



Edizioni Caracol

LEXICON

Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo

SOMMARIO

Marco Rosario Nobile
Editoriale

Alicia Cámara
Cantería e ingeniería del Renacimiento en el puente de Zuazo en Cádiz

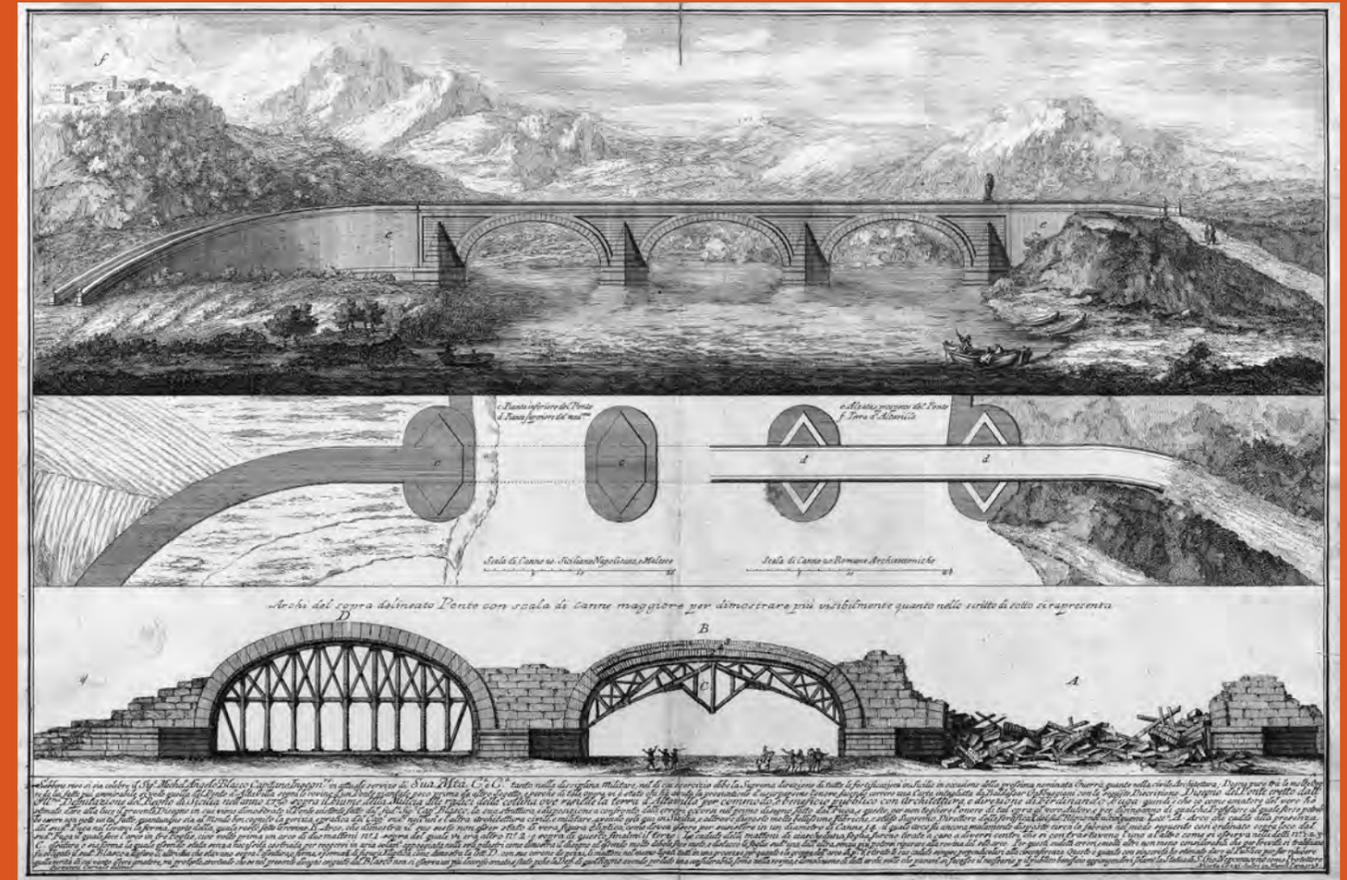
Luis Arciniega García
Puentes de cantería en el Reino de Valencia de la Edad Moderna: construcción y polisemia

Maurizio Vesco
Michelangelo Blasco *versus* Ferdinando Fuga: una nuova attribuzione per il ponte sul Milicia in Sicilia

Alfredo Buccaro
Il dibattito scientifico e tecnico in materia di ponti in età borbonica: tradizione teorica ed esperienze nel territorio meridionale

Antonella Armetta
Ponti siciliani fra Sette e Ottocento. Il modello dell'acquedotto romano

PONTI DI SICILIA (XVI-XIX SECOLO)
Catalogo della mostra a cura di Antonella Armetta e Maurizio Vesco



LEXICON n. 20 - 2015

Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna

€ 15,00

ISSN: 1827-3416
ISBN: 978-88-98546-45-9

Edizioni Caracol

n. 20 - 2015

LEXICON

Storie e architettura
in Sicilia e nel Mediterraneo

Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna

n. 20 / 2015



Edizioni Caracol

Lexicon. Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo
Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna

Rivista semestrale di Storia dell'Architettura
N. 20/2015

ISSN: 1827-3416
ISBN: 978-88-98546-45-9

Tribunale di Palermo. Autorizzazione n. 21 del 20 luglio 2005

Edizioni Caracol - Palermo

Direttore responsabile:
Marco Rosario Nobile

Consiglio direttivo:
Marco Rosario Nobile (Università degli Studi di Palermo-
Direttore responsabile)
Paola Barbera (Università degli Studi di Catania)
Maria Sofia Di Fede (Università degli Studi di Palermo)
Emanuela Garofalo (Università degli Studi di Palermo)
Stefano Piazza (Università degli Studi di Palermo)
Fulvia Scaduto (Università degli Studi di Palermo)
Maurizio Vesco (Università degli Studi di Palermo)

Comitato scientifico:
Beatriz Blasco Esquivias (Universidad Complutense de
Madrid)
Monique Chatenet (Centre André Chastel, Paris)
Claudia Conforti (Università Roma Tor Vergata)
Fernando Marías (Universidad Autónoma de Madrid)
Alina Payne (Harvard University, Cambridge - MA)

Comitato editoriale:
Begoña Alonso Ruiz (Universidad de Cantabria), Isabella
Rachele Balestreri (Politecnico di Milano), Dirk De Meyer
(Ghent University), Joan Domenge I Mesquida (Universitat de
Barcelona), Alexandre Gady (Université de Paris IV-
Sorbonne), Adriano Ghisetti Giavarina (Università Chieti
Pescara), Mercedes Gómez-Ferrer (Universitat de Valencia),
Javier Ibañez Fernández (Universidad de Zaragoza), Elisabetta
Molteni (Università Ca' Foscari Venezia), Erik H. Neil
(Academy Art Museum, Easton, Maryland), Walter Rossa
(Universidade de Coimbra), Sandrine Victor (Université
d'Albi), Arturo Zaragoza Catalán (Generalitat Valenciana, Real
Academia de Bellas Artes San Carlos de Valencia)
Capo redattore:
Domenica Sutera

Redazione:
Giuseppe Antista, Antonella Armetta, Maria Mercedes Bares,
Mirco Cannella, Sabina Montana, Federica Scibilia

Lexicon. Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo è una rivista internazionale avente l'obiettivo di diffondere studi e notizie riguardanti la storia dell'architettura in Sicilia e nel bacino del Mediterraneo. Fondata nel 2005, **Lexicon. Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo** ha una cadenza semestrale.

Le proposte devono essere inviate al direttore della rivista, presso il Dipartimento di Architettura, Viale delle Scienze Edificio 8, 90128 Palermo o in alternativa ai seguenti indirizzi di posta elettronica: rosario.nobile@unipa.it e info@edizionicaracol.it. Gli scritti pervenuti saranno valutati dal consiglio direttivo e dal comitato editoriale che, di volta in volta, sottoporranno i testi ai *referees*, secondo il criterio del *blind peer review*. La rivista adotta un modello di condotta e un codice etico ispirati a obiettivi di correttezza e professionalità, che trovano riferimento in quanto stabilito dal Committee on Publication Ethics (COPE). Il codice etico e di condotta della rivista è consultabile su <http://www.edizionicaracol.it/codice-etico.html>.

I sommari dei numeri precedenti sono consultabili su <http://www.edizionicaracol.it/lexicon.htm>

Amministrazione:
Caracol snc, Piazza Don Luigi Sturzo, 14 - Palermo



The research leading to these results has received funding from the European Research Council under the European Union's Seventh Framework Programme (FP7/2007-2013)/ ERC grant agreement n. 295960 - COSMED

In copertina: G. Curiale, N. Cozzi, Progetto per il ponte sul Milicia del Capitano Ingegnere Michelangelo Blasco, 1738 (Madrid, Biblioteca Nacional de España, Sala Goya, inv. 28675).

© 2015: by Edizioni Caracol
Stampa: Tipografia Priulla - Palermo
Per abbonamenti rivolgersi alla casa editrice Caracol ai seguenti recapiti:
e-mail: info@edizionicaracol.it
tel. 091-340011

SOMMARIO

- 5 *Marco Rosario Nobile*
Editoriale
- 7 *Alicia Cámara*
Cantería e ingegneria del Renacimiento en el puente de Zuazo en Cádiz
- 21 *Luis Arciniega García*
Puentes de cantería en el Reino de Valencia de la Edad Moderna: construcción y polisemia
- 35 *Maurizio Vesco*
Michelangelo Blasco *versus* Ferdinando Fuga: una nuova attribuzione per il ponte sul Milicia in Sicilia
- 55 *Alfredo Buccaro*
Il dibattito scientifico e tecnico in materia di ponti in età borbonica: tradizione teorica ed esperienze nel territorio meridionale
- 67 *Antonella Armetta*
Ponti siciliani fra Sette e Ottocento. Il modello dell'acquedotto romano
- 79 *PONTI DI SICILIA (XVI-XIX SECOLO)*
Catalogo della mostra a cura di Antonella Armetta e Maurizio Vesco



Hieronymus Cock, Veduta di un ponte, 1551-1575.

Editoriale

«*Abbiate fede nello cavalcone. Isso è forte*», così il mistico Zenone, dell'indimenticata Armata Brancaleone, esortava a superare una passarella lignea che, come tutti sanno, non avrebbe retto ai saltelli ripetuti del sant'uomo. La lingua pseudo medievale e i termini creati per l'occasione da Monicelli si proponevano di espungere qualsiasi aurea simbolica e autorevolezza etimologica ai lemmi, evitando accuratamente quanto poteva evocare connotazioni implicite o più profonde. Così il grado semantico di "cavalcone", prossimo allo zero, si distanziava smisuratamente e volutamente da quello di "ponte". Chi si occupa di storia dell'architettura non può limitarsi a contabilizzare le fonti, valutare i dati e decifrare gli indispensabili caratteri tecnici di un'opera, ridurre cioè la complessità dei significati (in altri termini – sia con l'ausilio di documenti che di eventuali formule matematiche – studiare "cavalconi") ma deve fissare, di volta in volta, sguardi e interrogativi attuali, che siano in grado di fornire rinnovate spiegazioni, coscienti sempre della provvisorietà che ogni "racconto" comporta.

La formazione di un numero monografico come questo nasce dalla bella mostra e dalla giornata di studi organizzata e coordinata da Antonella Armetta e da Maurizio Vesco (*Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna, Palermo, Archivio di Stato, dicembre 2014-gennaio 2015*). Un editoriale non può assumersi l'ambizione di registrare, neanche sinteticamente, le intenzioni degli autori, gli approfondimenti puntuali intorno a un tema, come quello dei ponti, che comunque già in molteplici occasioni è stato oggetto di indagini, studi, considerazioni, spesso autorevoli. Gli intrecci mutevoli che la costruzione di un ponte genera, inglobando ingredienti tecnici, modulazioni formali e intenzioni simboliche, sarebbero un argomento in buona parte scontato se tra le storie qui raccontate non si annidassero specificità, protagonismi, occasioni, scale e punti di osservazione inediti. Di tutto questo siamo grati agli autori dei saggi: Alicia Cámara, Luis Arciniega, Alfredo Buccaro e, infine, Antonella Armetta e Maurizio Vesco, questi ultimi anche nella qualità di curatori che hanno seguito con attenzione la nascita del numero.

Marco Rosario Nobile

PUENTES DE CANTERÍA EN EL REINO DE VALENCIA DE LA EDAD MODERNA: CONSTRUCCIÓN Y POLISEMIA*

Luis Arciniega García

Profesor Titular, Universitat de València

luis.arciniega@uv.es

Abstract

Stone Bridges in the Kingdom of Valencia During the Early-Modern Period: Construction and Polysemy

This essay tries to delve into the conditions that determine the specificity of stone bridges in the Kingdom of Valencia during the early-Modern Period. It considers some constructive and functional characteristics, as well as their different meanings: the control of lands, piety and munificence, admiration of the ingenuity, iconic elements and part of a collective imagination linked to spiritual aspects.

Keywords

Bridges, Construction, Urban Image, Kingdom of Valencia

Para entender la especificidad de la zona a estudio debemos tener presente aspectos geográficos e históricos. Respecto a estos últimos, es relevante señalar que desde los orígenes cristianos del Reino de Valencia en el siglo XIII el rey se reservó las vías de comunicación y el dominio directo sobre las aguas, incluyendo todo aquello que las surcaran, como el tránsito de maderas, y cualquier obra que las cruzaran, como los puentes¹. Estas regalías, preeminencia o prerrogativa que en virtud de suprema potestad ejercía el soberano, fijaban por dónde debían ir los caminos y aseguraban el tránsito de personas, así como el abastecimiento de vituallas. Con la estabilidad de las instituciones municipales y del sistema señorial el monarca concedió algunos derechos de monopolio; esto es, atribuciones que se arrogaban particulares o municipios tendentes a obligar a usar una serie de bienes a cambio de un pago. Fue frecuente que estas concesiones afectaran a los puentes, con lo que se delegaba la atención a las infraestructuras viarias, aunque siempre bajo aprobación real.

Históricamente ha existido una clara relación entre río, núcleo de población importante y red viaria, y en ésta desempeña un papel destacado el puente, que es la parte de un camino que se forma sobre los ríos y acusados desniveles, y cuya existencia fijaba en buena medida una ruta. En principio, estas construcciones debían presumirse importantes en el Reino de Valencia, pues el principal eje de comunicación terrestre, de disposición norte – sur, con origen en la

antigua vía Heraklea – Augusta, tenía un trazado perpendicular a los ríos. Sin embargo, no siempre fueron necesarios, pues tal y como es frecuente en la cuenca Mediterránea, los ríos son poco caudalosos y de régimen irregular, y su caudal se canaliza para la agricultura, por lo que en la mayoría de las ocasiones podían vadearse; en este sentido, resulta significativo que en las fronteras valencianas los ríos Cenia (N) y Segura (S) habitualmente pudieran pasarse de este modo; en el segundo de los casos Agustín Bernardino construyó en Orihuela un puente de piedra a comienzos del siglo XVII.

A pesar de la modestia de los ríos valencianos, sobre todo si se comparan con los de gran parte de Europa que han sido históricas vías de comunicación, sus beneficios eran indiscutibles: el abastecimiento de agua para consumo de la población y de la fértil huerta, producción de energía en los molinos y vía de descenso de la madera necesaria para muchos usos. Esta actividad, que era realmente laboriosa pues para conducir los troncos debían construirse represas y otros adobos², condicionó en buena medida los puentes. Por un lado, su diseño debía prever el descenso de la madera; por otro, a pesar de los cuidados, con frecuencia los dañaron.

El franciscano Francesc Eiximenis en el *Regiment de la cosa publica* (mss. en 1384 y editado en 1499), citó como sexta de las noblezas del reino sus cuatro ríos: Mijares, que pasa por Burriana; Guadalaviar-Turia, que lo hace por Valencia; Júcar, que convertía Alzira

en una isla y se une al mar en Cullera; y Segura, que recorre Orihuela y desemboca en Guardamar. El mapa del Reino de Valencia realizado por el jesuita Francisco Antonio Cassaus en 1693 expresa la importancia de los ríos en una de las leyendas y en la personificación de los seis que consideraba principales: a los cuatro ya citados sumó el Murviedro (o

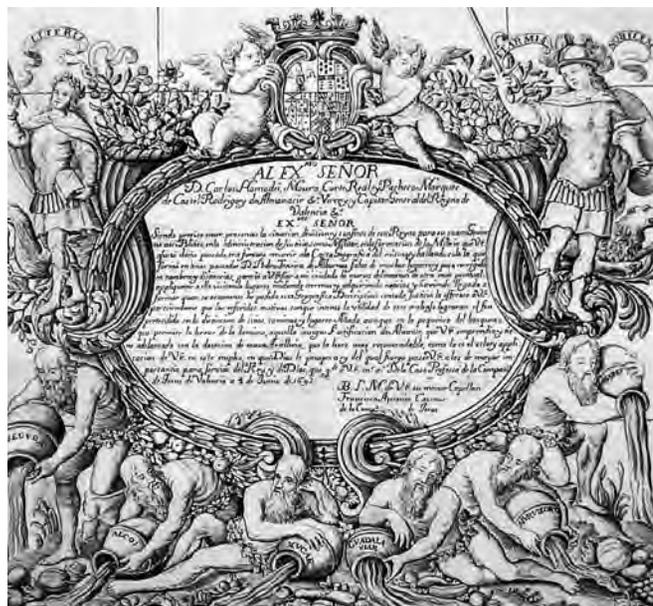


Fig. 1. F. A. Cassaus, J. B. Francia, Plano del Reino de Valencia, detalle de la dedicatoria con la personificación de seis ríos valencianos, grabado calcográfico, 1693.



Fig. 2. El puente de barcas en Cullera, cerca de la desembocadura del río Júcar, fotografía, principios del siglo XX.

Palancia), que pasa por Sagunto, y el Alcoi que lo hace por Gandía [fig. 1].

En estos ríos se sucedieron puentes romanos, medievales...³, continuamente reemplazados por los daños de las crecidas de los ríos, las selectivas y estratégicas destrucciones que se producían en tiempos de guerra y los accidentes por la bajada de los troncos, sobre todo si los puentes no eran de cantería. En la Edad Moderna, las reparaciones de los antiguos puentes permitieron su estudio técnico, que podía enriquecerse con las consideraciones de los tratados que desde el siglo XV los incluían, como el Libro IV de Alberti, el XIII de Filarete... A continuación veremos algunos ejemplos que nos hablan de las dificultades técnicas, pero también de su carácter polisémico.

Alternativas a los puentes de piedra

Los puentes de piedra del Reino de Valencia fueron escasos no sólo porque no fueran necesarios en la mayor parte de las zonas aluviales durante gran parte del año, sino porque durante mucho tiempo existió poca tradición de cimentar en agua, tal y como demuestra la evolución del puerto del Grao en su capital, pues hasta avanzado el siglo XVIII simplemente existió un muelle de pilotes de madera embutunados, que fue constantemente reemplazado.

En zonas aluviales fueron frecuentes los puentes de barcas unidas sobre las que se colocaban tablas. Se trataba de una opción recomendable en caudales regulares que presentaba múltiples virtudes, como la economía, la versatilidad y la defensa. Así, por su carácter modular, se instalaban rápidamente, permitían abrir el paso de la navegación según las necesidades y se podían desmontar para dificultar el avance de un posible enemigo. En muchos ríos importantes se utilizaron, como en Tortosa sobre el Ebro, en Sevilla sobre el Guadalquivir y en Cullera sobre el Júcar, el único de los valencianos que permitía cierta navegabilidad. Aquí, si bien tradicionalmente existió un puente de barcas, en distintos momentos se intentó substituir por uno de piedra que se consideraba más firme y seguro, pero los problemas de cimentación lo impidieron [fig. 2]. Así, finalizadas las murallas de la villa se solicitó la construcción del puente de piedra en las cortes de 1564-65. El pilar construido se hundió, por lo que en 1579 se inició un juicio que se desestimó por la dificultad que presentaba el terreno de arena muerta

sobre el que debían asentarse⁴. En las cortes de Monzón de 1585 se volvió a tratar el tema y se rechazó su construcción por la misma razón⁵. Los puentes de madera permanecieron durante siglos, con las oportunas reparaciones, como las realizadas en 1581 y 1598⁶; esta última ante la cercanía del paso de Felipe III y su comitiva. Precisamente, por la ductilidad de la madera y consiguiente rapidez de trabajo se eligió la realización de un puente de barcas ante la llegada de Margarita de Austria y su amplio cortejo en más de cincuenta galeras a Vinaroz en marzo del siguiente año. El arquitecto Francisco de Mora trazó el puente que debía dirigir el ingeniero Cristóbal Antonelli⁷, que a su vez debía tutelar a los maestros que lo construirían con madera, tablas, clavazón, áncoras, gúmenas y demás pertrechos con la extensión necesaria para que pudiera acercarse la galera, y 50 o 60 varas de damasquillo para cubrir la baranda. Todo con un coste de

unos 400 ducados más 40 o 50 para la tela [fig. 3]. En muchos otros casos, los puentes presentaron una solución intermedia; esto es, pilas que podían utilizar mampostería, ladrillo y piedra, sobre las que se colocaban las tablas. En algunas ocasiones se trataba de una solución de transición ante la destrucción de las bóvedas.

En lugares de fuertes desniveles y con roca que servía para fijar los estribos, los puentes de piedra fueron más frecuentes. De Edad Moderna, en tierras valencianas se conservan dos puentes que reciben el nombre de viejo: uno cerca de Onteniente, construido hacia 1500, y otro próximo a Bocairente. En Gandía, en zona aluvial, el más antiguo e intensamente restaurado también recibe el mismo apelativo.

Realmente la construcción de puentes de piedra sorprendía por su excepcionalidad, y eran diversos los motivos que impulsaban a su construcción.

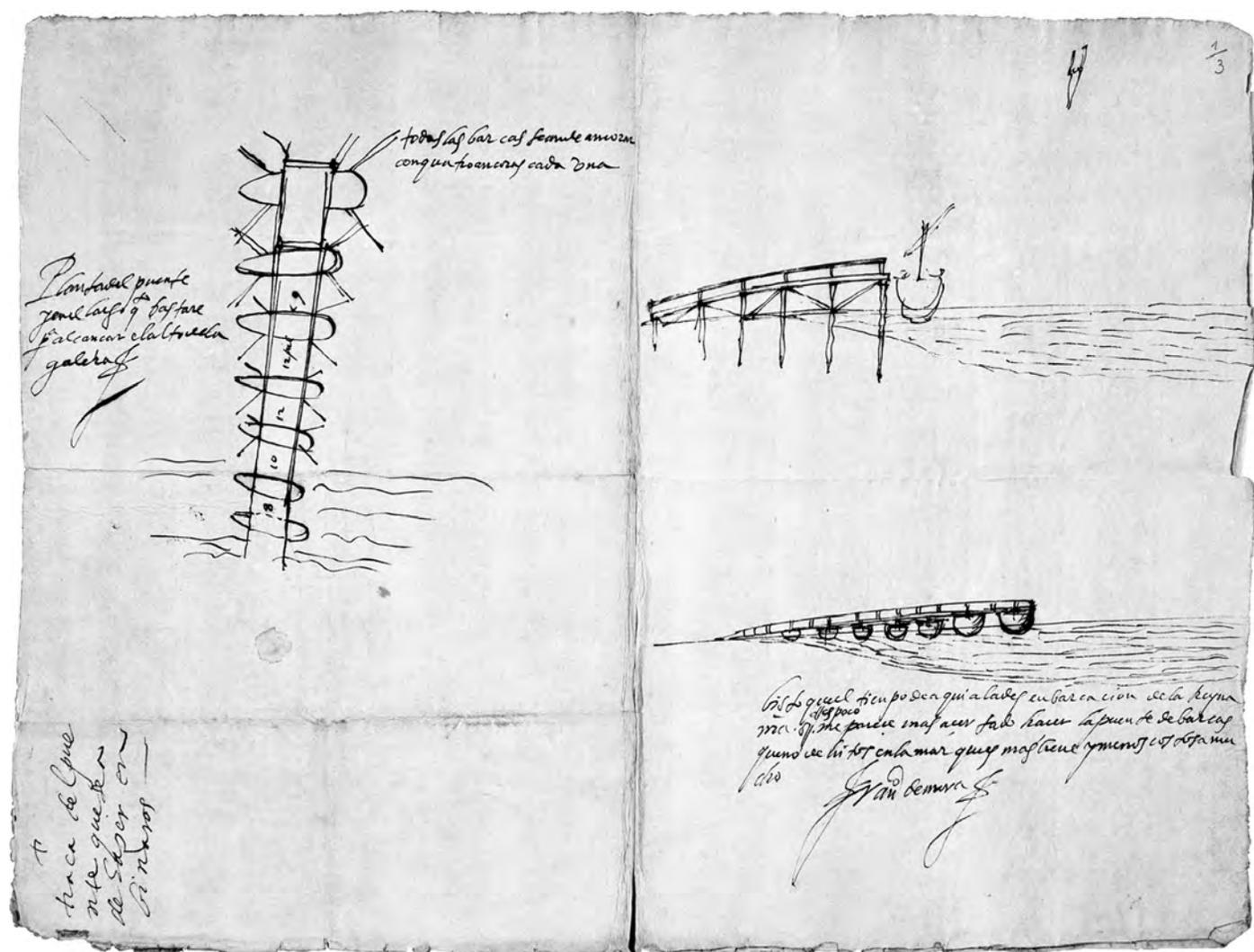


Fig. 3. F. de Mora, Traza para el puente de Vinaroz en el que desembarcarían Margarita de Austria y su corte (ACA, Mapas y Planos, 3/2).

Puentes como expresión de devoción y munificencia

El escaso caudal que habitualmente presentaban los ríos contribuía a un exceso de confianza que creaba peligrosas y luctuosas situaciones. Por esta razón, se produjeron iniciativas vinculadas a actos de devoción. Este fue el origen del puente de Santa Quiteria sobre el río Mijares, en el camino real hacia Cataluña entre los términos de Villareal y Almazora. La autorización de Jaime I en 1275 dada a Pedro Dahera, vecino de la primera, comprendía la construcción de un hospital de pobres y coleccionar fondos para completar el puente⁸. Como muchos otros fue destruido por las fuertes crecidas, como la de 1381, y reconstruido. Actualmente presenta unos 124 metros de longitud y 3 de anchura, con arrimaderos sobre los tajamares, dos estribos extremos y siete pilas con tajamares sobre los que se extienden ocho arcadas de cuatro arcos en paralelo de diferente grosor y unos 12 metros de luz. Hasta aquí se emplea la sillería y desde los riñones la mampostería. Muy próximo al anterior, sobre la rambla de la Viuda, se erigió otro puente como acción piadosa de un notario de Villareal, que en opinión del cronista Martín de Viciano fue cosa de mucho merecimiento, porque en las crecidas de la rambla perecían muchos viajeros al cruzarlo⁹. El arquitecto Pere Compte lo trazó en 1486 en la elección del lugar y condiciones de contrato, y fue erigido por los maestros Joan Pereç, hasta 1495, y Miguel Peris, vizcaíno, entre 1493 y 1509. Se trataba de un puente complejo, pues tenía que salvar 70 metros

de longitud, y alcanzar uno de sus arcos 23. Claude de Bronseval a comienzos del siglo XVI lo calificó como hermoso, consistente y largo. Viciano, junto al cercano construido sobre el Mijares, lo calificó de grande, fuerte y hermoso, y por lo tanto prácticamente con los términos vitrubianos que definían la misma arquitectura. Philippe de Caverel, acompañante en 1582 de Jean Sarrazin, abad de saint Vaast, mencionó estos dos bellos y fuertes puentes¹⁰. Jacop Cuelvis decía de ellos en 1599 que eran muy fuertes y de muy buen cantería, y el levantado sobre el Mijares con una cruz de mármol bajo la cual había una inscripción en la que se dejaba memoria de su resistencia a la fuerte crecida de 1584; en definitiva del triunfo del ingenio sobre la fuerza de la naturaleza. Sin embargo, el de la Rambla de la Viuda se perdió a finales del siglo XVII por una de las fuertes riadas frecuentes en la zona, y de él sólo quedan algunos restos. Tomás Manuel Fernández de Mesa denunciaba en *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas...* (1755) que la comunicación con Barcelona por el camino real se interrumpiese en este punto. Situación que pudo solucionarse cuando Bartolomé Ribelles, entre 1784 y 1790, realizó en sus proximidades un «famoso puente de piedra» de trece arcos¹¹. Este puente también fue alabado en su aspecto externo por Agustín de Betancourt, pero fue contundente en la crítica a su estabilidad, puesto que las avenidas de 1801 dejaron a la vista los cimientos de las pilas, asentados simplemente sobre grava, sin pilotaje. A lo que él mismo tuvo que poner remedio¹², mostrando claramente cómo las dificultades de cimentación llegaron hasta época contemporánea.

Otro caso relevante de devoción y munificencia es la iniciativa del agustino fray Juan de Muñatones, obispo de Segorbe (1556-1571) y asistente al Concilio de Trento, que en el camino real de Aragón, entre Segorbe y Jérica, hizo construir a sus expensas un puente sobre el río Palancia [fig. 4]. La iniciativa del obispo quedaba estrechamente unida a su propia dignidad eclesiástica, pues una de las competencias del papa era el cuidado de los puentes, recogiendo tradiciones romanas ancestrales¹³. Con carácter propagandístico su acción fechada en 1570 quedó reflejada en una inscripción, que fue reiteradamente copiada por los viajeros¹⁴. Este hecho sirvió dos siglos más tarde al académico Antonio Ponz en su *Viage de España*, a incorporarlo entre los ejemplos de una caridad bien entendida, pues consideraba que una obra pía debía dirigirse a construir caminos y puentes, que revertían



Fig. 4. Puente en el camino real de Aragón sobre el río Palancia, entre Segorbe y Jérica, costado en 1570 por fray Juan de Muñatones, obispo de Segorbe.

en beneficio de todos, y que a ello estaban llamados principalmente quienes podían: la Iglesia y sus preladados¹⁵. Hoy el puente permanece en pie, tiene una longitud de 60,5 metros y una anchura de 5,65 metros, con mayor anchura en los arrimaderos sobre los tajamares de la pila central. De ésta arrancan dos arcadas de arcos de medio punto de 15 metros de luz que llegan a los estribos de los extremos.

Puentes como elemento de control

Los caminos eran una regalía, lo que permitía un control del territorio. Un caso emblemático en tierras valencianas lo constituye el caso de Alzira, situada en una isla del río Júcar, el más caudaloso de los valencianos, y por la que pasaba el camino real hacia el sur y hacia el centro peninsular [fig. 5]. El tratado geográfico de Al-Zuhví, redactado hacia 1147, destaca la existencia de un gran puente de tres arcos, obra de factura excelente y antigua, presumiblemente romana como señalan diversos autores, y que por cambios en el río fue abandonado y reemplazado en uso por otros. En concreto, la estratégica ubicación de la ciudad favoreció la voluntad de dotarla de puentes de piedra desde el último cuarto del siglo XIII, con la obligación de usarlos para entrar en la ciudad, con su consiguiente repercusión recaudatoria¹⁶.

En época medieval cristiana el acceso norte o desde Valencia a la ciudad se realizaba por un puente de piedra que recibió el nombre de la Calçada (cercano estaba el de madera de Barralbeb), que en tiempos de Jaime I tenía torre mayor, y en el siglo XIV se construyó de planta oblicua para ofrecer menos resistencia a las avenidas. Primero tuvo el nombre de Santa María y posteriormente el de San Gregorio. Por el sur, dirección Játiva, el acceso se hacía por puente de madera, en cuyas cercanías entre 1308 y 1329 se construyó el de piedra de San Agustín¹⁷. La incorporación de torres y otros sistemas defensivos a lo largo del tiempo, evidencian su permanente uso como control del camino. A comienzos del XVI Claude de Bronseval, como después hicieron otros viajeros, mostró su admiración por la disposición de esta ciudad en una isla formada por el meandro del río Júcar y comunicada con los citados puentes de piedra. Sin embargo, los dos puentes, como la ciudad entera, sufrieron daños en las riadas que se sucedieron, como las de 1320, 1437, 1517, 1571 y las de 1589-1590. A finales del

mismo siglo, Jacop Cuelvis dijo de los dos puentes, ya intensamente reconstruidos, que eran fuertes, hermosos y de buena cantería, y poco después también los citó Barthélemy Joly. Nuevas riadas acontecieron en 1632, 1672 y, sobre todo, 1709, que supuso su destrucción y consiguiente restauración. En el de San Agustín en 1717 se instalaron bajo cubierto las esculturas de Francisco Vergara el Mayor: los patronos María y Gracia, en uno, y San Bernardo en el otro, advocación que transformó el nombre del puente. A comienzos del siglo XIX, durante la presencia francesa, y al servicio de intereses militares se demolió uno de sus ojos. Finalmente, en 1864 se produjo una catastrófica inundación. En 1921, contando con otras alternativas de paso, los alcireños procedieron a la demolición del puente de San Gregorio por considerar que favorecía las inundaciones de la ciudad por su disposición oblicua. El puente de San Agustín fue derribado en 1967, cuando se decidió urbanizar el brazo del río que atravesaba la ciudad y que ocupan hoy las avenidas Suñer y Santos Patronos, que también quedaron inundadas en 1982 y 1987. Se acabó así con un sistema de control de la ciudad, que también adquirió unas características simbólicas. No obstante, respecto a esto último si hubo una ciudad que destacó fue Valencia.

Puentes como elemento de prestigio y munificencia municipal

A las autoridades locales les correspondía llevar a cabo las obras públicas o el mantenimiento de las realizadas, contando frecuentemente con el apoyo del monarca para autorizar medidas recaudatorias. Las constantes amenazas del agua y el hombre en la capital valenciana llevaron a Pedro IV a crear en 1358 la



Fig. 5. Detalle de Alzira en el plano de la Acequia Real de Alzira y del río Júcar a su paso por las huertas de Alzira y Algemesí (Valencia), 1618 (ARV, Mapas y planos, n. 5).

«Junta de Murs i Valls», separada del gobierno común de la ciudad. Las competencias de la junta comprendían la realización de obras defensivas, como los fosos y murallas iniciadas en 1356, los caminos reales, la conservación de acequias y la construcción de los puentes destruidos por la avenida del citado año... En 1363, durante la Guerra de los Dos Pedros, fueron intencionadamente destruidos. Las obras de reconstrucción, sustitución y construcción

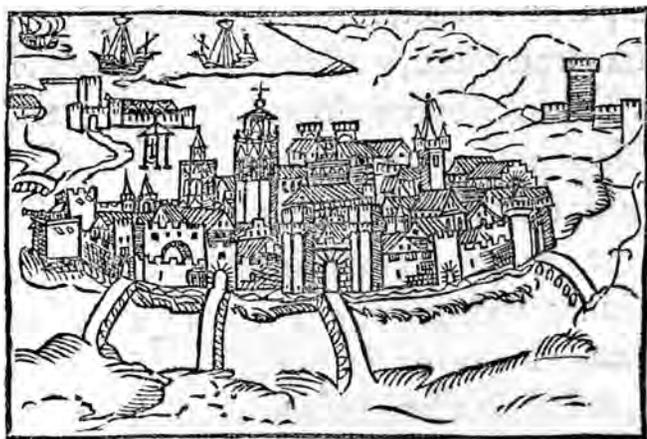


Fig. 6. P. A. Beuter, *Primera Parte de la cronica general de toda España, y especialmente del reyno de Valencia*, 1546.

de puentes ocuparon los siglos sucesivos, con constantes daños y destrucciones provocados por las avenidas del río.

Los cinco puentes sobre el río Turia servían de transición entre la rica y bella huerta y la ciudad, y contribuían a reafirmar la fama que ésta alcanzaba por su red vial. Los puentes definían el perfil de la urbe como apuntaban las palabras de Claude de Bronseval en 1532, así como el grabado incluido en la obra de Pedro Antonio Beuter, *Primera Parte de la cronica general de toda España, y especialmente del reyno de Valencia* (1546)¹⁸ [fig. 6]. Sin duda, establecieron uno de los elementos que más han caracterizado la imagen pública de Valencia, el de una ciudad fluvial cuya clave gráfica más repetida es la representación desde el lado norte¹⁹. Así la representó Anton van der Wyngaerde en 1563, Antonio Mancelli en 1608, el oratoriano Tosca en 1704... Una imagen urbana que fue resultado de una atención municipal a las obras de ingeniería de largo recorrido²⁰ [fig. 7].

El más antiguo de los puentes conservados en la ciudad de Valencia es el «dels Catalans», más tarde conocido como el de la Trinidad. Después de muchos intentos por substituir el de madera, se construyó el



Fig. 7. A. Van der Wyngaerde, *detalle vista de Valencia con el puente de Serranos y el de la Trinidad*, 1563 (ÖNB/Wien, Ms. Min. 41, f. 1).

de piedra entre 1401 y 1407 con traza del maestro Francesc Tona²¹. La obra, de nueve pilas y diez arcadas ligeramente apuntadas de unos 16 metros de luz, que descansan sobre robustas pilas con tajamares angulares, ha resistido numerosas avenidas, como la de 1517 que sólo afectó sus pretilos. Por el contrario, arruinó los otros cuatro – del portal Nuevo, de Serranos, del Real y del Mar –, que se rehicieron en madera y algunos con partes que pretendían ser más estables, en parte aprovechando las pilas ya existentes, como es el caso de los puentes del Mar y de Serranos, y el Nuevo se hizo en piedra, aunque décadas después fue destruido. Posteriormente, el puente de la Trinidad experimentó algunas modificaciones²² y oportunas reparaciones, como las acontecidas tras el sitio de 1823, y en 1947 se colocaron las dos esculturas de Ponzanelli que en 1906 se retiraron del puente Nuevo o de San José.

El siguiente puente en antigüedad de los conservados es el de Serranos, aunque el actual ocupa el lugar del primero en realizarse en piedra, con una clara vinculación con la monumentalidad y representatividad perseguida con la construcción del portal de Serranos, principal y emblemática entrada a la ciudad por la que el maestro Pere Balaguer en 1392 visitó diversos lugares de Cataluña para ver obras en las que sacar ideas. El puente se convirtió en un elemento fundamental del acceso, orientándolo a dicha puerta y cambiando la dirección que seguía el camino. En 1414 se rehicieron algunas de sus arcadas con motivo de la llegada del rey, y en 1481 se reparó por la visita de la reina²³. En 1517 las aguas lo arruinaron, y el actual se construyó con altibajos, reaprovechando algunas pilas medievales, de 1518 a 1545²⁴. El resultado es un puente de 156 metros de largo por 11,5 de ancho, formado por nueve arcadas escarzanas de más de 18 metros de luz sobre ocho pilas con tajamares que se desarrollan en altura para crear un pretil que forma una planta dentada, adecuada para refugio del tráfico y lugar de solaz. En él, mosén Juan Bautista Corbera y Juan Gilart, entre 1538 y 1539 erigieron la primera estructura techada documentada de las que contaron los puentes de la ciudad.

La vista de la ciudad de Valencia realizada por Wyngaerde²⁵ muestra los cinco puentes: de piedra los de la Trinidad, Serranos y del Portal Nuevo, los otros dos con pilas de fábrica y tendido de madera. En concreto, tras la avenida de 1517 el del Portal Nuevo se hizo en piedra, y los del Real y el Mar se reconstruyeron

sobre las viejas pilas. La devastadora riada de 1589 destruyó o dañó considerablemente estos tres puentes, por lo que a instancias de Felipe II se creó la «Fàbrica Nova del Riu», con la función de reparar los daños del río, proteger a la ciudad de sus crecidas y asegurar su comunicación mediante puentes más estables²⁶ [fig. 8].

El virrey de Valencia escribió al rey para informar de la situación y pedir soluciones, a lo que el rey ordenó que lo tratase con los jurados de la ciudad. Como resultado, a finales de 1590, se impuso una sisa sobre la carne para pagar las obras y solicitaron la presencia del arquitecto Juan de Herrera. Así lo aprobó el Consejo de Aragón a punto de finalizar el año, pero finalmente no pudo ir y se pidió que se nombrase a otro²⁷.

El puente del Mar también ocupó el espacio de uno constantemente arruinado por las avenidas, como la

DE LA FABRICA NOVA



DITA DEL RIV

Fig. 8. De la Fàbrica Nova dita del Riu, grabado, en Iusep Lop, De la Institutio... de la Fabrica vella, dita de Murs, e valls; y nova, dita del riu, 1679.

de 1517²⁸, en 1546 Juan Bautista Corbera acordó la obra de piedra, ladrillo y mortero que se debía hacer sobre sus viejas pilas²⁹, pero tras su destrucción tras la avenida de 1589 se decidió reparar con madera los daños del existente y hacer uno nuevo en piedra en el lugar más apropiado. Joan Inglés, maestro cantero de Orihuela, ciudad con fuerte escorrentía, trabajó tanto sobre el terreno como sobre el papel en los inicios de esta obra, pues dejó establecidas las condiciones que debían guiar su construcción. El 2 de noviembre de 1590 reconoció haber recibido cerca de 5 libras por haber asistido durante 7 días «en posar les sites en lo dit riu per al pont de la Mar que ste de fer en dit riu prop del pont vell y en fer les capitulacions de dit pont que ste de fer». Un año más tarde, Francisco Figuerola, maestro cantero de Játiva, realizó la interpretación gráfica de lo dispuesto por Inglés con la intención de enviarla a Felipe II para su aprobación. En enero de 1592, tras la supervisión de Juan de Herrera, el monarca confirmó el emplazamiento inicial dispuesto³⁰.

El cuidado con este puente en gran medida se debía a su carácter de posible modelo para los tres que debían emprenderse. El tema fundamental de debate se centró en el lugar más adecuado para asentarlo, contemplando numerosas razones, como las de seguridad, la economía de tiempo y por consiguiente de coste en la comunicación con el Grao, y urbanísticas en su alineación con la puerta del Mar, mostrando la enorme importancia que tenía el factor urbanístico en su diseño. Los jurados de la ciudad, conscientes de esta contribución, se pronunciaban con estas palabras en 1591: «ab ser esta ciutat tan famosa es alabada per tot lo mon de les bones eixides que te per totes parts corresponent los ponts per la una part als portals de la ciutat y per altra als camins y carrers publichs dels Aravals»³¹. Tras varias inspecciones y debates en los que participaron catedráticos de matemáticas y astronomía, maestros de carpintería, albañilería y cantería, labradores, caballeros, algunos de órdenes militares como la de San Juan de Jerusalén, avezados en temas defensivos... Finalmente el emplazamiento se eligió atendiendo a cuestiones de seguridad³². La obra realizada, de 162 metros de longitud, 10,5 de anchura y 8,35 de altura, está formado por diez bóvedas sobre directriz de arcos apuntados rebajados de 15,50 metros de luz, apoyados sobre pilas con tajamares de tres metros de grosor, y con perfil alomado en sus extremos. Resistió bien las crecidas del río hasta la de 1776, momento en que cayeron sus arcos centrales,

como plasmó el grabador López Enguñidanos y recogen las *Observaciones* de Cavanilles, quien indica que su reparación concluyó en 1782, después que en 1778, los arquitectos Lorenzo Martínez, maestro mayor de la ciudad, y Antonio Gilabert, y los canteros Andrés Soler y Diego Cubillas, inspeccionaran las obras que requería³³. En 1811, ante la inminente llegada del ejército francés, se derribó el cuarto arco del puente; posteriormente repuesto por el arquitecto Vicente Marzo [fig. 9]. Las esculturas de la Virgen de los Desamparados, que substituía una anterior, y la de san Pascual Bailón fueron destruidas en 1936, y evocadas después. Entre 1943 y 1945 el arquitecto Javier Goerlich niveló el tablero oblicuo y colocó escaleras en sus extremos, reservándolo a uso peatonal.

Al tiempo y con muchas dificultades se desarrollaron las obras del puente del Real [fig. 10]. Se asentó sobre el citado por las fuentes desde época musulmana, destruido reiteradamente por las avenidas, como la de 1517, y su estructura de madera reconstruida se hundió en 1528 con cientos de personas agolpadas con motivo de la visita de Carlos V. En 1589 ya se habían iniciado las obras cuando una nueva avenida arruinó lo realizado³⁴. En este caso, la orientación estaba decidida por el palacio del Real, a las afueras de la ciudad, y el principal debate atañía a la cimentación de las pilas, que se solucionó con la contratación de Joan Pascual, maestro de hacer molinos, para que drenara el agua del subsuelo mediante acequias y norias hidráulicas, y con ello facilitar los trabajos³⁵. A los problemas señalados se sumó una nueva avenida del río en 1597, que derribó una de las arcadas. Sin embargo, el anuncio de la visita de la corte por el enlace entre el futuro Felipe III y la archiduquesa Margarita de Austria provocó que los trabajos se aceleraran y el puente se inaugurara a tiempo en 1599³⁶. Con cerca de 170 metros de longitud, tiene diez arcadas escarzanas de 13 a 14 metros de luz, apoyadas sobre dos estribos en los extremos y pilas con tajamares de tres metros de grosor, sobre los que finalmente en dos de ellos se colocaron las esculturas de los dos santos vicentes, que en 1936 también se destruyeron y más tarde fueron evocadas. Los numerosos escritos que suscitaron las bodas reales manifestaron la admiración por las obras, y en algunos se constata incluso un cambio en el itinerario habitual de entrada a Valencia. Así, Lope de Vega, que regresó a Valencia con motivo del evento, habla del acceso de Peregrino y Everardo en ella por «la famosa puente del Real



Fig. 9. Puente del Mar sobre el Turia y vista panorámica, tarjeta postal (Biblioteca Valenciana, José Huguet, JH13/047).



Fig. 10. Puente del Real sobre el Turia, tarjeta postal (Biblioteca Valenciana, José Huguet, JH12-217).

sobre el Turia» para entrar después por la «famosa torre de Serranos»³⁷. En 1957 el puente sufrió daños por la riada y en 1966 fue multiplicada su anchura con criterio mimético para favorecer el tráfico rodado. Hacia 1590 también se estableció un proyecto para el puente Nuevo que contemplaba el aprovechamiento de los restos del antiguo y la construcción de dos arcadas a cada lado. Pero la obra definitiva se llevó a cabo, y de modo distinto al inicial, entre 1604 y 1607. Además, pasó a ser conocido como puente de San José por establecerse cerca del citado portal el convento de monjas carmelitas de San José³⁸. Tiene 143 metros de longitud con trece bóvedas generadas por la directriz de arcos escarzanos de 8,80 metros de luz.

La nueva imagen proporcionada por el río con sus cinco puentes de tablero horizontal y tajamares triangulares, frecuentemente base de arrimaderos, así como los paredones que encauzaban las aguas constituyeron durante siglos un rasgo identificativo de la ciudad, y suscitaban constantes alabanzas³⁹. En ellas podemos identificar desde el orgullo local, como Escolano que dijo de los puentes «que no se sabe cosa y igual en otra de las mayores del mundo»⁴⁰, hasta la admiración sensata del extranjero, como la de Cassiano del Pozzo⁴¹ que a su paso por Valencia en 1626 constató la belleza del puente del Real y la existencia de otros sobre el río, un número desmedido para la necesidad real cotidiana en ríos de caudal débil, pero que justificaba, como el puente de Toledo sobre el Manzanares en Madrid, en la amplia inundación que ocasionaba la confluencia de un lecho no definido con las crecidas que se producían pasado el verano. Precisamente en este tiempo, con denuedo, se perseguía corregir este hecho con la construcción de paredones de piedra que establecieran una auténtica muralla frente a los ataques del agua⁴². Pedro Sebastián Cubero se refirió a las obras realizadas con estas palabras: «cuya heroica fabrica de su grandeza, y arquitectura, me pareció quiso oponerse el arte à las grandes fabricas que admira el universo»⁴³.

Si para un ilustrado como Ponz las obras pías debían canalizarse en caminos y puentes, los de Valencia eran para él «cinco puentes suntuosos que a más de la conveniencia, dan a la ciudad decoro y majestad»⁴⁴. En la misma línea, el erudito Gregorio Mayans sabía ver en estas costosas y útiles obras la configuración de referentes urbanos; de hecho, en su opinión eran junto con la catedral, las murallas y la Lonja, los elementos arquitectónicos capaces de definir el perfil de la ciu-

dad⁴⁵. Obsérvese además, que se trataban de los únicos mayoritariamente definidos en la Edad Moderna. Fray José Teixidor los dedicó una parte importante en su obra sobre las antigüedades de la ciudad, y constató la admiración que en los viajeros despertaban los paredones y pretiles del río al señalar que era una obra que «celebran por maravillosa quantos estrangeiros llegan a verla con atención»⁴⁶. Ciertamente, la sorpresa que causaban los cinco puentes alineados con entradas, algunas monumentales, estaba justificada por la escasez de las mismas construcciones y la dificultad de mantenerlas en pie. Y no sólo resultaba impactante por la realidad de las tierras valencianas, sino por el análisis del perfil de algunas de las principales ciudades españolas, que durante muchos siglos tuvieron un único puente al servicio de la comunicación y en algunos casos tardaron en convertirlos en elementos de embellecimiento de su perfil urbano.

Puentes como elemento simbólico

Un puente resultaba un hito en el camino por su carácter excepcional. Racionalmente mostraba cómo a través del ingenio se superaba un obstáculo y confería criterios de inversión propios del mundo de la fiesta al permitir caminar sobre aguas y bóvedas. La emblemática muestra frecuentemente el puente como transición y paso. Por esta razón, es habitual encontrarlo en los fondos arquitectónicos de las pinturas que representan la crucifixión de Cristo [fig. 11]. También era lugar de transición entre el camino y la calle del núcleo urbano. En estos casos, durante los recibimientos frecuentemente los de madera se adornaban con telas o se desplegaban otros recursos de asombro, como sucedió en la entrada de Felipe II a Valencia donde el puente del Real, tal y como cuenta Enrique Cock, se decoró como una huerta bien cultivada.

Los puentes eran lugar de esparcimiento desde los que contemplar los cambios en el curso de los ríos o ver descender la madera, que en palabras propias del orgullo local decía Escolano era como ver llegar la flota de Indias. En sus proximidades se crearon espacios de recreo, como la Alameda en Valencia, una arboleda que el virrey y duque de Arcos plantó en 1645 desde el puente del Real al del Mar. Y en su curso se celebraron espectaculares fiestas, como la naumaquia entre los puentes del Real y la Trinidad en la festividad de san Vicente Ferrer de 1755 [fig. 12]. La cele-

bración utilizó recursos propios del género, como la victoria frente a los enemigos, principalmente de la religión, pero también frente a las aguas. Así, después de numerosas décadas robusteciendo el cauce con puentes sólidos y paredones de piedra que encauzaran las aguas, se utilizaban como recursos de sorpresa la evocación del Vesubio y un baluarte, símbolos del incontrollable poder la naturaleza y del ingenio y fortaleza humana para hacer frente a las adversidades. Como hemos visto, los puentes llegaron a convertirse

en uno de los principales elementos icónicos de ciudades de perfil fluvial del Reino de Valencia, como Valencia y Alzira. Además, tenían un poderoso significado en el imaginario colectivo, ligado fundamentalmente a la religión. En este sentido, fue frecuente el uso de elementos con funciones sacralizadoras y apotropaicas. Por ejemplo, desde el siglo XVI en los tajamares, también llamados barcas por su similitud con una proa, lo que reforzaba una vinculación religiosa, fueron dotándose de estructuras que albergaban

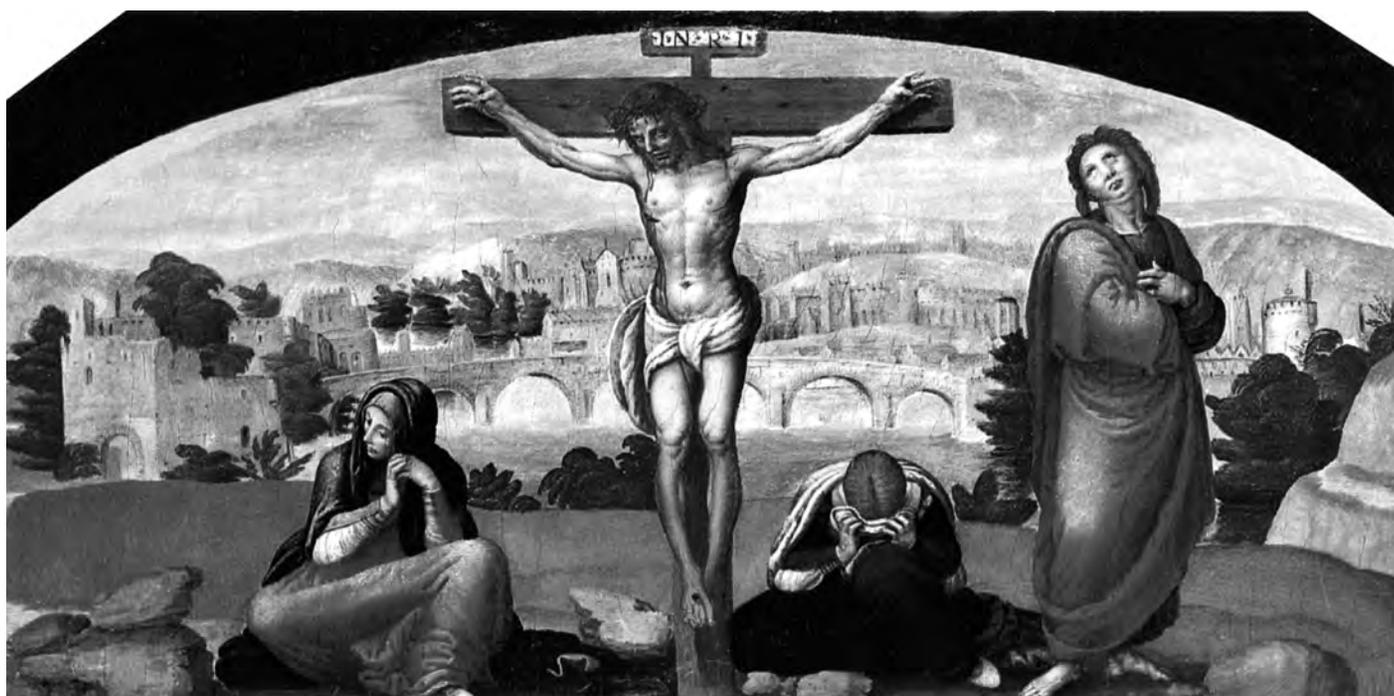


Fig. 11. F. Yáñez, Calvario, óleo sobre tabla (Valencia, Museo de Bellas Artes).



Fig. 12. Carlos de Francia, naumaquia celebrada en el Turia en 1755, en P. Tomás Serrano, Fiestas seculares..., 1762.

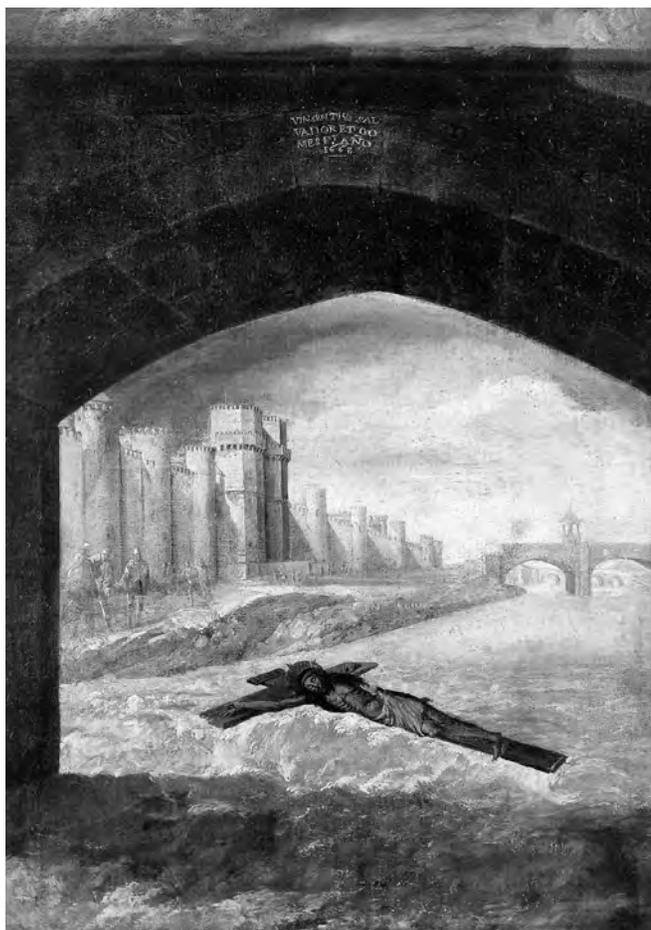


Fig. 13. V. S. Gómez, Llegada a Valencia del Cristo del Salvador (*Cristo de Berito*), 1668, óleo sobre lienzo (Valencia, Museo de Bellas Artes, Colección Orts-Bosch).



Fig. 14. Acueducto romano de Peña Cortada.

esculturas. En el puente de Serranos de Valencia, todavía en construcción, mosén Juan Bautista Corbera y Juan Gilart erigieron una cruz cobijada bajo techo entre 1538 y 1539. Probablemente rematando un pilar cimentado con los restos figurativos clásicos que la corriente nominalista del influyente Juan de Salaia (o Celaya), rector vitalicio del «Estudi General» de Valencia que encabezó la restricción al avance de las ideas humanistas, mandó sepultar por su significado pagano⁴⁷. Este hecho puede ponerse en relación con la costumbre de rematar elementos de la antigüedad con cruces, como miliarios y obeliscos, aportando protección espiritual y dando testimonio del triunfo del cristianismo. Al igual que se relaciona con la costumbre de exponer los elementos más venerados para aplacar las fuerzas de las aguas, como reliquias e imágenes. Con la presencia de cruces e imágenes de santos se hacía permanente la intercesión de protección, y proliferaron. En el plano del proyecto de Pedro de Guevara para la fortificación de Valencia, de 1544, se aprecia una cruz sobre el puente del Mar. La vista de Wyngaerde de 1563 muestra una cruz cobijada en el puente de Serranos. El plano de Antonio Mancelli en 1608 cruces en el puente de San José, y esculturas monumentales de santos en el del Real, y una estructura en el del Mar. A lo largo de los siglos XVII y XVIII los puentes fueron dotados de parejas de esculturas, la mayoría bajo estructuras techadas enfrentadas⁴⁸, los del puente de la Trinidad retiradas en 1823, los del Mar y Real destruidas sus esculturas en 1936. En el puente de Serranos se colocó una imagen del santísimo Cristo de San Salvador con estatua de Santo Tomás de Villanueva, como recuerdo de la tradición que hablaba de la milagrosa imagen que desde Beirut llegó a Valencia remontando las aguas⁴⁹ y convirtió en trascendente este espacio [fig. 13].

Ante la fuerza de las aguas el ingenio procuró poner límites, pero sólo se podía aspirar a retrasar lo inevitable. En la Edad Moderna los restos de los puentes más antiguos de piedra se adscribían a época romana, como el de Quart y los restos de uno de Alzira. Sin embargo, cuando se encontraban ante una construcción de dicha época en pie, como el acueducto romano cercano a Chelva, las crónicas lo adscribían a los míticos primeros pobladores; esto es, a Túbal, nieto de Noé [fig. 14]. Probablemente para su mentalidad sólo una construcción de raíz bíblica podía preservarse en tan buen estado de la fuerza de las aguas y ser portadora de un significado de perdurabilidad.

* Este trabajo se inscribe en “Recepción, Imagen y Memoria del Arte del pasado”, Proyecto I+D, HAR 2013-48794-P, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad de España.

¹ V. BRANCHAT, *Tratado de los derechos y regalías que corresponden al real patrimonio en el Reyno de Valencia*, Valencia 1785, cap. 6.

² C. SANCHIS, J. PIQUERAS, *La condució de fusta a València (segles XIII-XX)*, en «Cuadernos de Geografía», 69/70, 2001, pp. 195-214; L. ARCINIEGA, *El abastecimiento fluvial de madera al Reino de Valencia*, en *La Cruz de los Tres Reinos. Espacio y tiempo en un territorio de frontera*, Cuenca 2011, pp. 99-134.

³ Una visión general en C. SANCHIS, *Els ponts valencians antics*, Valencia 1993; I. AGUILAR, *El territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana*, Valencia 2003; L. ARCINIEGA, *El saber encaminado. Caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna*, Valencia 2009. Sobre los puentes medievales A. ZARAGOZÁ, *Arquitectura gótica valenciana. Siglos XIII-XV*, Valencia 2000. Sobre los de la ciudad de Valencia Fray J. TEIXIDOR, *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas donde con instrumentos auténticos se destruye lo fabulosos, dejando en su debida estabilidad lo bien fundado*, Valencia, (Mss. 1767), 1895-1896, vols. 2. El análisis técnico de los de la ciudad de Valencia en *Preprints 16th International Meeting on Heritage Conservation*, Valencia 2006.

⁴ Archivo del Reino de Valencia (ARV), Real Audiencia, Procesos, Parte 3ª, Apéndice, 8.640.

⁵ A. PILES, *Historia de Cullera*, [Cullera, 1893] 1979, pp. 375-376; V. L. SIMÓ, *Les Corts Valencianes 1240 - 1645*, Valencia 1997, pp. 461 (cortes 1564-65) y 486 (cortes 1585).

⁶ Archivo Histórico de Cullera (AHC), nº 122 Llibre de l'Administració dels Jurats, 1580-1581. AHC, Protocolos, Francisco Gerónimo Domínguez, n. 668; 29/VI/1596.

⁷ Archivo Corona de Aragón (ACA), Consejo de Aragón, legajo 864, nº 1/1 y 1/3 es la traza.

⁸ J. E. MARTÍNEZ, *Archivo de la Corona de Aragón. Catálogo de la documentación relativa al antiguo reino de Valencia contenida en los registros de la Real Cancillería Real... I. Jaime I el Conquistador*. 1934, p. 396, doc. 1.814. Transcrito por P. Ramón de María en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, t. XVII, enero-febrero de 1936, p. 37.

⁹ M. DE VICIANA, *Libro Tercero de la Chronyca de la inclicita y coronada ciudad de Valencia y de su Reyno*, [Valencia, 1564] 1881, p. 336. Sobre el proceso constructivo J. PI, V. PONS, *La construcción de un puente en el camino real de Barcelona (Vila-real, 1486-1509): aportación a la obra del Mestre d'obres Pere Compte*, «Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura», LXXVIII, 2002, pp. 197-212.

¹⁰ P. DE CAVEREL, *Ambassade en Espagne et en Portugal (en 1582), de R.P. en Dieu, Dom Jean Sarrazin, abbé de St.-Vaast, du conseil d'Etat de Sa Majesté Catholique, son premier conselier en Arthois, etc.*, Arras 1860.

¹¹ E. SOLER, *El viaje de Beramendi por el País Valenciano (1793-1794)*, Valencia 1994.

¹² A. DE BETANCOURT, *Noticia del estado actual de los caminos y canales de España*, «Boletín Oficial de Caminos y Puertos The Burlington Magazine», 13, 1843.

¹³ S. COBARRUVIAS, *Tesoro de la Lengua castellana, o española*, Madrid 1611, p. 592v.

¹⁴ JOANNES A MÑATONES / EPS. SEGOBRICENSIS VIATO / RUM PERICULIS PROS / PICIENS HUNC PONTEM / A FUNDAMENTIS EREXIT / ANNO 1570.

¹⁵ A. PONZ, *Viage de España...*, Madrid 1774, III, carta nona, pp. 247-258.

¹⁶ J.E. MARTÍNEZ, *Archivo de la Corona de Aragón... cit., II. Pedro el Grande*. 1934, pp. 89 y 431 doc. 369 y 2.018. A. MARTÍNEZ, J. A. MARTÍNEZ, *Llibre de l'Obra dels ponts d'Al-Gezira*, «Al-Gezira», 8, 1995, pp. 81-177.

¹⁷ Sobre los puentes de Alcira y las diferentes hipótesis de la antigüedad de sus puentes véase fray J. B. MORERA, *Historia de la fundación del monasterio del valle de Miralles y hallazgo y maravillas de la Santissima Ymágen de Ntra. Sra. de la Murta*, Alcira, (Mss. 1773) 1995, p. 31. C. SANCHIS, *Els ponts...*, cit., pp. 102-104. A. MARTÍNEZ, J. A. MARTÍNEZ, *Llibre...*, cit. Sobre la integración de los puentes en sistema defensivo de la villa véase A. FERRER, *Les muralles d'Alzira, escut de la ciutat i clau del Xúquer*, en *Castell, torres i fortificacions en la Ribera del Xúquer*, Valencia 2003, pp. 75-88.

¹⁸ F. MARÍAS, *La arquitectura de la ciudad de Valencia en la encrucijada del siglo XV: Lo moderno, lo antiguo y lo romano*, en «Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte», XII, 2000, pp. 25-38.

¹⁹ Sobre la relación de la ciudad con el río, que es considerado su esencia y razón de ser, a través de las representaciones gráficas véase V. M. ROSSELLÓ, J. ESTEBAN, *La façada septentrional de la ciutat de València*, Valencia 1999.

²⁰ P. ESCLAPÉS, *Resumen historial de la fundación y antigüedad de la ciudad de Valencia de los edetanos o del Cid...*, [Valencia, 1738] 1805. Fray J. TEIXIDOR, *Antigüedades...*, cit., 1895-1896. M. A. ORELLANA, *Valencia Antigua y Moderna*, Valencia, (Mss. 1790) 1923-1924, vols. III.

²¹ Sobre su proceso constructivo A. SERRA, *Caminos, acequias y puentes. Las actividades de los maestros de obras en la ciudad y el territorio de Valencia (siglos XIV y XV)*, en *Historia de la ciudad*. II, Valencia 2002, pp. 108-124.

²² Archivo Municipal de Valencia (AMV), Libros de Fábrica de Murs i Valls; años 1529-1576. Una de las mejoras fue la de la escalera que descendía al cauce del río, reedificada en 1574 por Tomás Mellado por 57 libras.

²³ M.M. CÁRCCEL, *Vida y urbanismo en la Valencia del siglo XV*, en «Miscellania de textos Medievales», 6, 1992, pp. 255-619; en pp. 390 y 609.

²⁴ S. CARRERES, *La Valencia de Juan Luis Vives*, Valencia 1941, p. 23. El proceso constructivo en M. GÓMEZ-FERRER, *Arquitectura en la Valencia del siglo XVI. El Hospital General y sus artífices*, Valencia, 1998. L. BOSCH, *Las claves de la construcción del puente de serranos de Valencia*, en *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Valencia 2009, I, pp. 211-226.

- ²⁵ M. J. TEIXIDOR, *Les vistes de la ciutat de València*, en *Les vistes valencianes d'Anthoine van den Wijngaerde (1563)*, Valencia 1990, pp. 43-98. V. M. ROSSELLÓ, J. ESTEBAN, *La façada...*, cit.
- ²⁶ La antigua pasó a denominarse *Fàbrica Vella de Murs i Valls*. C. SÁNCHEZ-CUTILLAS, *La Fàbrica vella, dita de Murs i Valls*, en *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, XI, 1967, pp. 199-220. V. MELIÓ, *La "Junta de Murs i Valls". Historia de las obras públicas en la Valencia del antiguo régimen, siglos XIV-XVIII*, Valencia 1991.
- ²⁷ ACA, Consejo de Aragón, legajo 651, n. 51/1.
- ²⁸ M.J. TEIXIDOR, *Una obra emblemática de la Fàbrica Nova del Riu: el pont de la Mar (1592-1596)*, en «Cuadernos de Geografía», 67-68, 2000, pp. 147-166.
- ²⁹ AMV, Libros de Fàbrica de Murs i Valls; años 1529-1576; capítulos del 18 de noviembre de 1546.
- ³⁰ V. MELIÓ, *La "Fàbrica de Murs i Valls". (Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del Antiguo Regimen)*, Tesis doctoral, Universidad de Valencia, 1990, p. 81. El 14 de mayo de 1592 reconoce haber recibido 4 libras, 15 sueldos y 10 dineros *per les trases que fiu per a la edificació del pont del riu de la dita ciutat de Valencia, dit de la mar, per a enviar a sa Magestad*. Confirmado el emplazamiento por Felipe II y Juan de Herrera (AMV, Cartas Reales, h3-6, f.188v. Madrid, 6 de enero de 1592).
- ³¹ Citado por M. J. TEIXIDOR, *Una obra emblemática...*, cit., p. 154.
- ³² F. PINGARRÓN, *Arquitectura religiosa del siglo XVII en la ciudad de Valencia*, Valencia 1998, pp. 48-52. Sobre su proceso constructivo véase V. MELIÓ, *La "Fàbrica..."*, cit., 1990. Una parte en la publicación de 1991. M. J. TEIXIDOR, *Una obra emblemática...*, cit. L. ARCINIEGA, *El monasterio de San Miguel de los Reyes*, Valencia, 2001, vol. I, pp. 220-247. ID., *El saber encaminado...*, cit.
- ³³ F. CARRERES, *Els casilicis del pont de la Mar*, en «Anales del Centro de Cultura Valenciana», 19, 1934, pp. 64-65. V. MELIÓ, *La "Fàbrica de Murs i Valls"...*, cit. ID., *La "Junta de Murs i Valls". Historia...*, cit. L. ARCINIEGA, *El saber encaminado...*, cit.
- ³⁴ P.J. PORCAR, *Coses evengudes en la ciutat y Regne de Valencia*, (Mss. 1589 - 1628) Madrid 1934, vols. II, anotaciones 93 y 123. V. MELIÓ, cit., 1991, pp. 78-80.
- ³⁵ AMV, Obras del Río, años 1594-1595; sig. II.II.2; y años 1595-1596; sig. II.II.3.
- ³⁶ V. MELIÓ, *La "Junta de Murs i Valls". Historia...*, cit., p. 79.
- ³⁷ L. de VEGA, *El peregrino en su patria*, Sevilla 1604.
- ³⁸ Su proceso constructivo puede seguirse en V. MELIÓ, *La "Junta de Murs i Valls". Historia...*, cit., pp. 83-86. F. PINGARRÓN, *Arquitectura...*, cit., 1998, pp. 56-57.
- ³⁹ L. ARCINIEGA, *El saber encaminado...*, cit.
- ⁴⁰ G. ESCOLANO, *Década primera de la historia de la insigne, y coronada ciudad y Reyno de Valencia*, 1610, libro IV, col. 768.
- ⁴¹ Señalado por *El diario del viaje a España del cardenal Francesco Barberini escrito por Cassiano del Pozzo*, ed. A. ANSELMI, Aranjuez 2004. Destacó su carácter inédito L. CLARE, *L'Espagne et la France à travers une relation de voyage inédite de 1626*, en *L'Age d'Or de l'influence espagnole. La France et l'Espagne à l'époque d'Anne d'Autriche 1615-1666*, 1991, pp. 79-95.
- ⁴² Así lo indica G. ESCOLANO, *Década...*, cit., libro IV, cap. XI, col. 767. V. MELIÓ, *La "Junta de Murs i Valls". Historia...*, cit., pp. 82-83.
- ⁴³ P. S. CUBERO, *Peregrinacion que ha hecho de la mayor parte del mundo don Pedro Cubero Sebastian...*, Zaragoza 1688 (segunda impresión), p. 148.
- ⁴⁴ A. PONZ, *Viage de España...*, Madrid 1774, Libro IV, carta IX, n. 36.
- ⁴⁵ H. COCK, *Relación del viaje hecho por Felipe II, en 1585, a Zaragoza, Barcelona y Valencia, escrita por Herique Cock, notario apostólico y archero de la guardia del cuerpo real, y publicada... por Alfredo Morel-Fatio y Antonio Rodriguez Villa*, Madrid 1876, p. 248. G. MAYANS, *El arte de pintar*, Valencia, 1999, p. 162.
- ⁴⁶ Fray J. TEIXIDOR, *Antigüedades...*, cit., t. I, p. 79.
- ⁴⁷ La noticia en G. ESCOLANO, *Primera Parte de la década primera de la historia de la insigne, y coronada ciudad y Reyno de Valencia*. Valencia 1610, col. 773; y *Segunda Parte...*, 1611, col. 164. Siguieron esta posibilidad Nicolás Antonio, Rodríguez, Ortí, Ximeno, Mayans, Sales... Y fue negada por Fray J. TEIXIDOR, *Antigüedades...*, cit., t. I, pp. 54-62. Una revisión y nueva interpretación en L. ARCINIEGA, *Miradas curiosas, temerosas e intencionadas al pasado en la Valencia de la Edad Moderna*, en *Memoria y significado: Uso y recepción de los vestigios del pasado*, Valencia 2013, pp. 61-94.
- ⁴⁸ Fray J. TEIXIDOR, *Antigüedades...*, cit., t. I, pp. 51-77. S. CARRERES, *Los casilicis del puente de Serranos, de Valencia*, «Anales del Centro de Cultura Valenciana», 2, 1928, pp. 150-152. F. PINGARRÓN, *Arquitectura...*, cit., 1998. A. BUCHÓN, *Ignacio Vergara y la escultura de su tiempo en Valencia*, Valencia 2006.
- ⁴⁹ J. B. BALLESTER, *Identidad de la imagen del S. Christo de S. Salvador de Valencia*, Valencia, 1672. F. ALMARCHE, *Noticias topográficas de la ciudad de Valencia, según un manuscrito de Antonio Suárez. Siglo XVIII*, en «Archivo de Arte Valenciano», 1925, pp. 53-62; en p. 57.