

ESTUDIO DE LOS PAREDONES Y PRETILES DEL RÍO TURIA A SU PASO POR LA CIUDAD DE VALENCIA A TRAVÉS DEL ANÁLISIS DE LAS FUENTES DOCUMENTALES Y LOS TESTIMONIOS GRÁFICOS DE LA ÉPOCA

Ángeles Rodrigo Molina y Concepción López González

DE LA FABRICA NOVA



DITA DEL RIV

Resumen

El objetivo fundamental de esta investigación es el estudio de los paredones y pretiles que delimitan el cauce del río Turia a su paso por la ciudad de Valencia. Comienzan a construirse en 1591 siguiendo un plan de etapas determinadas por la debilidad de aquellos puntos donde las grandes avenidas causaban mayores daños. En este proyecto se han determinado dichas etapas constructivas analizando las fuentes documentales de la época, la cartografía histórica de la ciudad, y los grabados existentes. Asimismo y como trabajo "in situ" se ha analizado la técnica constructiva y los materiales empleados en la puesta en obra, las características geométricas de cada tramo y su estado de conservación. De estos datos ha sido posible establecer unas conclusiones relativas a las diferentes etapas en que fueron contruidos esos magníficos muros de contención y los datos necesarios para su posterior puesta en valor. Es el primer estudio gráfico-constructivo que de estos emblemáticos elementos se ha realizado a través del cual se da a conocer una parte del patrimonio de la ciudad, olvidado en muchos casos, y encaminado a su inclusión como Monumento Histórico-Artístico de carácter Nacional.



1 / Desde la Escuela de Caminos Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Valencia se ha desarrollado una única tesis doctoral realizada por Xavier Bertomeu Blay que lleva por título "Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia" donde se hace referencia a los puentes que atraviesan el río a su paso por la ciudad, enfocando la investigación hacia el terreno fotogramétrico y estudiando cada uno de ellos como unidades independientes sin establecer conexiones urbanísticas o constructivas. Asimismo existe otra tesis realizada en la facultad de Historia de la Universidad de Valencia desarrollada por Vicente Meliá Uribe, titu-

lada "La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen" donde se analiza la organización de la *Fábrica de Muros y Valladares* y las obras que estos realizaron, entre las que se encuentra la construcción y mantenimiento del cauce y puentes del Turia. El enfoque de esta investigación es más histórico que arquitectónico.

2 / La *Fàbrica de Murs i Valls* era la institución encargada de realizar todos las obras de infraestructura de la ciudad.

3 / Tras su estudio y análisis se puede comprobar que el mayor número de riadas se producen en otoño, siendo en el mes de

octubre donde se registra una acumulación mayor de ellas. De la primera que se tiene noticia documentada se produjo en el año 1328. La última, el 14 de octubre de 1957 que aún hoy permanece viva en la memoria de los ciudadanos.

4 / Teixidor, Fr. Josef *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas. Escribiólas de 1767*. 1895. Tomo 1. Valencia: Ed. Facsimil Paris - Valencia. 2001. Pág. 46-47.

5 / Llop, Joseph. *De la Institucio, Govern Politich y Ivridich, Costums y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu*. 1676. Valencia: Ayuntamiento de Valencia. 2001. Cap. VIII. Pág. 480.

Antecedentes

Valencia es una ciudad asentada sobre los limos aluviales acumulados en la llanura del río Turia. Su cauce ha influido notablemente en su desarrollo urbano, cultural y tecnológico pero, sobre todo, en la memoria histórica de sus ciudadanos que siempre ha ido unida a la visión del río. En este contexto resulta paradójica la escasez de estudios existentes sobre el mismo ¹ y en ninguno de ellos se analizan en profundidad las etapas constructivas de los paredones y pretilos que lo delimitan. Estos vastos elementos comienzan a construirse en el año 1591, por lo que su interés histórico está suficientemente avalado. Asimismo, y desde una óptica más constructiva, resulta de gran interés el estudio de la puesta en obra de estos grandes paredones porque suponen una imagen permanente en la historia visual de Valencia.

El estudio de estos grandes elementos que atraviesan la ciudad de este a oeste se realiza a través de dos vías de investigación diferentes pero a su vez complementarias: las fuentes documentales escritas y las fuentes gráficas. Estas últimas, entendidas como planos de obra o de proyecto, son inexistentes por lo que se hace preciso acudir a planos de la ciudad o grabados de la época. Las noticias documentales, tanto los contratos de obra o las actas de la *Fàbrica de Murs y Valls* ², como los testimonios descriptivos de los historiadores y cronistas de la época son en muchos casos contradictorias; sin embargo la imagen gráfica consigue concretar con una cierta exactitud las ambigüedades que las fuentes escritas contienen.

Historiografía

La ciudad de Valencia se ha visto quebrantada en multitud de ocasiones por las impetuosas avenidas del río Turia que han acontecido a lo largo del tiempo, arrasando la ciudad y causando en muchas ocasiones grandes destrozos y pérdidas. El río cuenta con una larga historia de riadas ³.

En el bienio de 1589-1590 hubo unas gravísimas inundaciones que provocaron daños irreparables: *A 21 de octubre dit any (1589), a les tres hores apres mig jorn per les grans plujes que avia fet dos dies arreu, vingué lo Riu de Guadalaviar tan gros que sen portá tot lo pont de la Mar, que era de fusta, y derrocá molta part del pont del Real, y un tros de la muralla, ço es, lo llens que hia desde el portal vell del Real fins a la torre del Temple...* (MSS Memorias de la ciudad al año 1589 ⁴). Conocedor el rey Felipe II de la magnitud del desastre, ordenó a las autoridades locales *examinar los medios oportunos para precaver iguales acontecimientos i que se pusieran en ejecución*. Así, el *Consell* de la ciudad mandó realizar unos grandísimos paredones, en ambas riberas del cauce, a fin de contener las bravas aguas del Turia. Con esta finalidad, se creó en 1590 una entidad municipal dependiente de La *Fàbrica de Murs i Valls*, con el único objetivo de emprender la enorme y difícil tarea de canalizar las aguas del Turia, a la que se denominó *La Fàbrica Nova del Riu*. De dicha obra Llop escribió: *La cual obra demes de servir de defensa en les avenegudes del riu adorna la ribera de aquella ab la hermosura dels cinch ponts y paredons fets ab ses baranes y boles*

de pedra, que diesen admirat a quanta lo vehuen ⁵.

En el libro de Joseph Llop *De la Institucio, Govern Politich...* (1676) aparece un grabado realizado por Francisco Quesadez de San Vicente Ferrer como protector de Valencia, bajo el anuncio de la *Fàbrica Nova del Riu* donde se puede observar una imagen de la ciudad situada a los pies del Santo. Se trata de una representación idealizada en la que, siguiendo el convencionalismo propio de la época muestra en perspectiva una Valencia de planta circular, reseñando los edificios más significativos del momento pero haciendo especial hincapié en el río. Para ello, aumenta la escala del cauce respecto a la utilizada en la representación de la ciudad. Los puentes se dibujan con mayor precisión, incluyendo los adornos de bolas sobre los pretilos, totalmente sobredimensionados y simplificados en número. De esta representación se puede extraer una imagen descriptiva de los elementos constructivos que componían el cauce del río en la época aunque con ciertas deformaciones en su forma y tamaño. (Fig. 1)

La fábrica nova del riu

Francisco Quesádez autor de la imagen con San Vicente Ferrer como protector de Valencia. Bajo el Santo se observa la ciudad donde destaca el cauce con los paredones ya construidos y decorados con sus distintivas bolas. (Imagen obtenida del libro de Joseph Llop "De la Institucio, Govern Politich...." 1676).

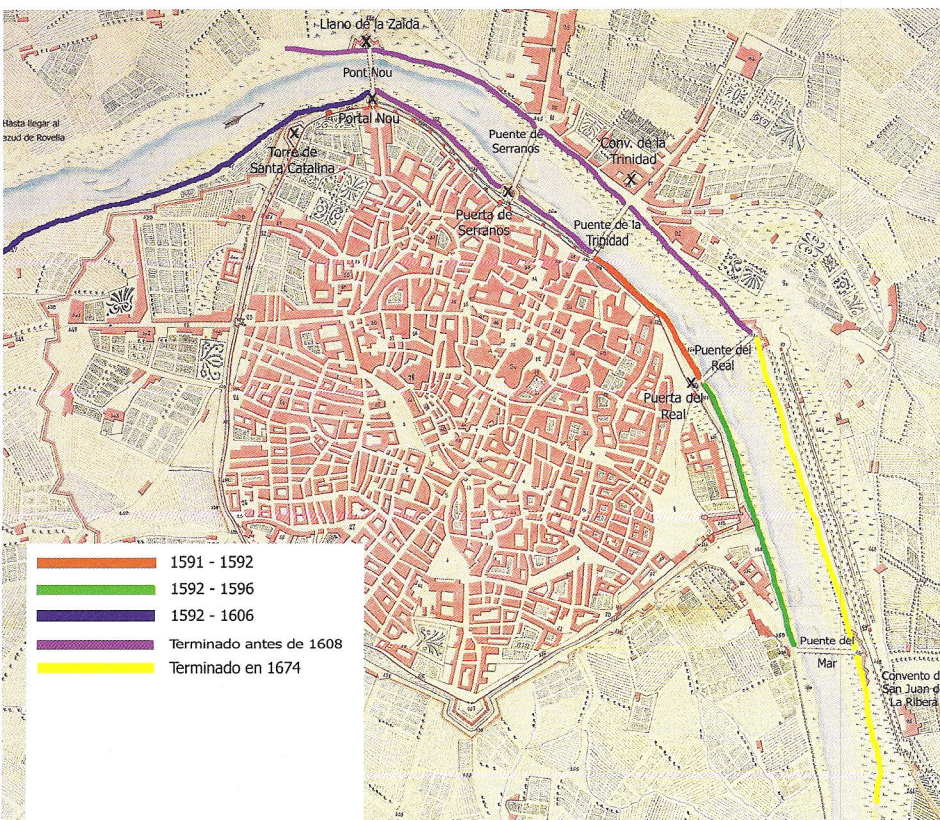
En el Archivo Municipal de Valencia se encuentran los *Libros de la Obra*

2. 1591- 1674. Secuencias constructivas de los paredones del río Turia.

6 / Libro de Obra Nueva del Río. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1591-1592. II.II.-1 p. 39 filas de 33 a 42.

7 / LLOP, Joseph. *De la Institucio, Govern Politich y Iuridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Vallis; y Nova, dita del Riu.* 1676. Valencia: Ayuntamiento de Valencia. 2001. Cáp. VIII. Pág. 479.

8 / TEIXIDOR, Fr. Josef *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas. Escribiólas de 1767.* 1895. Tomo 1. Valencia: Ed. Facsímil Paris - Valencia. 2001. Pág. 80.



Nueva del Río, años 1590-1592. En los mismos aparece un fragmento donde se indican los cuatro primeros tramos que la *Fábrica Nueva del Río* pretendía construir, iniciando con ellos las largas y costosas obras de los paredones del río Turia: ... *dites quatre parets que han de fer, ço es, la paret que te de pendre de la torre de senta Catalina fins al cap del pont nou a la part de Valencia y del pont de la Trinitat fins al portal del Real a la part de Valencia y del cap del pont nou devers la Sayda fins al cap del pont 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 6.

Para determinar los datos referentes al inicio de las obras se hace necesario acudir exclusivamente a las fuentes escritas de las cuales se puede concluir que las obras se iniciaron en 1591, en el tramo comprendido entre el puente de la Trinidad y el puente del Real en su margen derecha, finalizándose un año después. Más tarde, en 1592 dio comienzo la construcción de los paredones por el oeste, desde Mislata, a la altura de las Acequias de Favara y Rovella hasta llegar al puente de San José finalizándose en 1606. Es

evidente, por tanto, que las obras en ese tramo no se iniciaron desde la citada torre de Santa Catalina, tal y como en un principio *La Fábrica Nueva del Río* pretendía, sino mucho más allá: ...*es fabricà lo pont nou dit del Real y la paret que ve desde los ponts de les cequies de Favara, y Rovella que estan junt a la Creu de Mislata, fins al Portal Nou y es continuà la obra de la Fábrica del pont nou, que està en dit portal por lo any 1606* 7.

Paralelamente (1592) se iniciaron los paredones del tramo comprendido entre el puente del Real al puente del Mar, obras que finalizaron en 1596, año en el que se inauguró este puente 8. Según Llop, las obras continuaron desde el puente de San José o Pont Nou hacia el mar, hasta llegar al Convento de San Juan de la Ribera, terminando los paredones en agosto de 1674. (Fig. 2)

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



3. NOBILIS AC REGIA CIVITAS VALENTI IN HISPANIA 1608. Grabado de Antonio Mancelli donde plasma la ciudad de Valencia con el río encauzado con gran parte de los paredones ya construidos.

análisis de esta cartografía se puede apreciar claramente que en 1608 ya se había construido el tramo desde Mislata hasta el puente de San José y el tramo comprendido entre el puente del Real y el puente del Mar, en la margen derecha. Asimismo estaba concluido el tramo de paredón comprendido entre el puente de San José y el puente del Real en ambas riberas del río (Fig. 3). Sin embargo, las obras de la margen izquierda se desarrollaron más lenta-

mente, y no fue hasta 1674, tal y como afirma Llop, que llegaron hasta el Convento de San Juan de la Ribera. Por el oeste se continuó hacia Mislata, hasta llegar al camino de Campanar pasada la carretera de Burjasot.

Los planos realizados por Thomas Vicente Tosca a lo largo del siglo XVIII son de una extraordinaria exactitud. El realizado en 1704, que lleva por título *Valentia Edetanorum/aliis Con- testanorum, vulgo del Cid* es una obra

de grandes magnitudes (2'75 x 2'09m). La minuciosidad del autor se hace patente no sólo en la delineación del trazado de las calles, sino que además refleja con exactitud el interior de las manzanas distinguiéndose con detalle la existencia de patios, claustros o jardines. Proporciona una inestimable información sobre la tipología edificatoria pudiéndose constatar la altura de las edificaciones gracias a la representación en perspectiva de las mismas,



9 / Veasé: MELIÓ UNIBÉ, Vicente. *La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cáp. VI. Pág. 353.

10 / La primera de ellas tramo fue realizado por Bautista Pons, maestro cantero, por 12 dineros en menudos el quintal de reble y 47 reales moneda cada vara cúbica de 64 palmos de sillares. El segundo tramo lo realizó Ignacio Milliter, costando 3025 reales los sillares de los 1500 palmos de paredón y 12 dineros en menu-do el quintal de toda la piedra reble del dicho tramo.

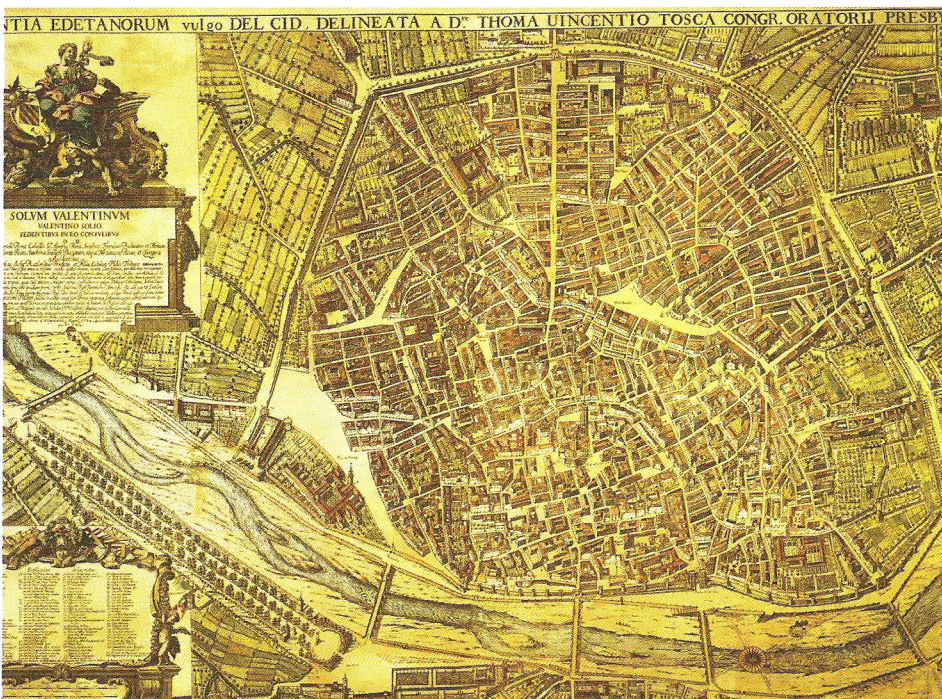
11 / *Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1782. sig. oo., 17 lio 4. Archivo Municipal de Valencia.

12 / *Obras en el Turia*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1891 y 1989. Sección III, subs B. Case I, Subclase A.

13 / BERTOMEU BLAY, Xavier. *Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia*. Tesis doctoral inédita. Escuela Superior de Caminos Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Valencia. 1986. Vol.3. Anejo 7. Pág. 160.

14 / CATALÀ GORGUES, Àngel. *Protagonismo del río Turia en el devenir urbano de la ciudad de Valencia*. Separata Revista Cimal, 1992. nº 23. Pág.26.

4. VALENTIA EDETANORUM VULGO DEL CID. Plano de la Ciudad de Valencia realizado por el Padre Tosca en 1704. Se observa con gran detalle que los paredones estaban terminados en ambas riberas, en los tramos que rodean a la ciudad.



falseada en beneficio del trazado de las calles, que se mantiene visto en su totalidad. El río se dibuja con gran exactitud y detalle incluyendo las características bolas ornamentales situadas sobre los pretiles que aún hoy persisten en su mayoría (Fig. 4). Ya en junio de 1729 se comenzó a ejecutar, en la margen derecha, el paredón comprendido entre el puente del Mar y la ermita de Monteolivete, obras que costaron la cantidad de treinta y cuatro mil novecientas libras **9**.

En el año 1782 se continuó la construcción del paredón de la margen derecha desde Monteolivete hacia el mar. Las obras se ejecutaron en dos fases, cada una de ellas de 1500 palmos de longitud **10**. Lorenzo Martínez, Arquitecto y Maestro Mayor de Obras y Andrés Soler, Maestro Cantero, fueron los encargados por la *Fábrica Nueva del Río* para la realización del proyecto **11** (Fig. 5). Tuvo que pasar casi un siglo para que continuase la construcción de los paredones. En 1881 se reanudaron las obras hacia el mar llegando, ya entrados en el siglo XX, hasta el puente del ferrocarril en la margen izquierda del río, y en la derecha hasta la población marítima de Nazaret **12**. Del siglo XIX existe más documentación gráfica consistente en cartografía, grabados y dibujos o pinturas como la (Fig. 6) de Thomas Shotton realizada en 1838. Se trata de una litografía a color de 24 x 38'5 cm extraída de la Biblioteca Valenciana don-

de se representa una vista del río Turia desde la ronda de Predicadores. A la izquierda de la imagen se sitúa la muralla de la ciudad y al fondo el puente del Real con unas grandes escalinatas de bajada al cauce, actualmente desaparecidas. Los pretiles se mantienen tal y como podemos verlos en esta fidedigna imagen. La cartografía realizada durante el siglo XIX tiene escaso valor documental en lo que al cauce del río se refiere ya que es mucho menos minuciosa que la representada por el Padre Tosca.

En 1953, por acuerdo de Consejo de Ministros, comenzó la construcción de los dos kilómetros y medio de pretil ante el poblado de Campanar, con las típicas bolas en gran parte de ella **13**. Después de la riada de 1957, además de todas las obras de reconstrucción que se hubieron de llevar a cabo en el cauce, se construyeron, en la ribera izquierda, los paredones hasta llegar a Mislata completando así la totalidad de los mismos a su paso por Valencia **14**. (Fig. 7)

Materiales y puesta en obra

El empeño por realizar unos "diques de contención" que pudieran soportar el empuje de las aguas llevó a la *Fábrica Nueva del Río* a indicar exhaustivamente todos los detalles de dichas obras en su libro de la *Obra Nueva del Río* (1591-1592) tanto en dimensiones y materiales como en la forma de ejecutarlos: Los muros debían ser de unos 24 palmos de alto y de 10 a 12 palmos de ancho, y debían ser realizados en forma de talud, el cual debía de tener 3 palmos en su parte ancha con el fin de conseguir la inclinación necesaria para resistir el empuje



5. VISTA DE VALENCIA. Anónimo s. XIX. Basado en la litografía de Bichebois pero más simplificada "Vue prise de la rive gauche du Guadalaviar. Tomada de la riber izquierda del Guadalaviar à Paris, chez Bulla éditeur, rue Tiquetonne, 18. Lith. par Bichebois et Dumouza. Fig. par Bayot. Imp. Lemercier Bernard", entre 1801 y 1865. Realizada desde la ribera izquierda, a la altura de San Pio V, se observa el mirador realizado en el pretil que se utilizaba para que los carruajes pudiesen dar la vuelta. Litografía a color, imagen 9'5 x 15'5 cm. (Biblioteca Valenciana).



Vista de Valencia.

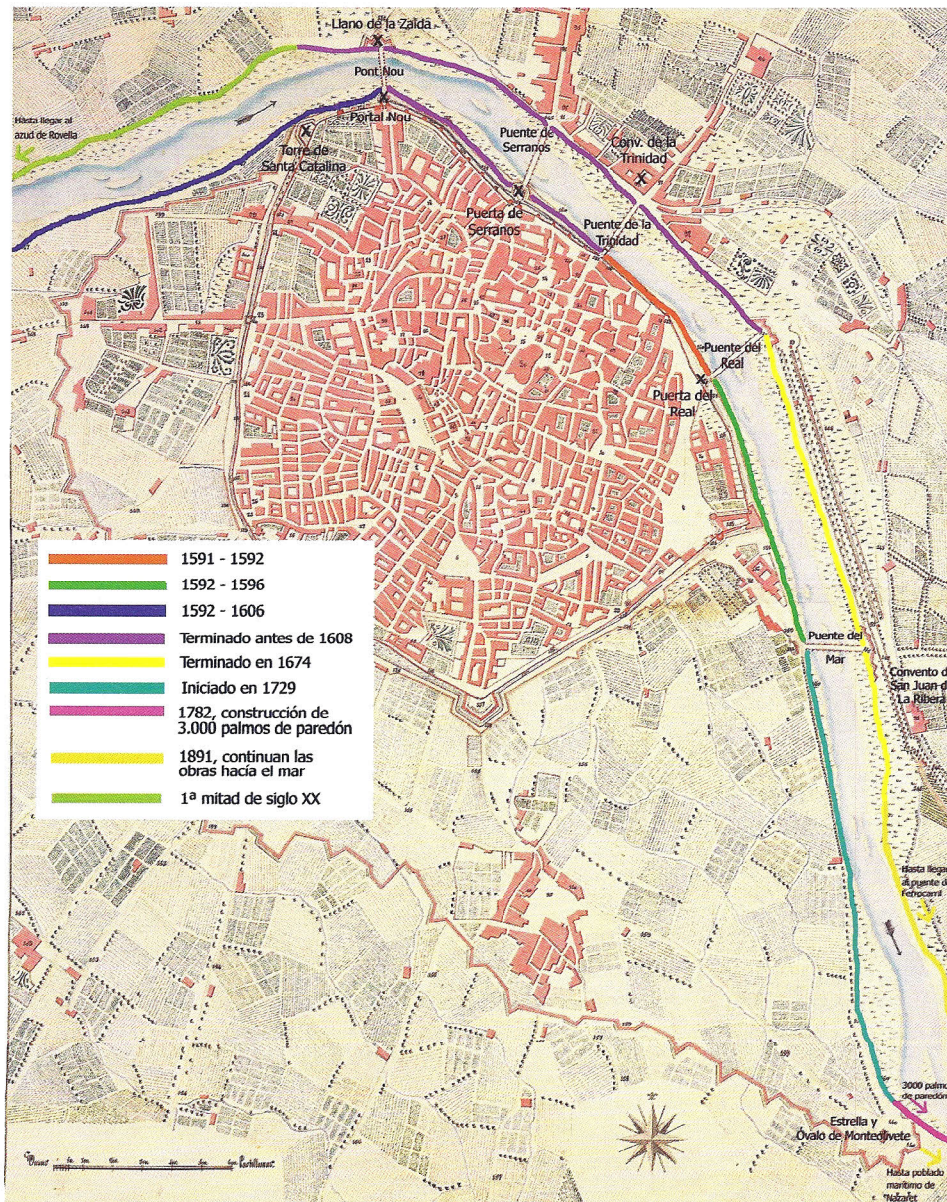
6. VISTA DEL RÍO TURIA DESDE LA RONDA DE PREDICADORES. Boys, Thomas Shotter (1803-1874). Perspectiva del cauce realizada en 1838 desde la margen derecha del río. Litografía a color, imagen 24 x 38'5 cm. (Biblioteca Valenciana).



- 15 / Libro de Obra Nueva del Río. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1591-1592. II.II.-1 p. 39 filas de 42 a 67.
- 16 / Según el Libro de la Obra Nueva del Río, la piedra utilizada provenía de la cantera de Godella.
- 17 / Libro de Obra Nueva del Río. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1591-1592 II.II.-1 p. 100 filas de 50 a 100.
- 18 / MELIÓ URIBE, Vicente. *La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. VI. Pág. 352.

- 19 / Véase, LLOP, Joseph. *De la Institució, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu*. 1676. Valencia: Ayuntamiento de Valencia. 2001. Pág. 481.
- 20 / MELIÓ URIBE, Vicente. *La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. Valencia. 1990. Tomo I, Cap. IV.
- 21 / *Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1782. oo. 17 lio 4, p.3.
- 22 / *Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río* oo. 17 lio 4, p. 4.

7. 1591- 1953 Plano explicativo de la evolución constructiva de los paredones del antiguo cauce del río Turia.

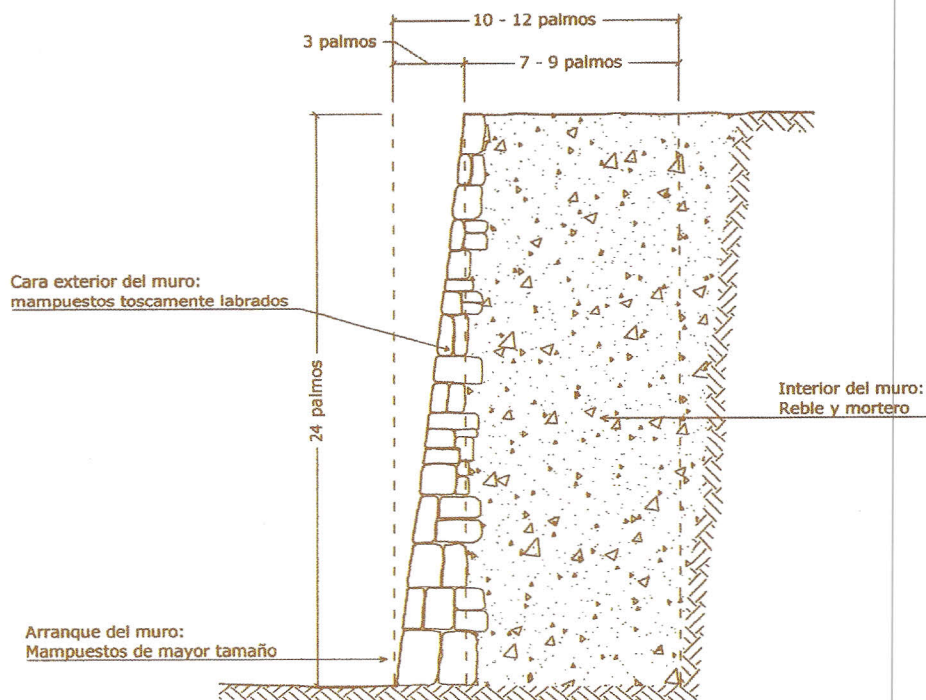


de las aguas y asegurar su estabilidad 15 (Fig. 8). Para la ejecución de estos muros utilizaban el máximo número de carretales que podían conseguir 16, los cuales eran desbastados toscamente con pico hasta conseguir los mampuestos requeridos. Los más grandes serían utilizados en los arranques para así mejorar las condiciones de apoyo del muro, y el resto se utilizarían para la cara exterior del talud, dejando las partes más anchas de los mampuestos vistas en el exterior, y colocando algunos de ellos a tizón para así obtener el trabazón adecuado con el interior del muro, el cual era realizado con ripios ("reble") mezclados con morteros de cal. En las zonas donde el paredón se encontraba bajo el agua, se realizaba un enrejado de madera, a modo de encofrado perdido, que lo envolvía. Éste facilitaba su construcción además de proteger al muro de la acción del agua; con el tiempo, este enrejado de madera se iría descomponiendo y más tarde desaparecería: ...*totes estes damunt dites parets que se han dit se deguen fer per força millor, fetes de mamposteria y cal molt grossa 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* 17. Todas las obras construidas en el río se realizaban mediante sistema de destajo 18, lo cual explica el escaso periodo de tiempo en que fueron ejecutadas, y eran adjudicadas por subasta, en asambleas que convocaba la Ilustre Junta y a la que eran llamados todos los obreros y canteros del lugar.

Los paredones del río se arrendaban por "caixades" (tramos), de 30 palmos de ancho y, dependiendo del tra-



8. Sección constructiva de los paredones según la Fábrica Nueva del Río.



mo a construir, de 24 palmos de altura, y con el grosor que se indicaba en cada arrendamiento. Cada una de “les caixades” venía a costar alrededor de 66 libras **19**. Dichas obras debían ser visitadas anualmente por los Ilustres Obreros y Jurados, y además contaban con las figuras del “Vehedor” (persona que debía acudir a las obras diariamente y comprobar su buena ejecución, así como comprobar que los materiales utilizados eran los acordados en el momento de su arrendamiento) y del “Sobrestant” (encargado de administrar los gastos) **20**.

Tras la riada de 1731 que demostró la “ineficacia” de los paredones construidos hasta el momento y, para las obras ejecutadas a partir de 1782, se planteó una mejor forma de ejecutar los paredones, mejorando el arranque de los mismos que se realizó en sillares, por ser la zona más dañada en la riada, mientras el resto del paredón se realizaría con reble y mortero. Los sillares, de la cantera de Godella, debían ser *de buena calidad tan solamente de devastar* **21**: *...las que deveran ser de diez palmos de largas colocadas alternativamente tres hiladas cada una de dos piezas que formen dicho diez palmos, siendo una de seis palmos y la otra de quatro poco mas o menos y de tres hasta quatro palmos de ancha cada hilada y después de esta otra hilada una entera de dichos diez palmos de larga lo que menos tres de ancha y así esta como las demás hiladas de dos piezas. deveran tener dos palmos y medio de recias y cuya forma se han de colocar en toda la distancia de los mil y quinientos palmos, tres hiladas de dos piezas y una entera las que deveran ser cuadradas y sin falta* **22**.

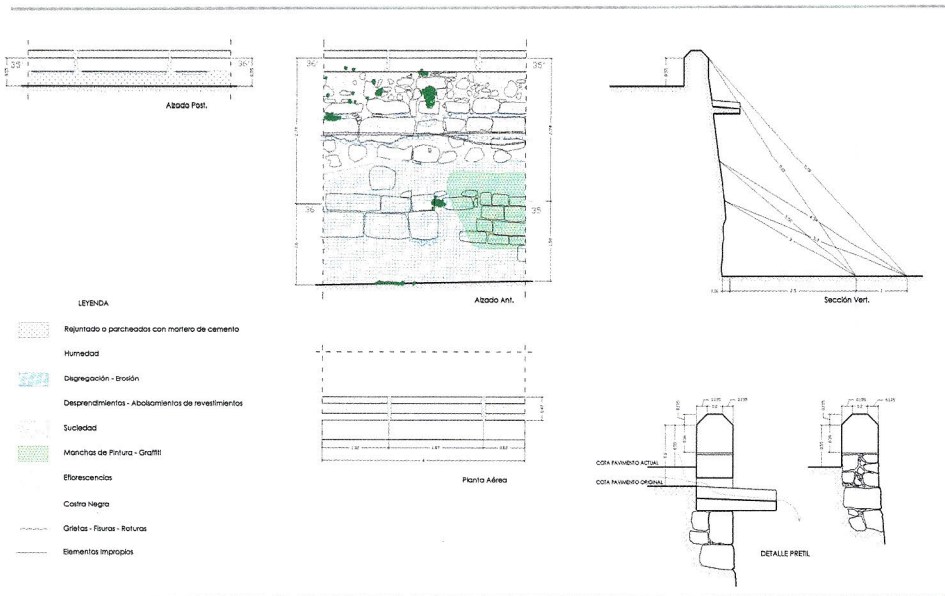
El resto del muro se construiría con reble, cuya piedra debía ser tosca y del tamaño que el encargado de las obras creyese conveniente, ya fuesen gordas, medianas o pequeñas. En cuanto a las dimensiones de paredón, podía oscilar entre 12 y 13 palmos de alto y 8 palmos de ancho. Todos los paredones ejecutados en la margen derecha se realizaron intencionadamente a mayor altura que los realizados en la rivera opuesta ya que en el caso de que aconteciese una nueva riada, esto evitaría que las aguas entrasen en la ciudad desviándose hacia la huerta.

Levantamiento planimétrico

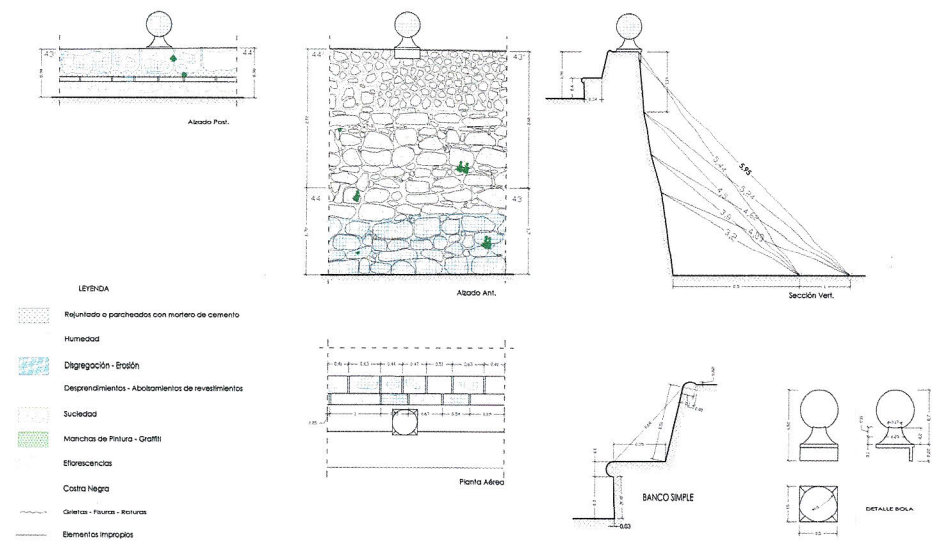
Dada la inexistencia de documentación gráfica relativa al proyecto de ejecución de los pretilos del río, se ha llevado a cabo en este estudio un levantamiento gráfico de los paredones de contención. La gran extensión de los muros ha obligado a realizar una división de los mismos en tramos (de puente a puente), subdividiendo cada uno de ellos en tramos más pequeños (subtramos) en base a las diferencias

constructivas y geométricas determinadas con anterioridad.

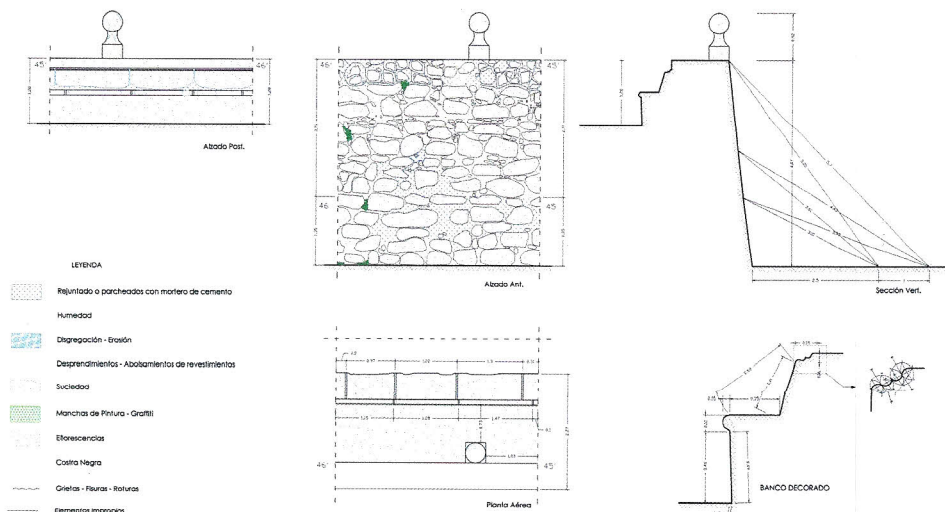
De cada subtramo se eligió una muestra representativa de aproximadamente 4 o 5 metros de anchura, según los casos, para la realización del estudio. Se han computado un total de 34 muestras, una por cada subtramo. Posteriormente se llevó a cabo el levantamiento gráfico de cada muestra. Para ello se han empleado medios tradicionales basados en sistemas de medición directa para determinar taludes y elementos ornamentales; asimismo se ha utilizado la restitución fotogramétrica con apoyo métrico manual para documentar el despiece de sillares y mampuestos de los paredones; por último se han utilizado medios auxiliares topográficos, compaginados con ortofotografías aéreas para establecer el recorrido de los paredones y obtener de este modo el plano topográfico del conjunto. De todo ello ha sido posible concretar una serie de planos que contienen un nivel de información inexistente hasta el momento. (Figuras 9, 10 11 y 12)



9



10



11

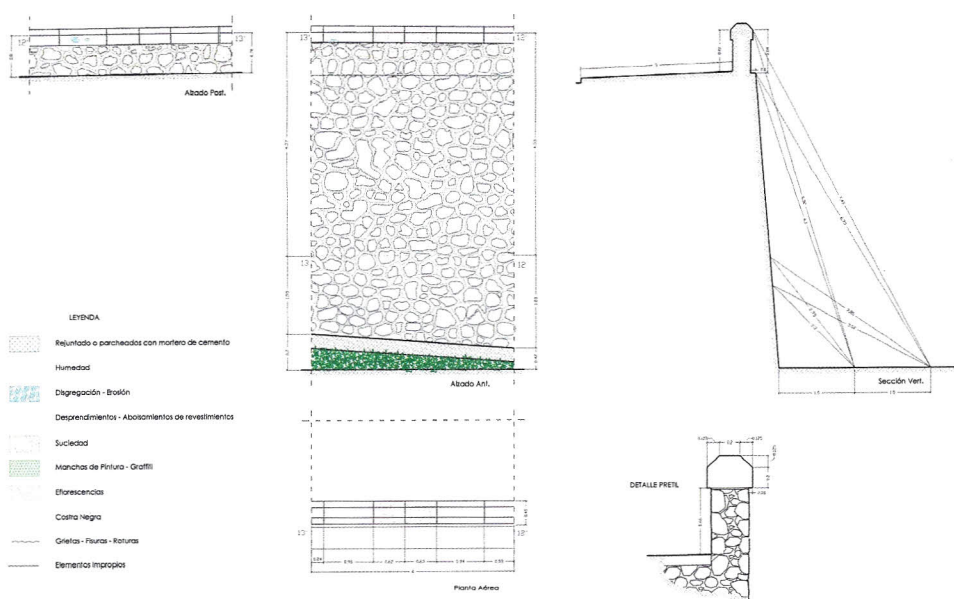
9, 10, 11, 12. Levantamiento gráfico del estado actual de cuatro subtramos de los paredones. Se computo un total de 34 subtramos.

Conclusiones

Esta investigación tiene por objeto el estudio de los paredones y pretiles del antiguo cauce del río Turia a su paso por la ciudad de Valencia. Estos vastos elementos comienzan a construirse para evitar la entrada de agua durante las avenidas en el año 1591, siguiendo un plan de etapas determinado por la urgencia de reforzar los puntos más débiles de la riveira del río.

Primera etapa: del puente de la Trinidad al puente del Real en la margen derecha. Se construye en un solo año (1591-1592). Longitud: 418 m.; altura media: 4'80 m.; el talud varía de 12'5% a 9'37%. Mampostería ordinaria, con grandes mampuestos cuadrados e hiladas niveladas; conglomerante: mortero de cal.

Segunda etapa: donde se construyen dos tramos: A.- desde el puente de san José hacia Mislata en la margen derecha (1592-1606). Longitud 1.392'5 m.; altura entre 5'60 m. a 3'00 m.; talud muy variable según el subtramo. Mampostería ordinaria con piedra bruta de gran tamaño con enripiado en juntas. En las partes bajas los mampuestos son labrados y escuadrados debido a una reforma posterior a la riada de 1731. B.- desde el puente del Real hasta el puente del Mar en la misma margen (1592-1596). Longitud: 650'5 m.; altura media: 4'35 m.; talud de 12% excepto los últimos 30 m. donde la altura aumenta a 5'10 m. y el talud pasa a ser del 20'3%. Mampostería ordinaria con mampuestos de diferentes tamaños y formas con abundancia de enripiado hasta el actual puente de la Alameda. Desde este



12

puente hasta el del Mar mampostería aparejada con grandes mampuestos cuadrados y nivelados.

Tercera etapa: desde el puente de san José hasta el puente de Serranos y de Serranos a Trinidad en la margen derecha. Simultáneamente se construyen los paredones de la margen izquierda desde el puente de san José al puente de Real (finalizan las obras en 1608). Longitud 1909 m.; altura media entre 6'20 y 4'30 m.; talud muy variable. Mampostería ordinaria con piedra bruta enripiada. Del puente de la Trinidad al del Real en la margen izquierda la mampostería es aparejada presentando un cuadro homogéneo, debido a una intervención realizada a mediados del siglo xx.

Cuarta etapa: desde el puente del Real hasta el antiguo convento de San Juan de Ribera en la margen izquierda (comienzos del siglo xvii-1674). Longitud: 989 m.; altura media 4'80 m.; talud varía del 13% al 17%. Mampostería ordinaria con piedra bruta en el paredón y pretil construido con mampostería concertada de aparejo poligonal.

Quinta etapa: desde el puente del Mar hasta la ermita de Monteolivete en la margen derecha (1729 hasta mediados de siglo). Longitud: 1.346 m.; altura media 5'00 m.; talud muy variable del 1% al 13%. Mampostería ordinaria con mampuestos sensiblemente labrados y con tendeles enrasados.

Sexta etapa: desde la ermita de Monteolivete hacia el mar (3000 palmos de paredón) en la margen derecha (comienzan las obras en 1782).

Séptima etapa: continúan las obras hacia el mar en la margen derecha y en la margen izquierda desde el convento de San Juan de Ribera (1891-mediados del siglo xx).

Estas dos últimas etapas coinciden con la ubicación de la actual ciudad de las Artes y las Ciencias, por lo que han desaparecido la mayoría de los paredones.

Muchos de estos tramos se observan extremadamente modificados por las continuas reparaciones o actuaciones indebidas, así como por roturas debido a las grandes riadas acaecidas.

Octava etapa: del puente de san José al actual Pont Nou d'Octubre

Bibliografía

- ALMELA VIVES, Francesc. *Las riadas del Turia: (1321-1949)*. Valencia: Ayuntamiento, 1957. 129 p.
 - BERTOMEU BLAY, Xavier. *Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia*. Tesis doctoral inédita. Escuela Superior de Caminos Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Valencia. 1986.
 - CAVANILLES PALOP, Antoni Josep. *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Madrid: Imprenta Real Madrid. 1797.
 - CATALÁ GORGUES, Àngel. Protagonismo del río Turia en el devenir urbano de la ciudad de Valencia. *Separata Revista Cimal*, 1992, nº 23, 17-32
 - LLOP, Joseph. *De la Institucio, Govern Politich y Ivridich, Costvms y observancias de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls; y Nova, dita del Riu*. 1676. Valencia: Ayuntamiento de Valencia. 2001. ISBN 84-9517195-3
 - SANCHIS GUARNER, Manuel. *La ciutat de València: síntesi d'història i de geografia urbana*. Valencia: Generalitat Valenciana, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, Direcció General de Promoció Cultural, Museus i Belles Arts: Ajuntament: Consell Valencià de Cultura, D.L. 1997. 602 p. ISBN 84-482-1665-2
 - MELIO URIBE, Vicente. *La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. Valencia. 1990.
 - MARTÍNEZ TEBAR, Ernesto... [et al.] *Las Inundaciones de Valencia 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad*. Valencia: Cámara Oficial de Propiedad Urbana de Valencia. 1959.
 - *Libro de Obra Nueva del Río*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1591.1592
 - *Varios de Muros y Valladares y Obra Nueva del Río*. Valencia: Archivo Histórico Municipal de Valencia. 1782.
 - TEIXIDOR, Fr. Josef. *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas. Escribiólas de 1767. 1895*. Valencia: Ed. Facsímil Paris – Valencia. 2001. 489 p. ISBN 84-8339-180-5.
- (1953-finales del siglo xx). Longitud: 3.017 m.; altura media 5 m.; talud muy variable. Muros de hormigón de 25-30 cms. de espesor con aplacado de piedra imitando la mampostería concertada de aparejo poligonal.
- Estos estudios son parte de una investigación más amplia que conlleva el conocimiento profundo y la posterior puesta en valor de estas emblemáticas construcciones, desgraciadamente olvidadas e incluso derruidas o maltratadas en algunos tramos.