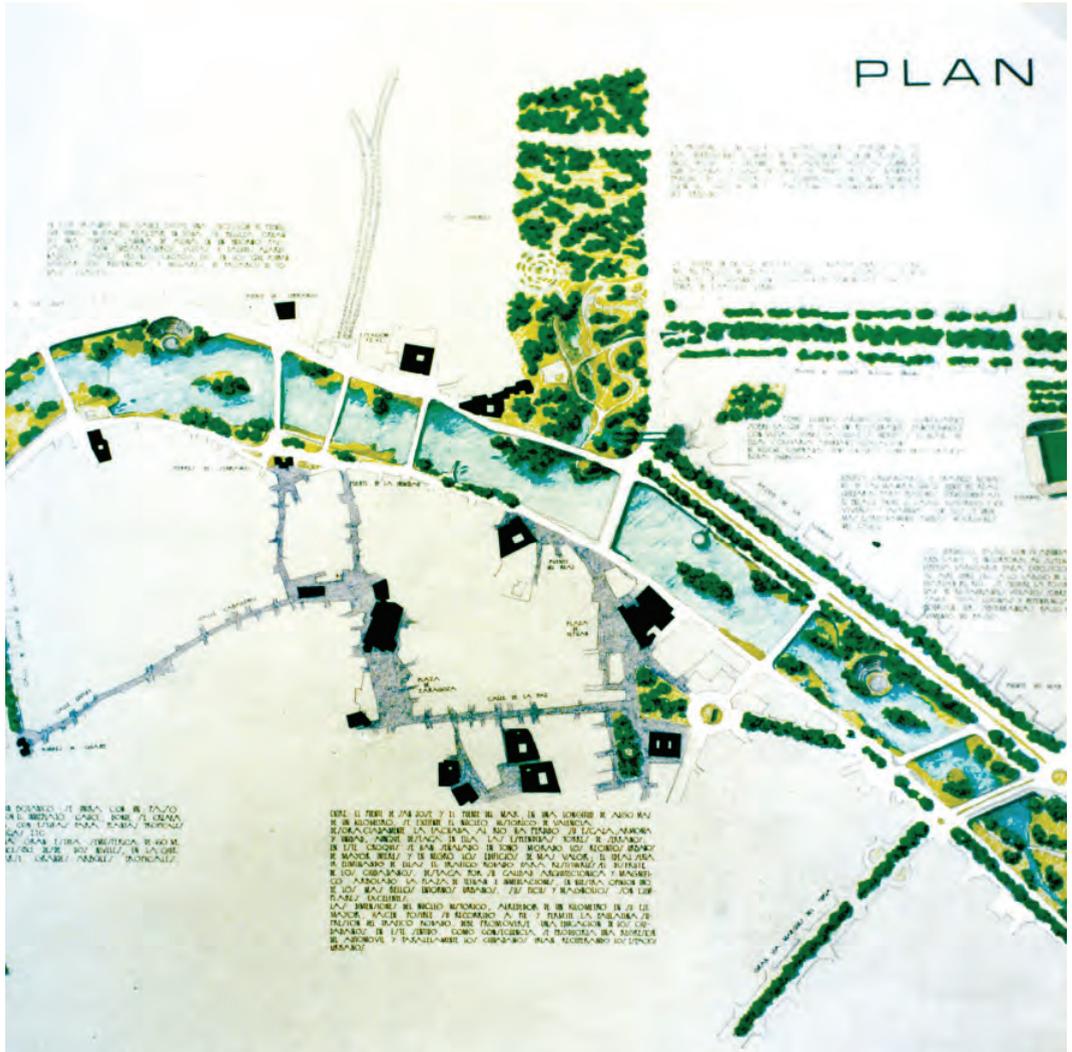
Antonio Picazo Córdoba.



Concurso de ideas para la redacción del Plan Especial del Parque Urbano del río Turia a su paso por la Ciudad de Valencia.

Proyecto del Arquitecto Julio Cano Lasso.

Como ya se ha indicado, el 7 de diciembre de 1978, el Ayuntamiento convoca un Concurso Nacional de Ideas para la redacción de un Avance de Plan Especial del Parque Urbano del río Turia a su paso por la Ciudad. Las bases establecían que el carácter de dicho concurso sería de ámbito nacional, dirigido a los profesionales de la arquitectura y el urbanismo, en especial a arquitectos e ingenieros de caminos, que podrían presentarse individual o colectivamente formando equipos multidisciplinares con otros profesionales. El emplazamiento de dicho anteproyecto se correspondía con “*el entorno arquitectónico que conforma el cauce del río Turia, en el tramo comprendido entre la confrontación del Molino del Sol - límite del término municipal de Valencia - y el Puente de Astilleros*”.



Tras la presentación de las propuestas por parte de los concursantes, que fueron trece en total, el 15 de noviembre de 1979, después de un laborioso proceso de estudio y deliberación por parte de los miembros del Tribunal, compuesto por profesionales y autoridades, se procede a levantar un Acta con el fallo del concurso, que expresa lo siguiente:

“No adjudicar el Primer Premio, habida cuenta que ninguno de los proyectos presentados agota las enormes posibilidades, en cuanto a la futura redacción de un Plan Especial referente al antiguo cauce del río Turia, por su vinculación al desarrollo equilibrado, estético, ecológico-

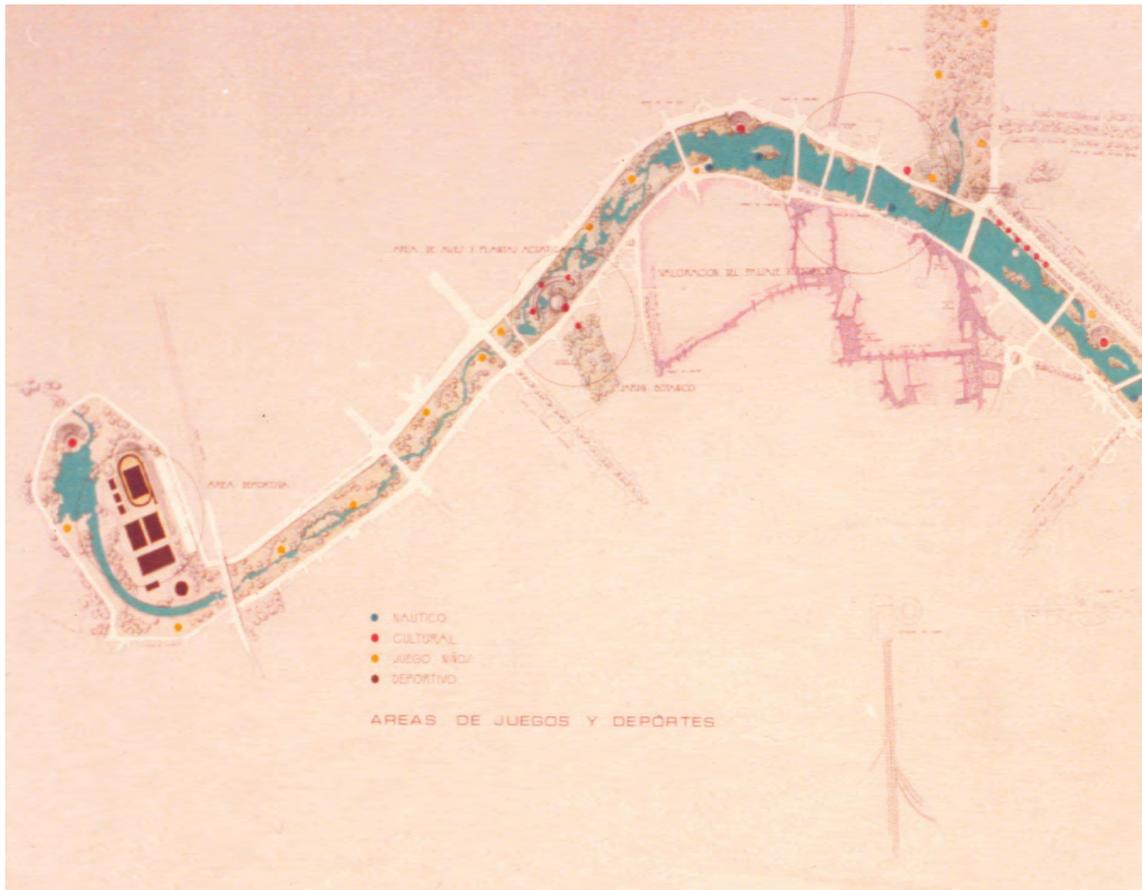
Detalle del anteproyecto de la propuesta, en el entorno del centro histórico y Jardines del Real. Cano Lasso, J. 1979.



Imagen del mirador emplazado en los Jardines del Real. Cano Lasso, J. 1979.

social, humano y de incidencia en el entorno urbano de la Ciudad de Valencia, que satisfaga las enormes esperanzas que la Ciudad entera ha depositado en este tema. Adjudicar el 2º premio al proyecto nº10, presentado por el equipo de Don Julio Cano Lasso, siendo de destacar el mayor interés de la Propuesta B. Adjudicar el 3º premio compartido a los proyectos números 2 y 9 respectivamente por el equipo de Don Jaime Cort Aznárez y el de Don Alfredo Fouz Fernández”.

El proyecto premiado con el 2º premio, redactado por el equipo del arquitecto madrileño Julio Cano Lasso muestra, como característica principal, un tratamiento integral del cauce del Turia, que mantiene en toda su longitud una intensa



presencia del agua. El río se asemeja, en el trazado propuesto, a la apariencia que ofrecía en los documentos cartográficos antiguos en los que, a la vez que se aproximaba o alejaba de los pretiles laterales, iba formando pequeñas islas en su discurrir sobre el lecho fluvial. La vegetación se asienta sobre los terrenos secos que dejan las aguas, acompañando amablemente el curso de las mismas. En determinadas zonas el agua ocupa casi toda la anchura del cauce, en concreto esto ocurre en el sector recayente al casco urbano histórico, entre los Puentes de San José y de Aragón. Aguas abajo, se canaliza en un brazo único que alcanza la desembocadura con alguna extensión de mayor amplitud en dos áreas.

Precisamente, en uno de los planos del proyecto y escritas a mano sobre el mismo, se exponían las líneas maestras de la intervención en dicho sector del cauce contenido entre los Puentes de San José y Aragón, que expresaban lo siguiente:

Anteproyecto completo.
Cano Lasso, J. 1979.





Detalle del anteproyecto de la propuesta para el entorno de los Puentes de Serranos y del Real. Cano Lasso, J. 1979.



1. Entre el Puente de San José y el Puente del Mar, tramo de una longitud de algo más de un kilómetro, se extiende el núcleo histórico de Valencia. Desgraciadamente la fachada al río ha perdido su escala, armonía y unidad, aunque destaca en ella las espléndidas Torres de Serranos. En este croquis se ha sombreado en tono morado los recorridos urbanos de mayor interés y en negro los edificios de más valor. El ideal sería ir eliminando de ellas el tráfico rodado para restituirlas al disfrute de los ciudadanos. Destaca por su calidad arquitectónica y magnífico arbolado la plaza de Tetuán e inmediaciones, en nuestra opinión, de los más bellos entornos urbanos. Sus ficus, sus magnolios, son ejemplares excelentes. Las dimensiones del núcleo histórico, alrededor de un kilómetro en su eje mayor, hacen posible el recorrido a pie, y permite la paulatina supresión del tráfico rodado. Debe promoverse una educación de los ciudadanos en este

sentido. Como consecuencia se produciría una regresión del automóvil, y paralelamente los ciudadanos irán recuperando los espacios urbanos.



2. El actual jardín botánico se uniría con un paso subterráneo con el inmediato cauce, donde se creará una ampliación del parque para plantas tropicales, plantas acuáticas, etc. Se proyecta una gran pieza semiesférica de 60m de diámetro accesible desde dos niveles, en la que podrían cultivarse grandes árboles tropicales.

Detalle del anteproyecto de la propuesta para el entorino de los Puentes de San José, Serranos y la Trinidad. Cano Lasso, J. 1979.

3. En este tramo del cauce existe una sucesión de puentes que hemos deseado realzar en toda su belleza creando una amplia lámina de agua en un entorno paisajista, con

Detalle del anteproyecto de la propuesta en la zona del Puente de la Trinidad, Real y la Alameda. Cano Lasso, J. 1979.



embarcaderos, isletas y taludes ajardinados. Frondoso arbolado de sauces, fresnos, chopos etc. en los que podrían habitar los ruiseñores y millares de pájaros de toda especie.

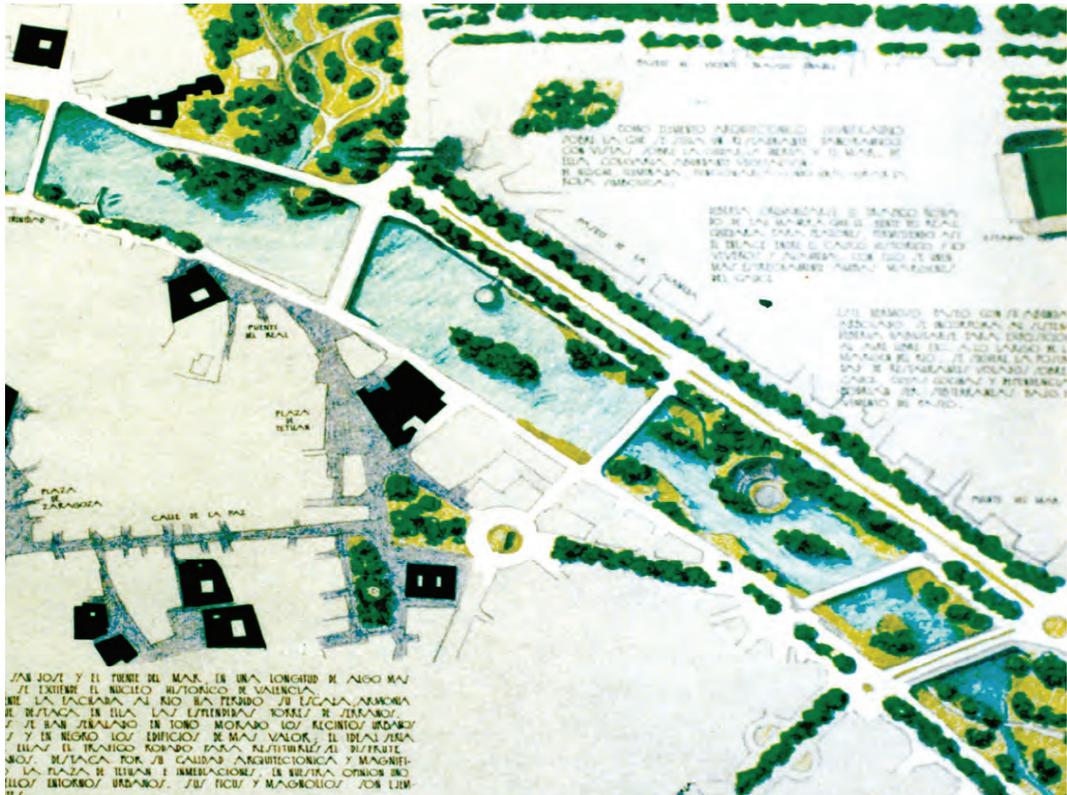
4. Se propone el enlace de los Viveros con el parque del Turia, derribando el muro de encauzamiento en un tramo de unos 80 metros y creando una vaguada artificial sobre la que pasaría la calle en forma de puente. De esta manera, el parque de los Viveros se extendería como una ramificación del cauce del Turia penetrando profundamente en el trazado urbano.

5. Se sugiere un enlace mediante paso inferior entre los jardines del Paseo de Blasco Ibáñez y los Viveros. La intención es ir ligando sin solución de continuidad todo el sistema de espacios verdes.

6. Torre como elemento arquitectónico significativo sobre la que se sitúa un restaurante panorámico con vistas sobre la ciudad, la huerta y el mar.

De noche, iluminada, funcionaría como una gran farola simbólica.

Detalle del anteproyecto de la propuesta en la zona del Pla del Remedi. Puentes de la Trinidad, Real, Pasarela de la Exposición, Mar y Aragón. Cano Lasso, J. 1979.





7. *Debería organizarse el tráfico rodado de manera que el puente del Real quedara para peatones permitiendo así el enlace entre el casco histórico y los viveros y la alameda. Con ello, se unirían más estrechamente ambas márgenes del cauce.*

8. *Paseo de la Alameda: Se propone prolongar el paseo de la Alameda en otros 700 metros, duplicando casi su longitud tal y como aquí se indica.*

Este hermoso paseo en su abundante arbolado se incorporará al sistema urbano. Debería habilitarse para exposiciones al aire libre etc. a lo largo de este margen del río. Se sugiere la posibilidad de situar restaurantes volados sobre el cauce.

Parque paisajístico emplazado en la actual Ciudad de las Ciencias. Cano Lasso, J. 1979.

Desde aguas abajo del puente del Mar se desarrollará un extenso tramo de parque paisajista recorrido por un curso de agua que se ensancha y remansa en algunas zonas hasta llegar a su final formando un lago. Desde este lago el agua podría bombearse otra vez, si fuera necesario, al lago de origen.

Se crean unas zonas deportivas análogas en importancia a la situada próxima a Mislata. Constarían de: Estadio completo con gradas, campo de entrenamiento para fútbol y rugby, doce pistas de tenis, baloncesto y balonmano, piscina olímpica, pabellón deportivo polivalente, piscina olímpica cubierta, etc. Al servicio de estas zonas deportivas se crean aparcamientos con capacidad para 500 plazas.

En cursiva aparece la memoria original del proyecto.



Zonas deportivas próximas a la desembocadura del Cauce. Cano Lasso, J. 1979.



Zonas deportivas ubicadas en la actual Ciudad de las Ciencias. Tramo XIII. Cano Lasso, J. 1979.



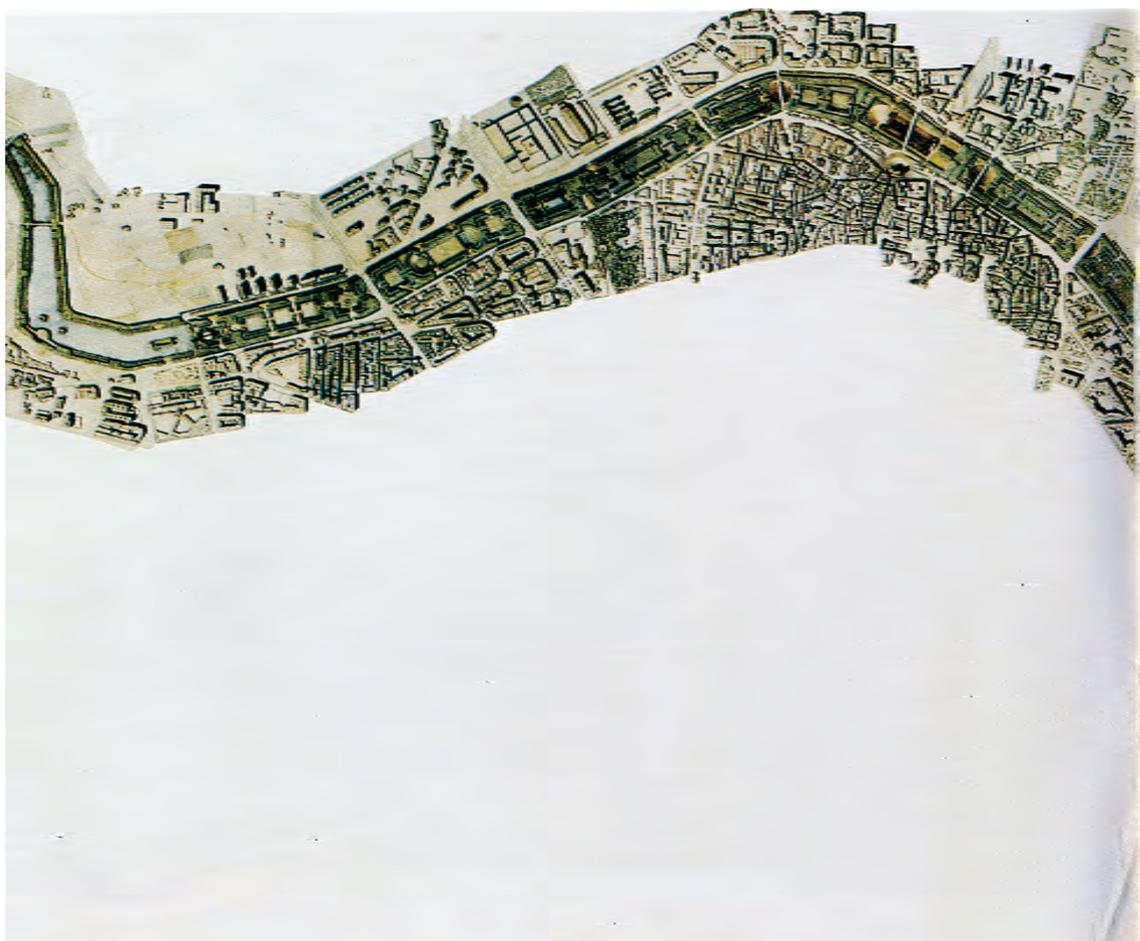
Capítulo 12.

El Jardín del Turia. El Proyecto del Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill



El 7 de septiembre de 1981, se tomaría una decisión que resultaría trascendental para la definición del futuro parque del Turia, ya que la Comisión de Urbanismo municipal aprueba la contratación del Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill, para que redacte un Avance del Plan Especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del Turia, tras los contactos realizados en junio entre Bofill y el Concejal de Urbanismo. Se desata una fuerte polémica a raíz de esta decisión, a pesar de la cual se firma el encargo con el Taller Bofill el 30 de octubre, dándole un plazo de seis meses para la presentación del trabajo. El 18 de diciembre, se elabora el Programa de Participación Ciudadana del Plan Especial.

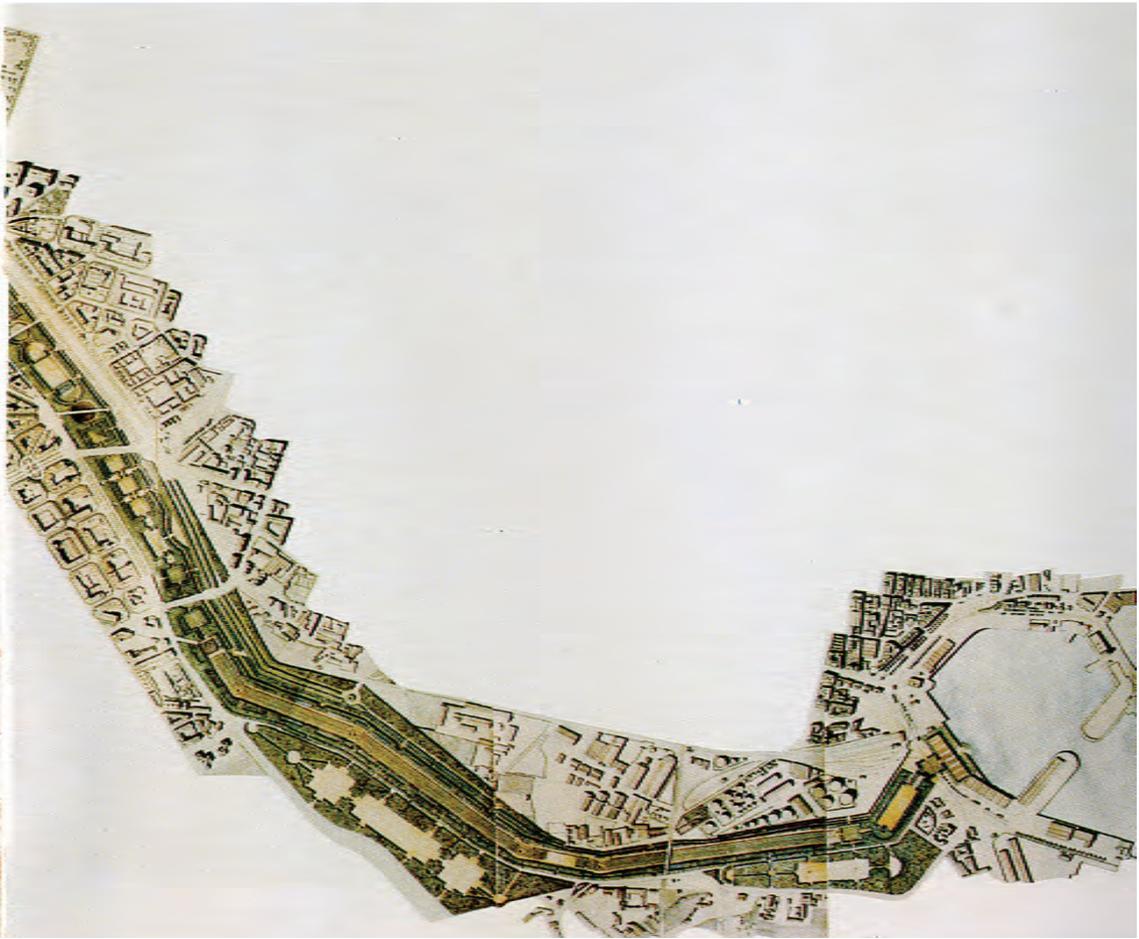
El 18 de enero de 1982, se presentaron los primeros bocetos del Avance del Plan Especial, redactado por el Taller Bofill, dándose a conocer públicamente. En general, tras dicha presentación, se produjo una buena acogida por parte de los grupos políticos, aunque algunos no se manifestaron en ningún sentido. El 23 de enero, la Federación de Asociaciones de Vecinos incide en la necesidad de estudiar el proyecto para dar una opinión cualificada, aparecen entonces diversos textos en la prensa, redactados por arquitectos e ingenieros, dando su opinión sobre los bocetos presentados en el Avance y algunos sectores políticos califican el proyecto de Bofill como “versallesco y electoralista, impersonal y prefabricado”, acusando el Alcalde de la pretensión de mantener su puesto a través de la puesta en marcha del mismo. El 15 de marzo, se



aprueba por la Comisión de Urbanismo el informe elaborado por los Servicios Técnicos sobre los bocetos presentados, comunicándose al equipo redactor las correcciones y modificaciones que deben realizarse.

El 15 de abril, la Comisión Municipal permanente acuerda aprobar el contenido detallado del Programa de Participación Ciudadana, encargando una maqueta monumental con el nuevo proyecto para el Jardín del Turia, que será expuesta en la Lonja, coincidiendo con la presentación pública de los dibujos y propuestas gráficas realizadas por el Taller de Arquitectura Bofill.

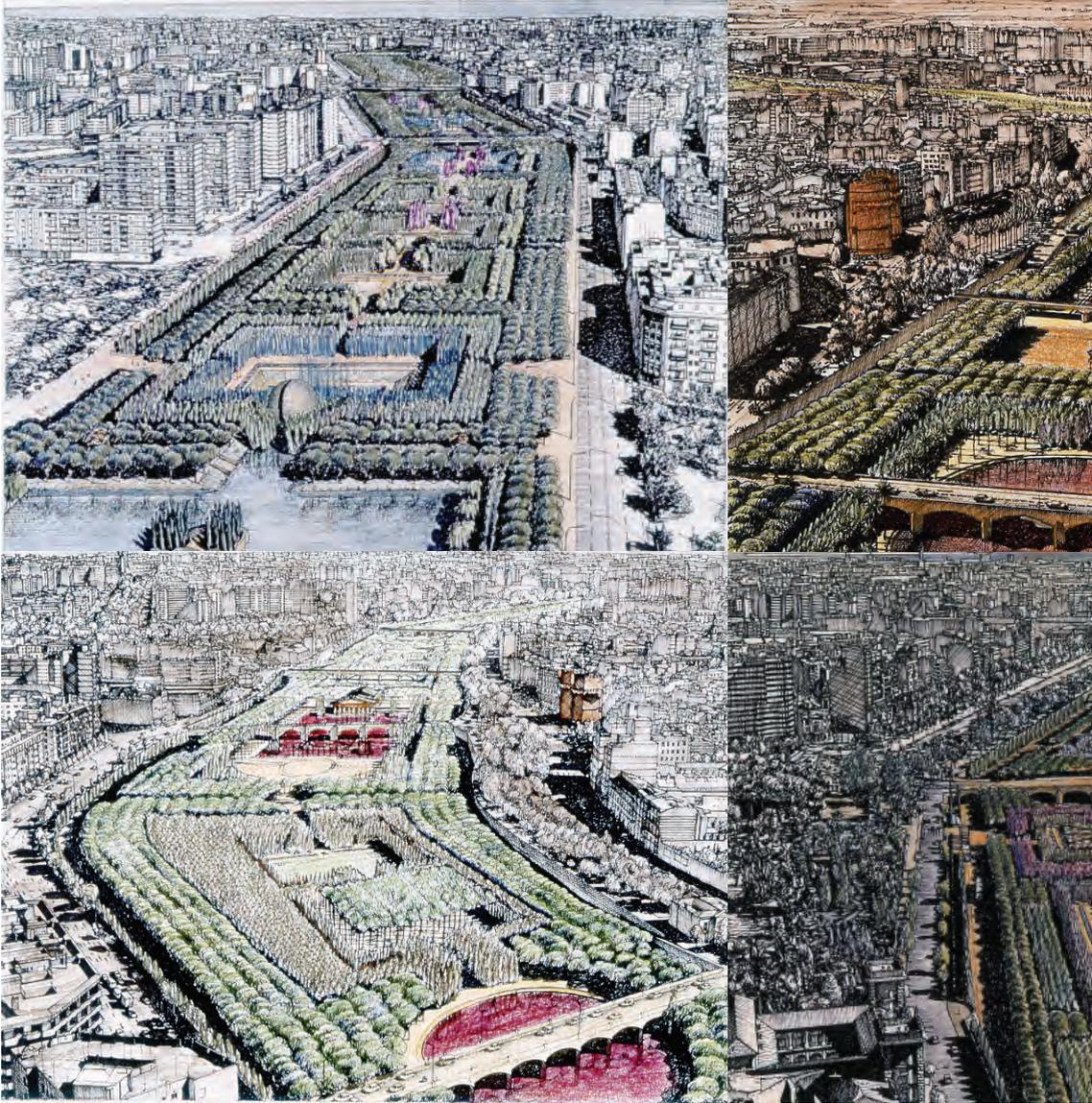
En mayo se produce un principio de acuerdo, entre el Ayuntamiento y el Puerto, para que el parque del Turia llegue hasta la Malvarrosa. A su vez, la Dirección General de Bellas Artes decide la incoación de un expediente para la declaración



Propuesta integral planteada por el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill.

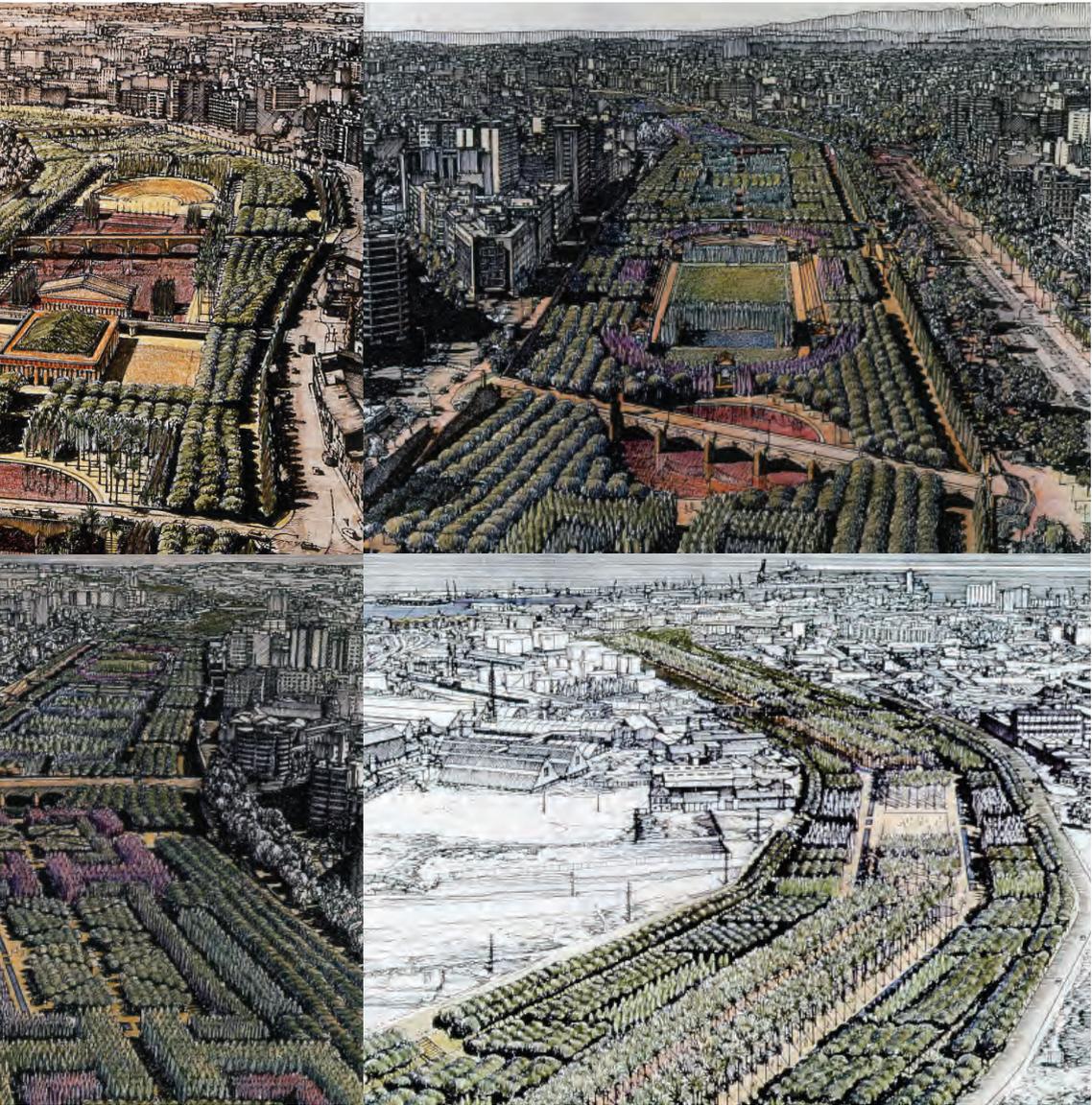
de Conjunto Histórico Artístico de los pretiles y Puentes de San José, Serranos, Trinidad, Real y Mar. Las Asociaciones de Vecinos siguen activas, celebrando un debate en el Ayuntamiento, en el que presenta la propuesta de instalar un carril bici en el futuro jardín del viejo cauce. Ante las previsiones del gasto que va a suponer la ejecución del Jardín del Turia, el Ayuntamiento inicia los trámites para conseguir que el estado pague parte del futuro acondicionamiento del cauce como parque urbano.

Tras la publicación de los bocetos presentados por el Taller Bofill en el Dominical del Periódico "Las Provincias", el 11 de junio de 1982 se hace la entrega por parte del Taller Bofill del Avance de Plan Especial de Reforma Interior, incluyendo también los dibujos de gran formato que se expondrán en la Lonja a partir del 16 de junio. El Alcalde de Valencia, Ricardo



Pérez Casado, inaugura la exposición de dichos documentos en los Salones de la Lonja, la cual se mantendrá abierta al público hasta finales de julio. Se prepararon a su vez unos formularios, que tenían la finalidad de recoger la opinión de los visitantes a la Exposición sobre el Proyecto del Taller Bofill y entonces, por su parte, el 10 de julio las Asociaciones de Vecinos piden la apertura de un debate sobre el futuro del cauce. Algunos partidos que participan en el gobierno municipal critican duramente el Proyecto del Taller Bofill. Durante el mes de agosto se hacen informes sobre la posible

Serie de perspectivas iniciales con las diferentes intervenciones planteadas. En ellas se percibe claramente la inserción de estanques circulares en la parte inferior de los puentes históricos, así como la densidad de vegetación que se implanta utilizando criterios geométricos. Bofill, R. 1982.



1. Tramo Campanar.
2. Tramo comprendido entre el Puente de Serranos y el de la Trinidad.
3. Tramos ubicados entre el Puente de Serranos y el del Mar.
4. El Puente de San José y el de Serranos.
5. Tramo comprendido entre el museo San Pío V (izqda.) y el Puente del Real.
6. Tramo desembocadura.

financiación del nuevo Parque del Turia. En septiembre, el Proyecto del Taller Bofill es estudiado por parte del Colegio de Arquitectos y durante el mes de octubre, Bofill visita el Ayuntamiento, donde se le informa acerca de las alegaciones presentadas a su anteproyecto. El día 15 de dicho mes, ya se tiene por fin la Escritura pública que confirma la Cesión del Cauce, hecha por el Estado al Municipio.

Siguen las controversias generadas por el Proyecto Bofill, y en enero de 1983, la Asociación de Jardineros profesionales pide cambios profundos en el diseño presentado por el Taller de

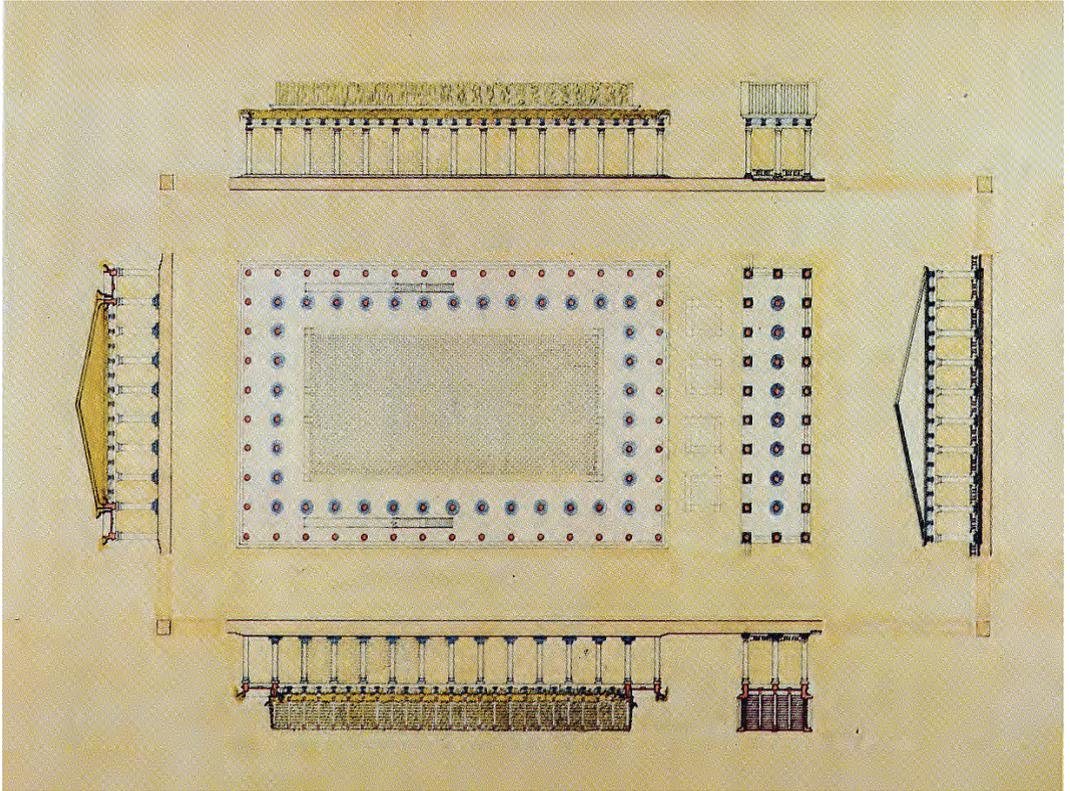


Imágenes iniciales del proyecto. Bofill, R. 1982.

Las propuestas plantean la idea de utilizar la Avenida de Blasco Ibañez como principal conexión con los poblados marítimos. Por otra parte, en el sector final del cauce junto al Puerto, se propone la creación de un nuevo sector urbano volcado a los nuevos jardines (actual Avenida de Francia).







Arquitectura, sugiriendo los cambios siguientes en el proyecto: que se rectifique el mismo para que se resuelva “dentro de un trazado de naturalidad mediterránea, en que siga existiendo un paso de agua constante”. Insisten en la inadecuación del listado de árboles previstos (hayas y eucaliptus) y añaden que el diseño es excesivamente geométrico, poco funcional, con gran coste de mantenimiento y dificultades técnicas de implantación.

El 19 de enero, el Alcalde Ricardo Pérez Casado sigue tramitando el crédito oficial para ejecutar las obras del nuevo parque, y el entonces Concejal de Urbanismo, Juan Antonio

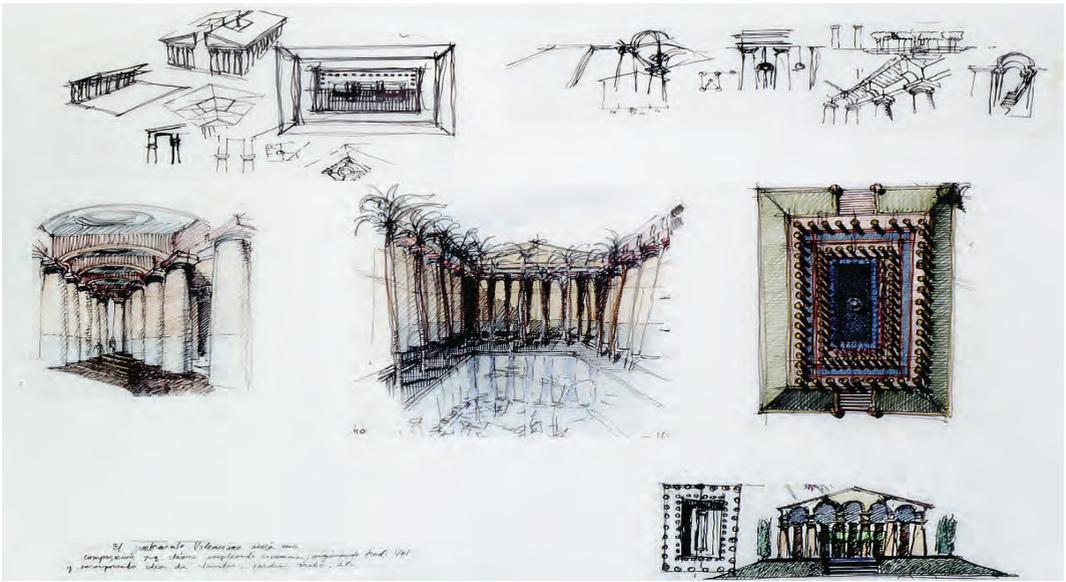
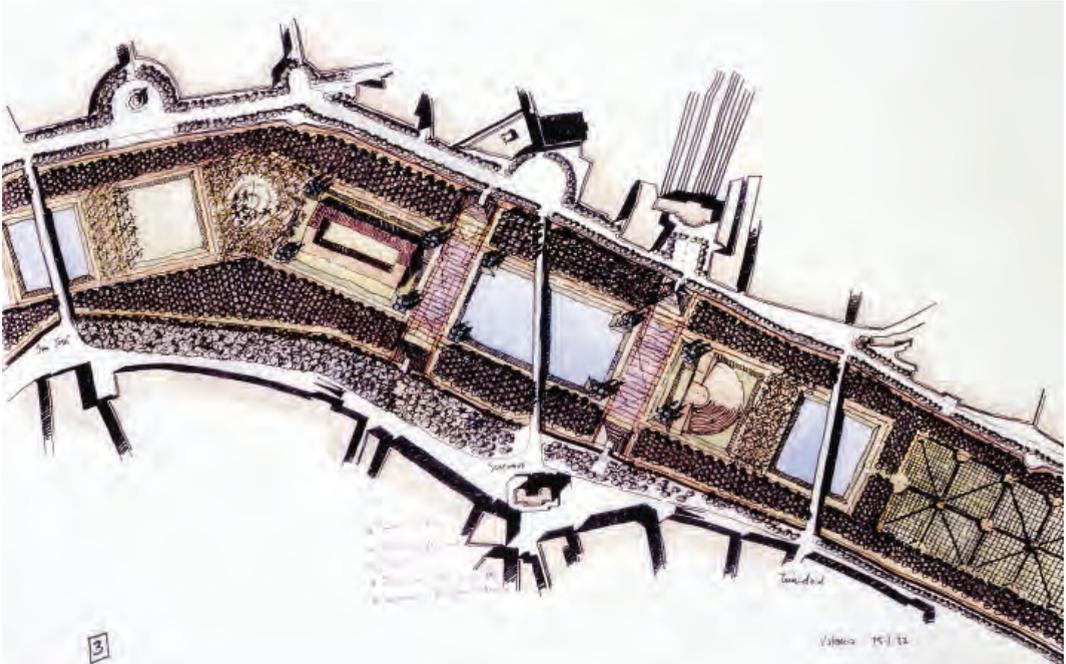
Detalle de las arquitecturas planteadas en el ajardinamiento a modo de peristilo griego. Bofill, R. 1982.

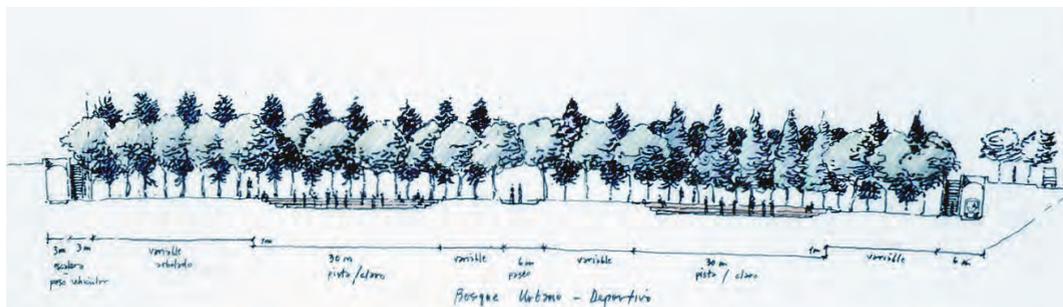
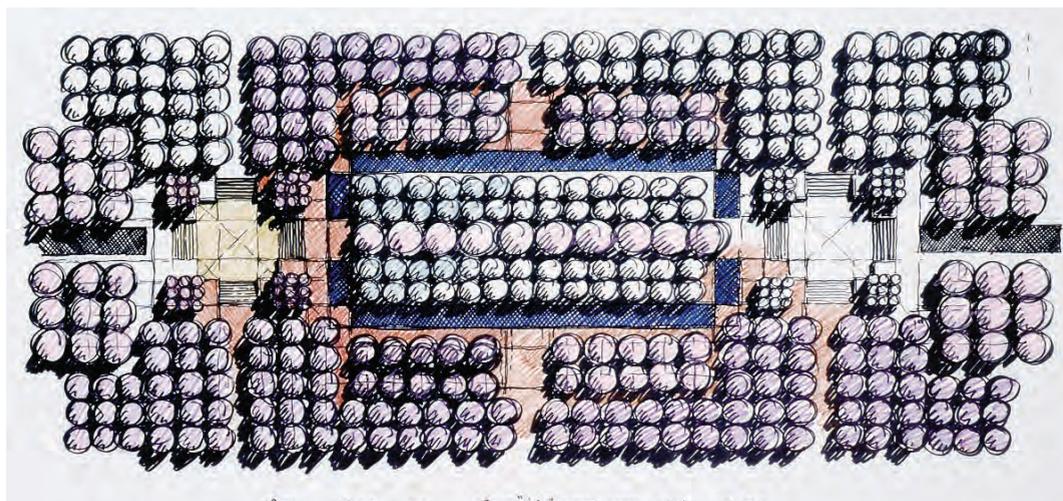
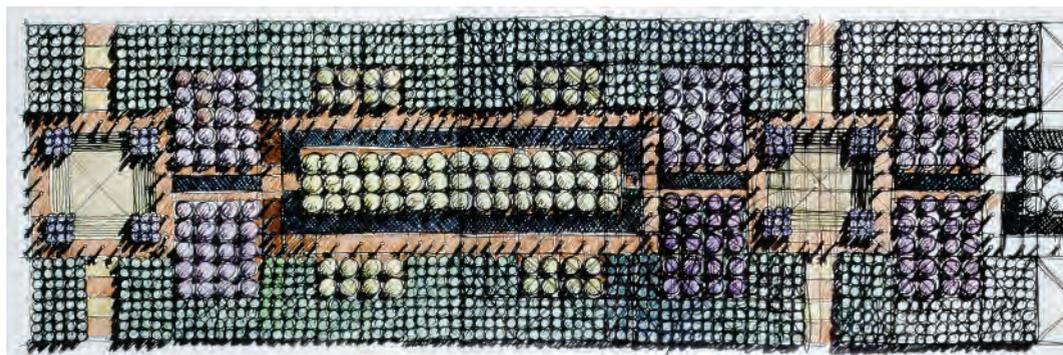
Ajardinamiento de los tramos comprendidos entre el puente de San José y el de la Trinidad. Bofill, R. 1982.

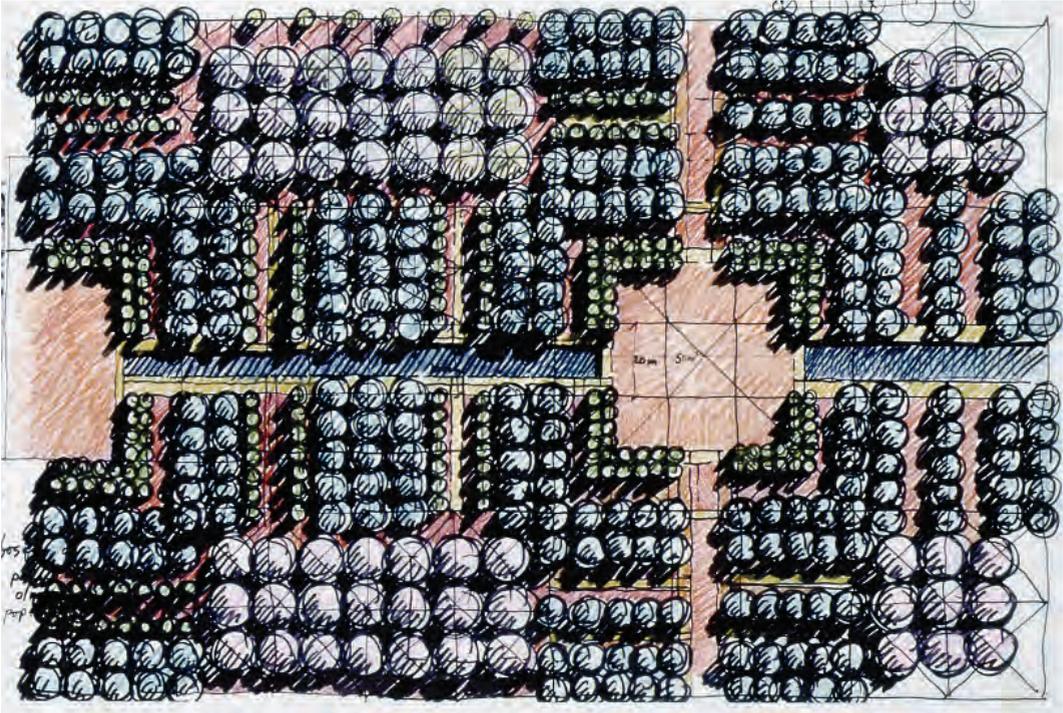
Detalles de algunas construcciones. Bofill, R. 1982.

Sección longitudinal del cauce en el tramo del Puesto de Serranos.



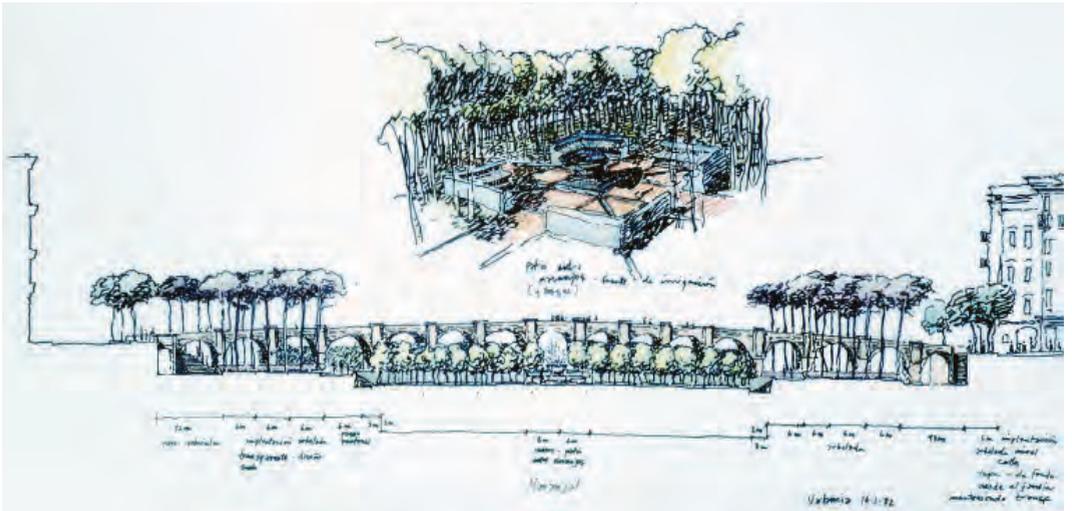






Formalización de las geometrías del proyecto, realizadas mediante la implantación de la vegetación en el jardín. Bofill, R. 1982.

El proyecto se desarrolla a través de la aplicación de un eje longitudinal que va integrando las sucesivas superficies ajardinadas, que se organizan de forma reticular, utilizando la vegetación como elemento preferente.



Lloret, se entrevista con Damián Quero, Director General del M.O.P.U., a fin de conseguir financiaciones para el jardín, aduciendo como razonamiento principal su consideración como equipamiento metropolitano. Se solicita entonces que el coste del descartado Plan de Autopistas sea aplicado al nuevo proyecto, proponiendo que se haga un reparto del coste del modo siguiente: 50% el estado, 30% el Ayuntamiento y 30% la Diputación Provincial.

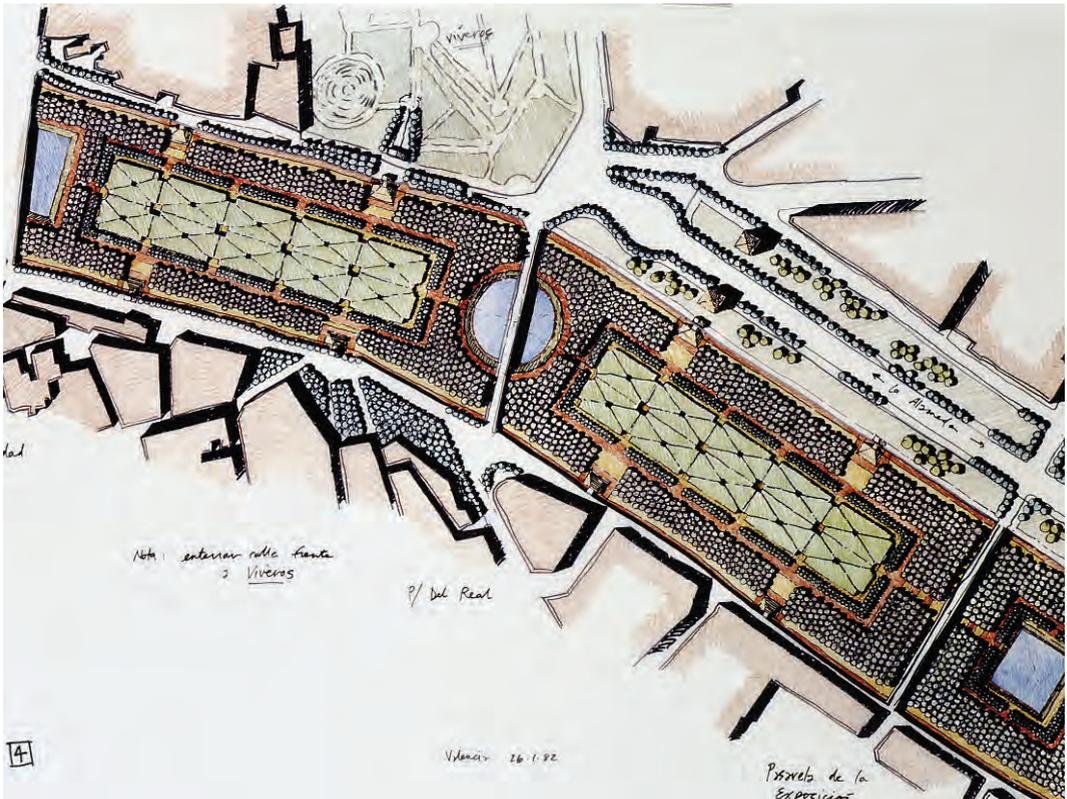
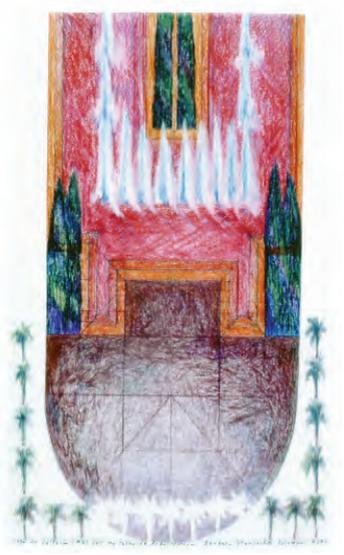
Sección transversal del cauce y estudio de la implantación de vegetación a modo de filtro en las calles adyacentes. Bofill, R. 1982.



Dibujo que muestra el Puente del Real asociado a un estanque circular. Bofill, R. 1982.



Dibujos artísticos de detalles vinculados a las construcciones de inspiración griega. Bofill, R. 1982.
Propuesta de intervención en la zona entre el Puente de la Trinidad y la Pasarela de la Exposición, integrando los accesos a los Jardines del Real y la Alameda. Bofill, R. 1982.

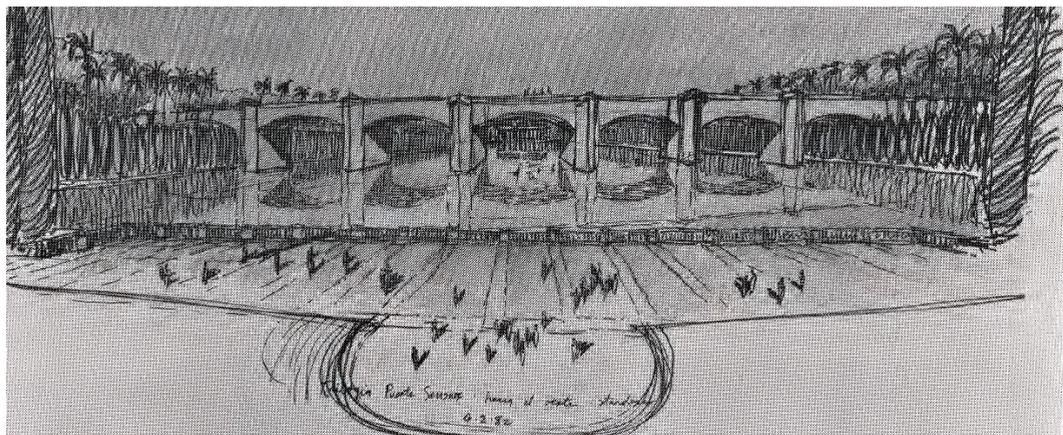
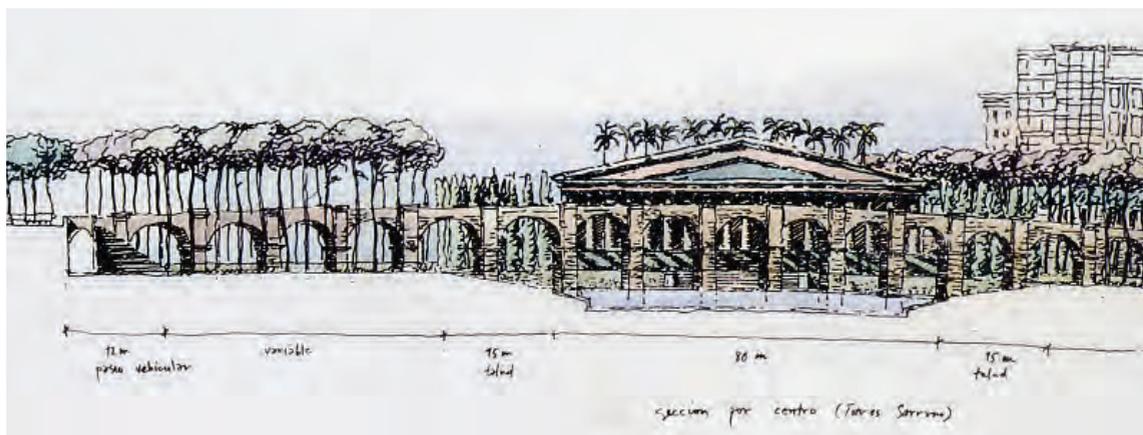


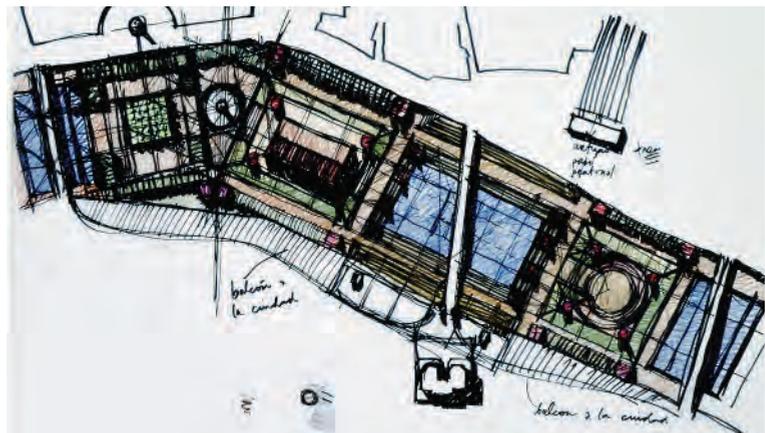
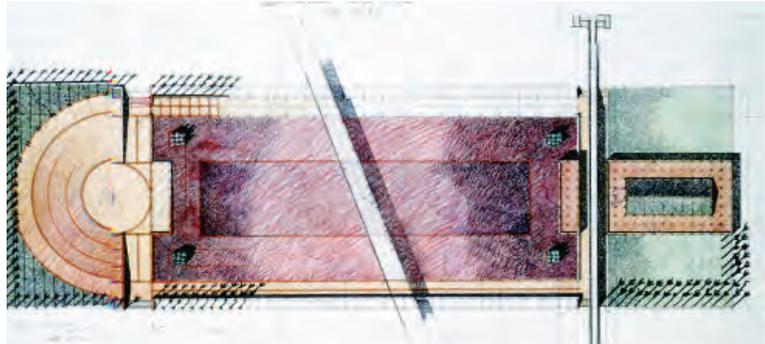
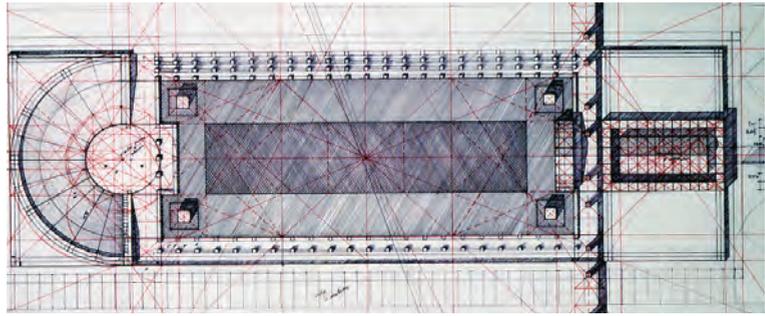
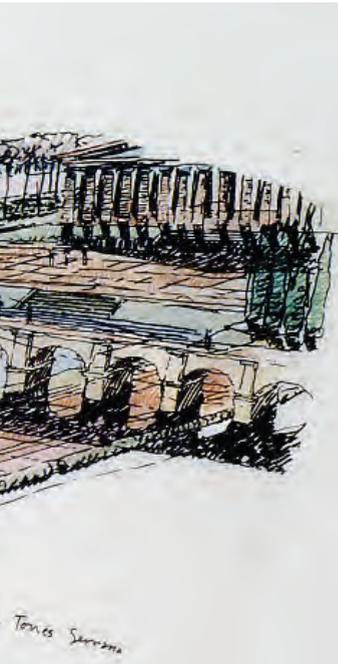
Nota: exterior rodea fuente
y Viveros

P/ del Real

Viveros 26.1.82

Pasarela de la Exposición





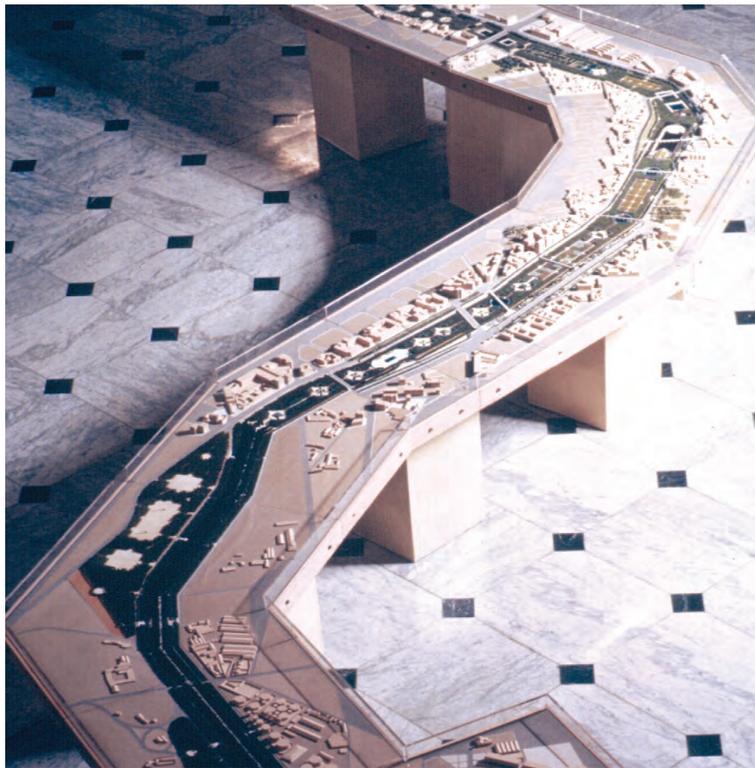
El Puente de Serranos, asociado a una pieza de agua rectangular y un anfiteatro. Bofill, R. 1982. Entorno del Puente de Serranos. Perspectiva general, sección transversal del cauce, visualización desde el interior del mismo, esquemas geométricos y croquis de posibles enlaces con los sectores adyacentes así como con las Alameditas de Serranos. Bofill, R. 1982.

Ante los posibles recortes y modificaciones económicas y formales que, según parece bastante claro, va a sufrir su propuesta, Bofill manifiesta que si su proyecto sufre alteraciones importantes, se retirará de la operación. Precisamente en estas fechas se conoce que el Ayuntamiento, para calmar la situación política municipal que echaba chispas con el asunto de los futuros Jardines del Turia, está estudiando la posibilidad de encargar los Proyectos de Ejecución de los diversos sectores o tramos en que se ha organizado el nuevo Jardín, a equipos de arquitectos valencianos, y Bofill contesta a ello que sólo aceptará trabajar con los mejores y siempre





Los Jardines del Turia. Montaje del anteproyecto realizado por el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill mediante papel continuo sobre paneles rígidos a una escala representativa.





que su proyecto sufra intervenciones menores. En realidad, el asunto está social y políticamente en crisis, y ello tendría repercusiones muy importantes para su devenir.

En febrero, la Alcaldía manifiesta su deseo de que la ejecución del jardín se comience en el verano de 1983, y como el Ayuntamiento quiere dar el mayor respaldo posible al Proyecto elaborado por el Taller Bofill suministrándole repercusión internacional, organiza una Exposición en Roma, ubicada en el Palazzo Braschi, titulada “El Jardín del Turia. Metamorfosis de la Ciudad a través de la Cultura y la Naturaleza”, que se inaugura el 19 de febrero con la asistencia del Alcalde de Valencia. Se celebró conjuntamente una mesa redonda, con la participación de arquitectos y políticos valencianos, para darle mayor cobertura intelectual al proyecto.



De izquierda a derecha:

1. Tramo desde el Parque de Cabecera hasta el Puente de Campanar.
2. Tramos desde el Puente de Campanar hasta el Puente de Ademuz.
3. Tramos desde el Puente del Real hasta el Puente del Ángel Custodio.
4. Tramo desembocadura.

