

Conjetura sobre la existencia de puentes romanos sobre el Turia a su paso por Valencia

VÍCTOR YEPES PIQUERAS

DOCTOR INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. PROFESOR TITULAR DE LA UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA ICITECH. DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA DE LA CONSTRUCCIÓN Y PIC.

"La enfermedad más grave del puente es perder su río, olvidarlo". José A. Fernández Ordóñez.

Los puentes pueden considerarse como una de las construcciones cuyos orígenes se pierden en los albores del tiempo. Son las obras civiles por excelencia. Con todo, son mucho más que simples construcciones. El puente es la metáfora perfecta de la unión entre las partes, de la comunicación, del intercambio y del progreso. También significa el paso o tránsito hacia el otro lado, hacia lo desconocido, con toda la carga de magia y misterio que lo rodea. Para unos es la victoria de la razón sobre las fuerzas de la Naturaleza, para otros, el fruto de la intervención del maligno. Es un símbolo de poder para quien lo controla y un paso hacia la inmortalidad para quien lo construye. Si para unos es propaganda, señuelo visual, marca o reclamo turístico, para los que nos sentimos ingenieros, un puente puede ser la más bella obra que la razón ha regalado a los humanos. Aprender a ver un puente, por tanto, va más allá de la simple contemplación; consiste en descubrir su alma, aquello que el autor ha querido expresar y que, en esencia, es la posibilidad de crear una estructura sólida, bella y funcional. Aunque, como nos decía José Antonio Fernández-Ordóñez, dicho paradigma vitruviano queda limitado en nuestra búsqueda de entender el lenguaje del puente, incluso si se añaden las componentes constructivas y económicas. En efecto, tal y como nos refiere él mismo, le *"interesan especialmente otros tres aspectos menos tratados, pero no menos importantes, como son el estético, el histórico y el de integración con su entorno, es decir la naturaleza"*. Esta pequeña incursión en la historia de



Fig. 1. Caricatura del Turia y sus puentes, dentro de su cauce seco. Foto V. Yepes.

Valencia y sus primeros puentes tiene mucho que ver con este sentimiento.

Resulta difícil disociar a Valencia de su río. Históricamente la ciudad y el Turia han vivido una relación de amor y odio que resulta fundamental entender si se quiere realizar una aproximación al vínculo de unión entre ambos: sus puentes. Tal es la fuerza entre río y ciudad, tanto han sufrido las embestidas de la Naturaleza sus habitantes, que hoy están profundamente divorciados, siendo los puentes actuales del Turia una caricatura de lo que, por derecho histórico, les corresponde (Fig. 1). Empecemos, por tanto, por el principio.

La ausencia de documentación escrita y de evidencias arqueológicas sobre la existencia de pasos sobre el río Turia en

los albores de la historia sólo permite aventurar hipótesis, más o menos razonables, de cómo serían o dónde se ubicarían los más que probables puentes que construyeran los romanos tras la fundación de *Valentia*. Vamos, por tanto, a aportar ciertos argumentos que permitan vislumbrar la posibilidad de la existencia, al menos, de un puente romano de piedra que serviría de acceso a la ciudad. Esta obra de fábrica probablemente pervivió hasta la riada de 1088, pues queda documentada la existencia de una estructura de este tipo en época árabe. Por tanto, el objetivo de estas líneas va a consistir en reunir datos y reflexiones que apunten posibilidades que no podrán tomarse como ciertas hasta haber pasado el necesario filtro de futuras pruebas arqueoló-



Fig. 2. Puente de madera. Foto V. Yepes.

gicas o documentales. Se trata, también, de una pequeña incursión en aspectos que, desgraciadamente, se abordan de forma puntual desde el ámbito de la ingeniería civil.

El paisaje primigenio que albergará con el transcurrir de los años la metrópolis actual debería parecerse al de unas marismas, con marjales de aguas estancadas, en el que se elevaba un pequeño

el siglo V a.C., utilizaron la denominada Vía Heraklea para canalizar un intenso tráfico de metales, fundamentalmente hierro, procedente de las minas de Cartagena y Sierra Morena para dirigirse al norte de los Pirineos. No resulta, por tanto, descabellada la idea de que este camino, al encontrarse con el Turia, dispusiese de un paso explotado por mercaderes y soldados. Éste podría estar construido por una pasarela de madera, de varias luces, con un entramado apoyado sobre pilas de mampostería, estructura que debería repararse y reconstruirse frecuentemente por las recurrentes riadas del Turia (Fig. 2).

La vía queda consolidada por los cartagineses tras la campaña militar iniciada en el 218 a.C., cuando Aníbal emprendió rumbo hacia la península itálica con un poderoso ejército. Sin embargo, las ironías del destino provocaron que esta infraestructura fuera el instrumento destructor del poder cartaginés. En efecto, los romanos desembarcan ese mismo año en Ampurias y ocupan rápidamente la orla mediterránea. Como diría el gran erudito Ramón Menéndez Pidal, “*las civilizaciones y la barbarie se sirven de los caminos, sin los cuales no se concibe su expansión*”.

Las batallas de la segunda guerra púnica tuvieron lugar sobre la Vía Heraklea, cuya posesión ofreció a los romanos el triunfo definitivo. Así, el

pequeño promontorio alzado junto a uno de los meandros del Turia pudo ser un asentamiento provisional capaz de cobijar una legión romana, como cabeza de puente vigilada. Estos pasos fluviales, previos a la fundación romana de la ciudad, deberían construirse, como era habitual en aquella época, de madera sobre pilas de caballetes o bien sobre pilas de mampostería, y raramente podrían cubrir una luz superior a los 10 m. Esta posibilidad se ve reforzada por el hecho que el ejército romano constituía una organización determinante en la ejecución de las obras públicas, con gran preparación de hombres y mandos.

Lo que ya es histórica es la fundación de *Valentia*, que se realizó, según Tito Livio, en el año 138 a.C. El cónsul Decimo Junio Bruto estableció una colonia de veteranos oriundos de las tropas que tomaron parte en las campañas contra Viriato. Ocuparía la ciudad republicana una extensión de unas 12 ha y se podría estimar en unos 2.000 el número de sus primeros habitantes. Una ciudadela amurallada, un *oppidum*, fortificada junto a un río era una forma sencilla de disponer de una buena defensa. La tradición erudita se decanta por un emplazamiento en una isla fluvial encajada en un meandro degollado. Uno de

“Aprender a ver un puente consiste en descubrir su alma”

promontorio fluvial abrazado por meandros. La desembocadura de aquel Turia debió estar más próxima a la ciudad actual; el río se encontraría más deprimido, y probablemente, sería más angosto, aunque con un caudal suficiente –por no estar sangrado por las numerosas acequias actuales– para comunicar la ciudad con el mar.

De los caminos que se trazaron por estas tierras en el albor de los tiempos poco se sabe. La costa suele ser un buen camino natural que puede quedar interrumpido por obstáculos como el caso de la Albufera. Los íberos, al menos desde

“Un paso hacia la inmortalidad para quien lo construye”

los canales fluviales meridionales se colmaría en el periodo romano, y el otro, conocido por documentos medievales y hallazgos arqueológicos, sería el que se ciñó al recinto de la muralla islámica, sirviendo de foso defensivo. Fue cubierto en el siglo XIV, siendo utilizado entonces como canal subterráneo, el “*vall cobert*”, para evacuar las aguas residuales.

Si seguimos el razonamiento seguido por Porres [1], podemos alumbrar rasgos del primigenio puente romano. Para compensar la disminución de la protección que el río proporciona a la ciudad con el puente, éste debería estar fortifi-

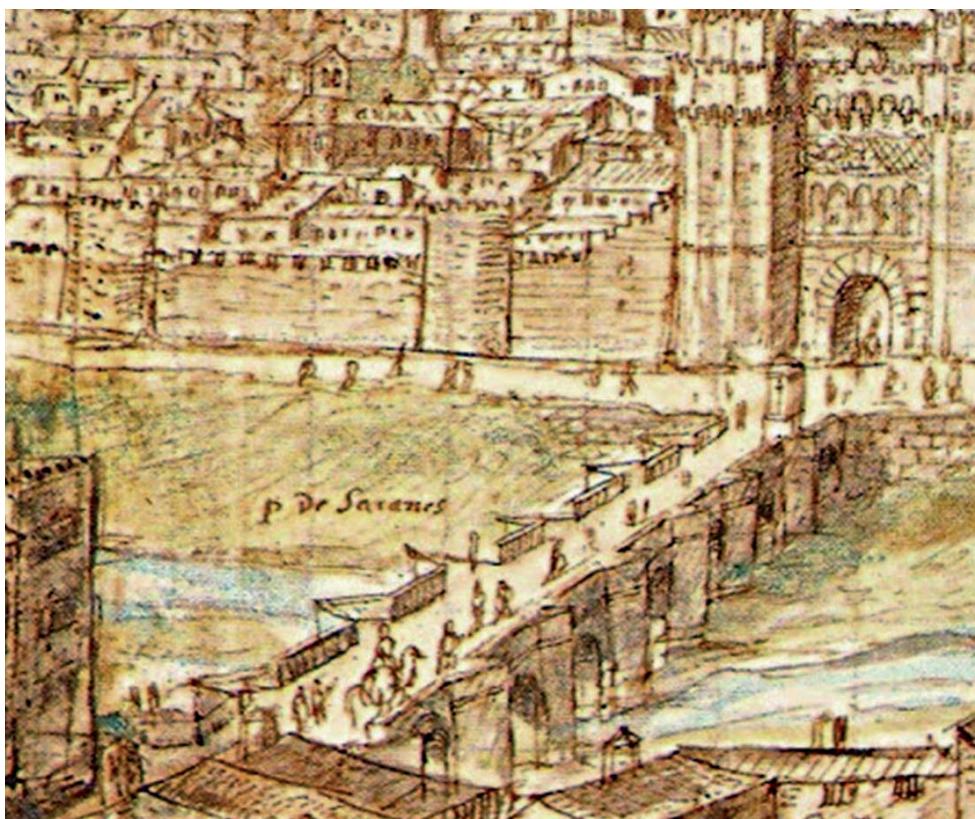


Fig. 3. Puente de Serranos, según la vista de Wijngaerde (1563)



Fig. 4. Puente de Serranos. Foto V. Yepes.

ficado, tanto en su entrada como en el extremo unido a la ciudad. También es razonable fortificar la cabeza del puente, para proteger su comienzo y para servir de apoyo en una hipotética salida de los defensores. Al mismo tiempo, en el enlace del puente con la ciudad debería haber una puerta, que sería el punto débil del recinto amurallado. Esta tipología de puente romano, similar quizás al primitivo puente de Alcántara de Toledo, podría ser el comienzo de los sucesivos puentes y palancas de madera, recurrentemente destruidos por el Turia, que constituyen la fachada septentrional de la ciudad de Valencia.

Así, el primer puente de cierta envergadura del que dispondría Valentia se construyó con tecnología militar, probablemente una pasarela con entarimado de madera o un puente de barcas, como sugieren Rosselló y Esteban [2]. Estaría formado por series de palizadas forma-

“El puente es la metáfora perfecta del intercambio y del progreso”

das por pilas-pilote hincadas y un conjunto de largueros que configuraban, junto con los travesaños, el soporte del pavimento. Tampoco se puede descartar el empleo de pilas de piedra y tablero de madera para sustituir a las primeras estructuras provisionales. Además, otro de los enigmas a resolver es el lugar por donde pasaría exactamente la Vía Augusta al cruzar el Turia. La primera hipótesis es la que sitúa el acceso por un lugar muy próximo al actual Puente de la Trinidad. La otra conjetura mantiene que el paso se realizaría en la proximidad del actual Puente de Serranos.

Los argumentos esgrimidos para la primera de las hipótesis se basan en que la vía seguiría el tramo urbano constituido por el *kardo maximus* [3]. Las excavaciones arqueológicas realizadas en la plaza de l’Almonia y las más recientes en las obras de la ampliación de Les Corts Valencianes, descubren tramos del *kardo maximus* y de la Vía Augusta, que entra-



Fig. 5. Puente de Serranos. Foto V. Yepes.



Fig. 6. Puente de la Trinidad. Foto V. Yepes



Fig. 7. Vista de Valencia de Wijngaerde 1563, por encargo de Felipe II.



Fig. 8. Puente del Mar. Foto V. Yepes.

ría en *Valentia* por un paso sobre el Turia cercano a la situación actual del Puente de la Trinidad. Sin embargo, algunos autores cuestionan esta teoría. Aranegui [4] indica que existen razones topográficas para situar la principal puerta de

"Los árabes raramente construían nuevos puentes"

la *Valentia* republicana en las proximidades de las torres de Serranos, donde además existía un puerto fluvial junto a un área de servicios. Esta afirmación podría reforzarse por el hecho de que los restos de caminos del periodo republicano hallados en solares próximos a la calle Sagunto podrían señalar el corredor de entrada, siguiendo la vía tradicional de Murviedro, que une Valencia con Sagunto. Esta hipótesis se refuerza con el hallazgo de restos ibéricos en la calle Ruaya. Los datos apuntados inducen a Morote [5] a aceptar un paso sobre el río por el lugar que ocupa hoy el Puente de Serranos, continuando luego por la calle de su mismo nombre hacia la plaza de Manises, para buscar posteriormente la *Porta Sucronensis* a través de la cual abandonaría la ciudad.

Sea como fuese el acceso norte de la ciudad, lo cierto es que las guerras entre Sertorius y Pompeyo supusieron la completa ruina de la ciudadela en el año 75



Figura 9. Puente de Monteolivete. Tramo Calatrava. Foto V. Yepes.

a.C. Es razonable pensar en la destrucción del primer puente provisional, pues *Valentia* fue totalmente abandonada hasta su refundación. Con estos hechos históricos sobre la mesa, no parece razonable pensar en la construcción de un puente de piedra en el breve periodo republicano, a sabiendas que la antigua Vía Heraklea fue rectificada, mejorada y reconstruida por Augusto en los años 8 y 2 a.C. Este camino pasaría por el *oppidum* destruido por Pompeyo por un nuevo paso, situado cerca del actual Puente de Serranos. La primera estructura allí situada debería ser, por tanto, una pasarela de madera.

La refundación de la ciudad, alrededor del año 20-15 a.C., supuso un nuevo impulso en sus infraestructuras de comunicación, en un momento de gran prosperidad. Se dotó a la Vía Augusta de un sistema de postas que garantizasen las comunicaciones. Es muy probable que a la pasarela situada en Serranos se le uniese una reparada estructura en Trinidad, volviendo a enlazar con el trazado del *kardo*. Ambas estructuras serían en un primer momento de madera, aunque la pujanza alcanzada en la época de los Flavios (70-100 d.C.), sugiere la construcción de al menos un puente de bóvedas de sillería. El perímetro de la ciudad imperial prácticamente dobló al de la época republicana, se embelleció y renovó su trama urbana, siendo el foro un claro exponente de la impor-

tante labor constructora emprendida. Como obra singular también debemos citar el circo de 350 x 70 m construido en el siglo II d.C. Asimismo se ejecutaron importantes obras civiles como el abastecimiento de agua potable, una infraestructura que la ciudad no volvería a disfrutar hasta mediados del siglo XIX. Un sólido puente pétreo debía de ser, pues, una de las mayores aspiraciones que una

"Los puentes sólo se harán en madera hasta el siglo XIV"

comunidad próspera podía albergar, siendo un síntoma de la preocupación por la estabilidad del asentamiento, el aseguramiento de las comunicaciones y, en definitiva, el dominio del territorio. La edificación de este puente valenciano sería, por tanto, prácticamente simultánea a la del famoso de Alcántara, situado en la Ruta de la Plata, que se empezó en el 74 d.C. y que se inauguraría hacia el año 104 d.C. También sería contemporánea a la construcción, en tiempos de Augusto, del puente romano de Córdoba.

Este hipotético paso de fábrica pudo ser mantenido y reparado, por los roma-

nos hasta el periodo de la anarquía militar y larga decadencia, en el siglo III d.C. En aquella época acontecieron las primeras invasiones de los pueblos bárbaros sobre la península ibérica, siguiendo el camino destructor marcado por la Vía Augusta. El ocaso de las ciudades y la ruralización consiguiente de la sociedad fue un fenómeno que se alargaría hasta finales del siglo X. Al igual que en el resto del Imperio, *Valentia* atraviesa una época de crisis y vuelve a ser destruida entre el 260 y 270, lo que afectaría a sus estructuras de comunicación. Sin embargo, la ciudad renace de sus cenizas con rapidez, eso sí, con un perímetro inferior que abandonó barrios enteros y algunas infraestructuras.

La ciudad se recupera durante el siglo IV, documentándose la existencia de una comunidad cristiana creada en torno a la memoria de San Vicente. La urbe se va transformando su fisonomía, cambiándose los templos paganos por otros cristianos. Sin embargo, las invasiones y los conflictos de la quinta centuria, con el vacío de poder propiciado por la caída del Imperio Romano de Occidente, inician una decadencia irreparable para la ciudad. Ya nada será lo mismo. Los árabes llegaron a Valencia en el 718 y permanecieron durante cinco siglos. Se debilita el poder centralizado y las vías de comunicación y sus infraestructuras fueron decayendo gradualmente. La civilización romana, de amplia vocación urbana, dejó paso a otra medieval que era fundamentalmente rural.

Tras los romanos, el puente de fábrica sería reparado o reconstruido por los árabes, siendo poco probable que los visigodos realizaran grandes intervenciones. Por tanto, una conjetura razonable es que el puente de piedra al que hacen referencia las crónicas árabes, antecesor del Puente de Serranos, sería levantado en la época romana imperial. Este puente lo describe el geógrafo al-Udrí (1003-1085) asegurando que no hay en Al-Andalus uno más perfecto. También es sensato pensar en la reposición de la primigenia conexión con la ciudad, cercana al actual Puente de la Trinidad que, con mayor o peor suerte, llegaría a ser el puente de madera citado también por Al-Udrí. Pues, tal y como indica Fernández Casado [6], los árabes raramente construían nuevos puentes.

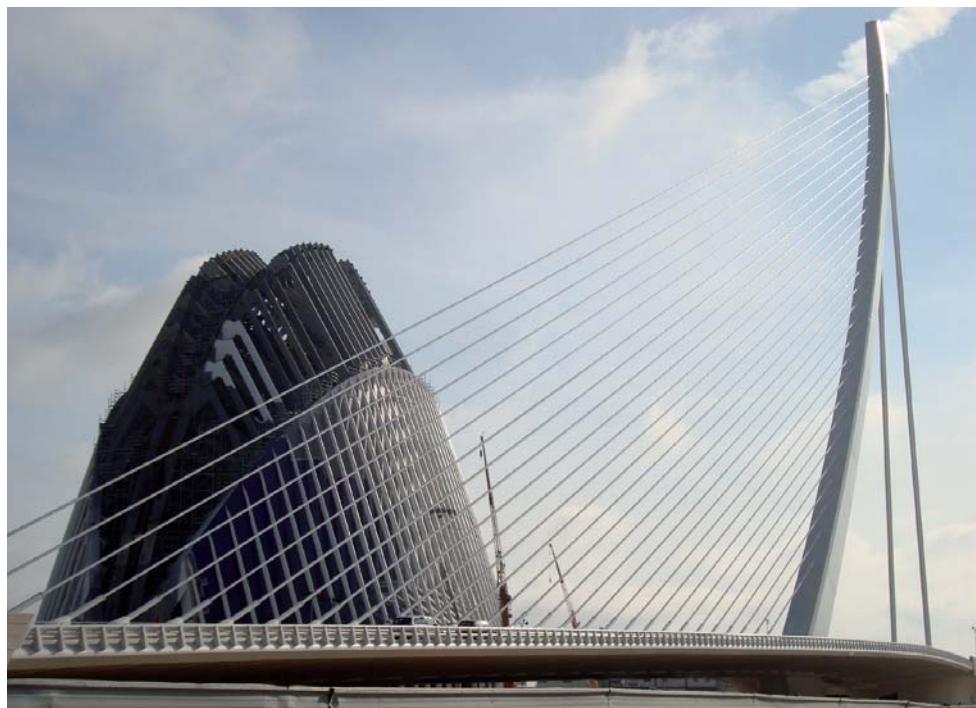


Figura 10. Puente del Assut d'Or, de Calatrava. Foto V. Yepes.

La ciudad que encontraron los musulmanes era decadente, reduciéndose su población y extensión, aunque manteniendo a grandes rasgos su trazado original. Pero no acabaron sus desgracias. Valencia fue arrasada por Adb al-Rahman I en el 778-779, desapareciendo parte del trazado urbano romano. Es probable que los puentes existentes sufrieran destrozos, debiéndose reconstruir alguna bóveda de

de lo que hoy estamos acostumbrados a ver. Según un análisis de los puentes romanos españoles [7], la estructura vendría a ser un puente apropiado para valles de tipo medio o ligeramente encajados, que podría ser rebasado en las grandes avenidas; con rasante horizontal o ligeramente alomada y distribución simétrica de arcos de luces crecientes desde ambas orillas. Algunas obras de fábrica de este tipo sería la de Freixo, A Cigarrossa, Alconétar, Los Pedroches o Villa del Río; también podría ser, en una variante de altas pilas, el puente de Alcántara. Esta tipología supone un tercio de todos los puentes romanos que han podido analizarse hoy día por los expertos.

Según Durán [7], existen ciertas constantes constructivas y formales que permiten distinguir un puente romano y que podrían describir a grandes rasgos el hipotético aspecto del puente de fábrica sobre el Turia. La anchura de la plataforma estos puentes suele rondar entre los 5 y 8 m, acorde con su uso intenso por correos, caminantes, soldados, caballerías y vehículos de diferentes tipos. La rasante sería horizontal o, a todo caso, con un perfil ligeramente alomado, con pendiente no superior al 8%. Presentaría una cornisa en el arranque de los arcos, separando las bóvedas de las pilas; y otra sobre las bóvedas, tangente a ellas, marcando exteriormente la rasante de la calzada. La sillería se colocaría sin argamasa, bien trabada,

con juntas muy finas y de ejecución esmerada y con una labra muy basta en la cara exterior para dar una apariencia de gran robustez. El espesor de las roscas de los arcos, de medio punto, sería uniforme. Los tajamares, aguas arriba, se dispondrían en planta triangular.

¿Cómo desapareció el puente romano de piedra? Hasta la época musulmana, existía un cauce funcional del río, al menos durante las avenidas, que provocaba una bifurcación del río en dos brazos, lo que permitía aliviar las avenidas recurrentes. Sin embargo, la desaparición o colmatación de este segundo brazo provocaría la ruina del puente romano en la crecida del año 1088. Es razonable que la hipotética obra de fábrica actuase como un “puente presa”, al reducir la sección hidráulica en más del 30%, debido a la poca esbeltez que los romanos daban a sus pilas. A partir de este momento, los puentes que empiezan a construirse en la ciudad de Valencia sólo se harán en madera, hasta los primeros de piedra que volverán a construirse en el siglo XIV. Pero esto ya es otra historia. ■

Referencias

- [1] PORRES, J. (2003). *Los puentes medievales de Toledo*, en AGUILÓ, M. (ed.): *Ingeniería hispano musulmana. XII Curso de Verano de Ingeniería Civil, Toledo, julio de 2002*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, pp. 217-292.
- [2] ROSELLÓ, V.M.; ESTEBAN, J. (2000). *La fachada septentrional de la ciudad de Valencia*. Fundación BANCAJA, Valencia.
- [3] RIBERA, A. (2002). *El urbanismo de la primera Valencia*, Jiménez, J.L.; Ribera, A. (coord.), Valencia y las primeras ciudades romanas de Hispania, Valencia, pp. 299-313.
- [4] ARANEGUI, C. (2009). *La primera imagen urbana*, en Hermosilla, J. (dir.): *La ciudad de Valencia. Historia*. Universitat de València, Valencia, pp. 66-70.
- [5] MOROTE, J.G. (2002). *La Vía Augusta y otras calzadas en la Comunidad Valenciana Vol. I* (Texto). Diputación Provincial de Valencia. Servicio de Estudios Arqueológicos Valencianos. Serie Arqueológica nº 19.
- [6] FERNÁNDEZ CASADO, C. (2008). *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- [7] DURÁN, M. (2005). *La obra del puente: fuente primaria para su conocimiento e identificación*, en Huerta, S. (ed.): *Actas del Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Instituto Juan de Herrera/CEHOPU*, Madrid, pp. 363-375.

“La civilización romana dejó paso a otra medieval rural”

la posible obra romana tras la repoblación de la ciudad por al-Balancí. Esta reconstrucción árabe de puentes romanos tuvo precedentes en los puentes de Córdoba, de Alcántara en Toledo y de Zaragoza.

No nos podemos resistir a imaginar cómo podría ser el hipotético puente romano de piedra. El esquema habitual sería el de una estructura de arcos semicirculares, con cornisas en la parte exterior que realzaría su belleza. Así, su longitud sería inferior y la altura de sus pilas sería mayor a la actual del Puente de Serranos, pues el cauce discurría más profundo y debería estar más encajado