



Riu Túria, pont del Mar i Pla del Remei al fons.

FOTOGRAFIA DE J. LAURENT.  
1870IBLIOTECA NACIONAL

**TAFANERIES**  
Valencianes



**Francesc J. Hernández**  
DEPARTAMENT DE SOCIOLOGIA  
UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

■ El primer projecte modern d'un port per a València fou fet el 1686 pel valencià **Thomas Güelda**. L'obra era necessària perquè set anys abans la ciutat havia obtingut privilegi reial per comerciar amb altres regnes i només disposava d'un precari embarcador. Al remat, aquell projecte no fou realitzat, com tampoc ho fou un altre que Güelda havia concebut el 1676: fer un canal navegable entre el Grau i els voltants de València.

Pensem que en aquells anys estava construint-se el Canal Reial del Llenguadoc (que la Revolució Francesa anomenà del Migdia). Amb tot, aquests tipus d'obres hidràuliques es desenvoluparen molt durant la segona meitat del segle XVIII. El 1753 s'encetaren les obres del Canal de Castella i el 1770 les del Canal del Manzanares, dissenyat per **Ramon Durán**. Posteriorment començarien les obres de l'ambiciós canal, dissenyat per **Carlos Lemaur**, entre la Serra de Guadarrama i Sanlúcar de Barrameda (del qual només es feren 27 km) i el canal de Reus al port de Salou, obra de **Juan Soler Fanega**.

Potser la proliferació d'obres hidràuliques esmentada animà en **Tomás de Barrachina Marzo** una idea agosarada, que formulà el 1773: fer navegable el Túria entre Terol i València. En aquella època, Barrachina era regidor de Terol. Havia estat promogut a gentilhome junt amb el seu pare, **Miguel**, el 1753, i seria posteriorment regidor perpetu en l'última dècada del segle XVIII. Sembla que fou un home d'un taranna just, perquè s'inhibí dels pleits on hi havia implicats altres persones amb cognom Barrachina, alguna vegada renuncià al seu sou i estava molt interessat en la història del seu poble, com ho demostra el fet que animà estudis sobre el moviment de les Comunitats a Aragó. Però, malgrat les virtuts del promotor i l'interès de la seua proposta, sembla que cap autoritat valenciana fou receptiva a la seua idea.

Setze anys després hi hagué un

**Canal navegable entre València i el Grau.** A la fi del segle XVIII, l'enginyer Joaquín de la Croix y Vidal presentà un projecte exhaustiu per fer un canal navegable des del Pla del Remei fins al Grau.

# El Túria, navegable

► Des del segle XVII hi hagué projectes per fer el riu Túria navegable fins a València des de Terol o des de la mar

altre projecte de canal per tal d'unir València al mar. Probablement fou començat per **Vicente Fornells**, un arquitecte valencià que havia fet obres hidràuliques a Aranjuez. En morir, cap al 1780, el projecte seria continuat, sota les ordres de l'inquisidor de la ciutat **Pedro Joaquín de Murcia**, per **Mauro Minguet**, mestre d'obres de la ciutat de València, que fou un dels encarregats de donar notícia a les autoritats dels efectes que patí la ciutat pel terratrèmol del 1775. El projecte de canal de Fornells i Minguet, que fou informat per **Francisco Benito Escuder** i pel torrentí **Vicente Guerau de Arellano Puchades**, tampoc no progressà.

El maig del 1796, una Reial Ordre encarregava la redacció d'un altre projecte de canal navegable entre València i el Grau al capità de fragata i enginyer **Joaquín Maximiliano de la Croix y Vidal**.

Joaquín de la Croix va nàixer el 1759. Fou fill de **José María la Croix**, baró de la Bruère, un dels fundadors, junt amb **Pascual Marín**, del «Diario de Valencia», que va veure la llum el 1790 i que fou dirigit pel baró fins al 1801. Després, entre 1792 i 1808, José María la Croix fundà altres periòdics: «Diario Histórico y Político de Sevilla», «Correo de Cadiz», «Postillón», «Diario Mercantil de Cadiz» i «Correo de las Damas». El fill, Joaquín, va fer estudis de Química i Botànica a la Universitat. El 1776 ingressà a l'acadèmia de cavallers guardiamarines d'El Ferrol. Abans de fer el projecte del canal navegable valencià fou promogut a diversos graus seguint la carrera militar: alferes i tinent de fragata i alferes, tinent i capità de navili. També havia estat



Pont de Fusta del riu Túria, postal. BIBLIOTECA NACIONAL

reconegut com a enginyer extraordinari i ordinari. El 1793 anà a Conca, per senyalar tales de fusta per a l'Armada, responsabilitat que tornaria a fer anys després a les serres de Granada. També va fer un informe sobre els boscos valencians i la manera d'extreure'n la fusta. Fou un gran defensor del bosc: «Sin bosques no puede haber marina de guerra ni mercantil, comercio, artes, fuentes, rios, pureza y salubridad en los aires, ni perfecta y floreciente agricultura».

Potser en veure les possibilitats de transport fluvial dels troncs, Joaquín de la Croix albirà la possibilitat de fer navegable el Túria. Aquell mateix any ingressà en la Societat Econòmica d'Amics del País de València, on fou molt actiu en fer informes sobre diverses millores fins el 1802. Per aquella època va contraure matrimoni amb **María Rita Gómez Cantero**. El febrer de 1794 assolí el grau d'enginyer segon i capità de fragata i a partir del 1796 es capficà en el projecte de canal navegable entre València i el Grau.

Per a Joaquín de la Croix, hi havia avantatges evidents en el canal. El fet que les mercaderies es carregaven o es descarregaven al Grau i hagueren de transportar-se fins a la ciutat suposava una despesa afegida: un vaixell amb un parell de mariners podia transportar 300 lliures de mercaderies, mentre que un carro amb dos arriars no en podia portar més de 30 lliures. Una estimació de la Reial Societat calculava que, per a l'any 1776, les despeses de transport en un any havien pujat a 2.477 reals de billó. Un exemple de l'estalvi estava en el transport de blat. El 1789, dos tercers parts del blat importat havia arribat a València per via marítima; si es disposara d'un canal, l'estalvi hauria estat de 5.000 pesos valencians, només en aquesta mercaderia. Pel que fa al transport de persones, una tartana podia allotjar, com a molt, 12 persones, mentre que un vaixell en transportava fins a 60.

El recorregut del canal previst per Joaquín de la Croix partia de la part exterior de la Porta del Mar,

prop de l'Aduana, allò que coneguem ara com el Pla del Remei (carrer Navarro Reverter). S'hi trobaria la primera drassana i un llac artificial per facilitar el moviment de les naus. A l'altura de Mont-olivert, l'enginyer havia previst una pressa, que permetria que el canal es creuara amb el riu. Un poc més endavant, on hi havia el Camí Nou al Grau, l'enginyer havia previst una segona drassana. Es trobaria prop de la partida de Penya-roja, on, dècades després, es construí una petita ermita, imperceptible ara entre les construccions de l'Avinguda de França. Des d'ací fins a la mar, el canal navegable comptaria amb una sèrie de rescloses.

L'enginyer havia fet mesuraments del cabal del Túria des de l'any 1793 i afirmava que, si es construïa una pressa, n'hi havia suficient per controlar la velocitat del riu i proporcionar cabal al canal navegable. Però també podrien afegir-se aigües de la séquia de Mestalla, que després de moure els molins de Pilars (a l'Albereda) i de Penya-roja, no tenien ús per a l'horta. Cas de sequera, també podrien emprar-se extraordinàriament les aigües provinents del molí de Morera, que es trobava en entre la Porta del Mar i la de Russafa. El febrer de 1767, en contra de l'Ajuntament, l'intendent general i corregidor autoritzà **Vicente Morera** per obrir un molí de farina extramurs. El molí tingué altres propietaris, com ara **Vicenta Morera Dodero** (suposem que filla de l'anterior), **Josefa Roca** i **Eduardo Oroval**, que l'enderrocà per construir el «Palauet Oroval». També s'afegirien aigües des del «roll» o séquia coberta de Sant Doménec. Aquesta séquia és la que explica l'elevació del claustre del convent, on ara està Capitanía General. També hi haurien aportacions d'aigua des del «vall» a Mont-olivert. Amb aquets cabals i en temporades humides, l'enginyer calculava que fins i tot navilis grans, com els llaguts, podrien remuntar el canal fins a la ciutat.

Joaquín de la Croix completà una magnífica carrera militar. Arribà a brigadier de l'Armada, cap d'Esquadra i mariscal de camp. També fou comandant general interí dels Enginyers de la Marina. Morí el 1836, sense aconseguir fer navegable el Túria.