

El Puente del Real sobre el viejo cauce del Turia en Valencia. Una aproximación histórica, estética y constructiva.¹

Víctor Yepes Piqueras.

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Catedrático de Universidad.
Universitat Politècnica de València.

El Puente del Real, también llamado del Temple, ha sido una estructura que ha comunicado la ciudad de Valencia, a través de la puerta de Montesa, con el desaparecido Palacio Real y sus jardines. Tanto el arranque del puente, entre el convento de Santo Domingo y el monasterio sacro-militar “*del Temple*”, como su destino en el Palacio Real, supuso, en palabras de Garín (1983:92-93): “...*el diseño del puente más bello, el mejor decorado, el más audaz y gallardo en sus clásicos perfiles y en sus añadiduras barrocas*”. Con anterioridad al puente actual, existieron otros anteriores que fueron destruidos por las riadas del Turia. De hecho, el Palacio Real tuvo un origen musulmán, la almunia real de la Vilanova, construida por Abd al-Aziz ibn Amir (1021-1061), que fue transformándose con el tiempo (Arciniega, 2005-2006:130). Es posible, tal y como indica Meliό (1997:62), que el primer Puente del Real fuese posterior al primer Puente de Serranos, siendo razonable una estructura que comunicase el palacio musulmán con la ciudad. Benito (2009:284) reseña cómo el historiador y geógrafo musulmán al-Udrí se refiere a las tan loadas murallas de la ciudad y a la almunia extramuros, al otro lado del río, comunicada mediante un puente de barcas con el recinto murado de al-Balansiya. Lo cierto es que, tras la conquista de Valencia por el rey Don Jaime, un tal Bernardo Cardona legó en su testamento diez sueldos para la obra del puente *Inferior* y otros tantos para la del *Superior* (1254). Hay autores (Meliό 1997:63) que, atendiendo los calificativos a su posición topográfica en dirección al mar, suponen que el puente “inferior” sería el

¹ Este capítulo corresponde a la siguiente publicación:

Yepes, V. (2010). *Puentes históricos sobre el viejo cauce del Turia. Un análisis histórico, estético y constructivo a las obras de fábrica*. Universitat Politècnica de València, 313 pp. Registro de la Propiedad Intelectual V-966-13, nº asiento 09/2014/1357.

del Real, siendo el “superior” el de Serranos. Sin embargo, tal y como apuntan Rosselló y Esteban (2000:80), esta hipótesis supone obviar el Puente de la Trinidad, que formaría parte de la entrada a la ciudad por la Vía Augusta. En este caso, el puente “inferior” sería el de la Trinidad, que también podría haber servido de nexo con el citado palacio musulmán.

El primer Puente del Real probablemente se construyera total o parcialmente en madera, siendo reconstruido cada vez que existía una violenta crecida del Turia. Rosselló y Esteban (2000:23) indican que el primer antecedente documentado sería una pasarela de madera del año 1279, que estaba sostenida por tres pilares, con cuatro arcos (Rodrigo, 1923:313). González Tascón (2008:53) intuye un puente formado por pórticos de madera formados por pilotes hincados y dinteles del mismo material. La estructura se edificaba en la zona más profunda del cauce, teniendo siempre esta pasarela de madera un marcado carácter provisional hasta su definitiva construcción en fábrica de piedra en el siglo XVI.

La riada de octubre de 1321, documentada por Almela (1957), según una noticia de Teixidor (1767) y de Carboneres (1873) que la refiere del *Manual I^{er} de Consells* (Carmona, 1990:126), produjo el derrumbamiento de algunos muros, barbacanas y puentes, entre ellos el del Real. Un bando del *Consell*, del 16 de octubre, prohíbe recoger piedras, tierra, ladrillos o maderas de los puentes, muros y barbacanas de la ciudad. De los estragos de este acontecimiento se hace eco una carta que el 24 de octubre de ese año dirigieron al rey Jaime II los Justicias, Jurados y Consejeros de la ciudad.

Otro apunte histórico sobre el puente Real y el de Serranos figura en la crónica de Pedro II de Valencia y IV de Aragón, llamado el Ceremonioso. En ella se describe cómo, en el año 1336, en la ceremonia de entrada en la ciudad, el rey y su comitiva accedió por el Puente de Serranos, pasó a la catedral y luego se dirigió al Palacio Real “*por la rambla*”, o sea, por el Puente del Real (Garín, 1983:92-93). La riada del 6 de noviembre de 1340 dañó gravemente el puente. El 14 de julio de 1345, el *Consell* manda reparar el estado ruinoso del puente (Cárcel y Trench, 1985:1503). En 1348, para evitar la entrada del ejército del rey Pedro IV, se destruyen los puentes durante la Guerra de la Unión. Carmona (1990:126) indica que la inundación del 17 de agosto de 1358 hizo desaparecer todos los puentes y el

derrumbamiento de las murallas, tanto antiguas como nuevas, derribó cerca de mil casas y provocó casi cuatrocientos muertos. Este acontecimiento, tal y como se ha indicado en otros capítulos, originó la *Il·lustre Fàbrica Vella dita de Murs e Valls*, creada ese año por Real Privilegio de 24 de agosto de ese año por Pedro IV de Aragón. El año 1363, durante los asedios sufridos por Valencia en la Guerra de los Dos Pedros, vuelven a destruirse los puentes de acceso a la ciudad para reforzar las defensas frente a las tropas castellanas.

En aquella época, la madera que transportaba el río se extraía a la altura del actual Puente del Real, pues en la Rambla de Predicadores y en los alrededores de la calle de las Barcas existían importantes talleres de carpintería. Así, en 1397 se tiene noticia de una deliberación municipal que la que se ordenaba que *“la fusta de pi que sol eser duyta per l’aygua del riu Guadalaviar sia treta per la rambla desús lo pont del Temple”* (Vidal, 1992). De hecho, tal y como detallan los documentos citados por Sanchis y Piqueras (2001:202), en 1403 el *Consell* concede licencia para que se puedan construir barcos en *“la plaça dels Predicadors”*.

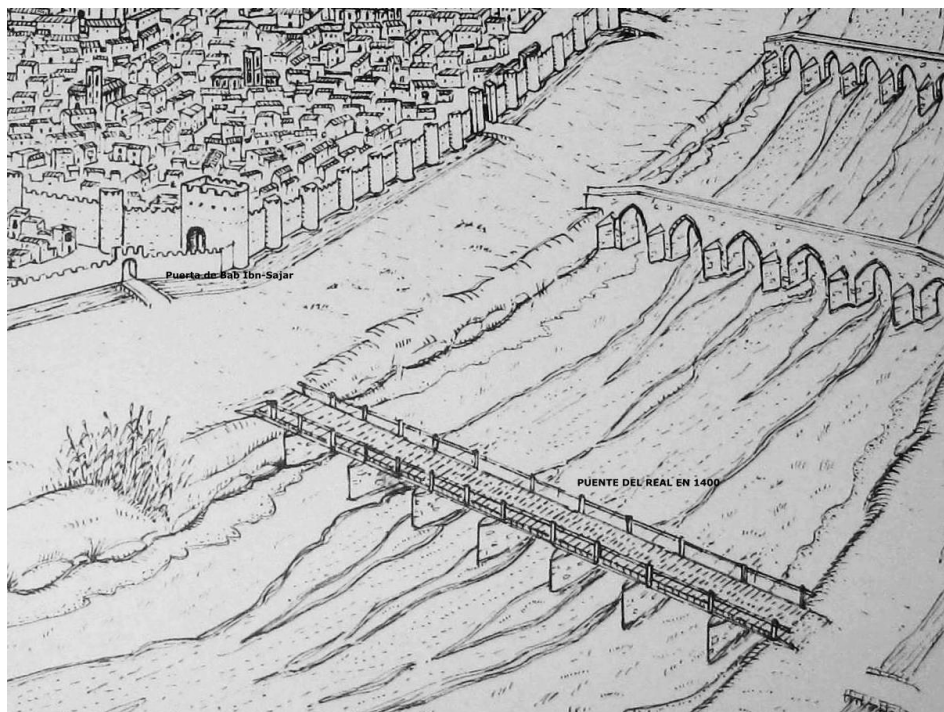


Figura 1. Dibujo del Puente del Real con tablero de madera, sobre el año 1400.
<http://loboquirce.blogspot.com/2016/06/puente-del-real-valencia.html>

Las riadas de 1406 y 1427 vuelven a destrozar la estructura, entonces de madera (Melió, 1997:62). Cita Sánchez Verduch (1996:474) la participación en ese año 1406 del maestro mayor de la ciudad, Joan del Poyo, en las obras del puente², que obliga a la construcción de dos nuevas arcadas. En efecto, el 25 de octubre de 1427, el Dietario del capellán de Alfonso el Magnánimo hace referencia al colapso de cuatro arcos por la subida del río. Se tuvo que reconstruir el puente en 1445. También refiere la destrucción de tres arcos ocurrida con ocasión de la avenida el 1 de diciembre de 1475 (Corbín, 1985:163). Sin embargo, la reparación no debió ser sólida, pues la calamitosa riada ocurrida el 27 de septiembre de 1517 volvió a destruir el puente, en apenas una hora.

El arreglo posterior en madera y mampuesto no debió de terminarse completamente o bien no fue suficientemente consistente, pues ocurrió un grave accidente el 3 de agosto de 1528 con motivo de la llegada a Valencia de Carlos I. En efecto, el gentío que se agolpaba en las barandas del puente cayó al cauce, a la vista del emperador, causando la muerte de casi mil personas, según las crónicas de la época. Arciniega (2001:341) achaca a la escasez de madera para la construcción que se padeció en la Valencia del siglo XVI a este acontecimiento que convulsionó a la sociedad de la época. Refieren Rosselló y Esteban (2000:81), que dicha estructura se apoyaba sobre ocho pilas de fábrica y su solera estaba constituida por vigas, tablero y barandas de madera. Este episodio coincide con los graves problemas que padecía la ciudad, tras la rebelión de las Germanías, la peste de 1523 –que rebrotaría en 1530-, y los problemas de carestía de la vida por las malas cosechas.

Teixidor recoge los versos de Vasco Díaz Tanco de Frexeral, que se halló presente en aquel acontecimiento (Bertomeu, 1986:33):

*“Do por abundancia que avía en el Puente
de gentes diversas azia una banda,
muchos acostando quebró la baranda,
do fueron al río gran golpe de gente
porque no miraron el inconveniente,*

² De hecho, la cita de Sánchez Verduch (1996:474) sirve para resaltar cómo existían diferencias en los salarios que recibían los profesionales de la época, a pesar de tener el mismo reconocimiento de maestro de obras.

*algunos murieron que fueron debaxo,
que dieron gran golpe encima de un saxo
y el agua honda allí juntamente”.*

La reconstrucción tras este incidente no debió ser demasiado buena, pues según refiere Garín (1983:92-93), los cronistas aseguraban que *“no se podía pasar por él ni a pie ni a caballo”*, de hecho, Carreres (1941:23) reseña que la reparación se realizó a destajo, pagándose *“seis dineros el palmo y no a jornales”*. Una imagen extraordinaria del Puente del Real es la vista que realizó en 1563 Wijngaerde, mostrando una estructura de madera sobre lo que parecen ser pilas de piedra y mortero. Rosselló y Esteban, (2000:22) aprecian en el dibujo del flamenco una pasarela con doble baranda apoyada sobre siete galeras de piedra o hileras de estacas. También se puede observar en el dibujo un puentecillo que atraviesa la acequia de del margen izquierdo, aproximadamente a la altura del gran puente. Además, la ubicación de la estructura no coincide exactamente con la actual, pues llegaba al principio de la rambla de Predicadors (Esteban y Sicluna, 1990:130). Llorente también hace referencia a que los cimientos de estas estructuras anteriores deberían estar aguas arriba del actual puente de sillería (Garín, 1983:92-93), cuyos restos han desaparecido tras sucesivas obras de drenaje y otras como el estadio deportivo instalado en los años veinte del siglo XX en el cauce del río.

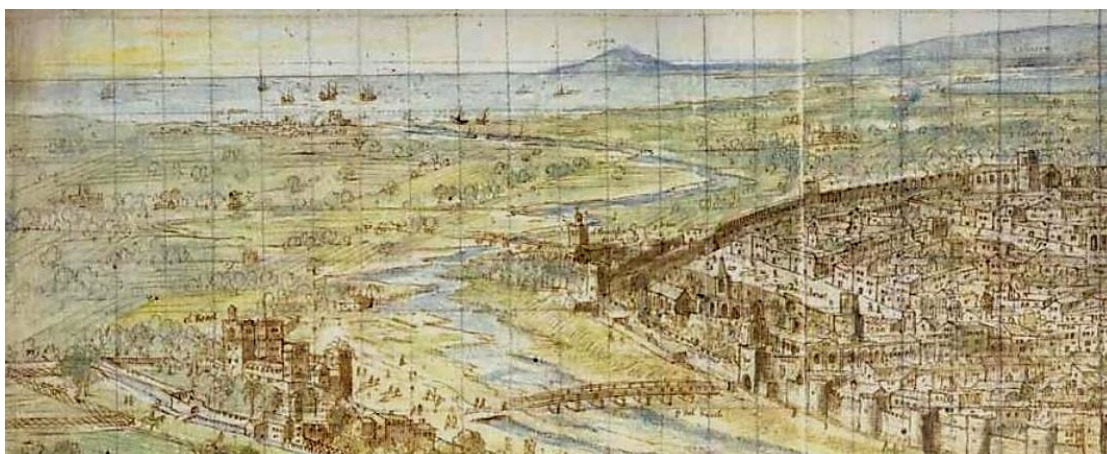


Figura 2. Puente del Real con tablero de madera, en la vista de Wijngaerde de 1563.
<http://loboquirce.blogspot.com/2016/06/puente-del-real-valencia.html>

Las crónicas describen que a las cinco de la tarde del 18 de septiembre de 1581 una crecida pasó por encima del Puente del Real. Sin embargo, el episodio fluvial definitivo fue la crecida que ocurrió los días 20

y 21 de octubre de 1589, que tanto afectó al Puente del Real que obligó a su reconstrucción completa. Almela y Vives recoge el pago de una libra, ocho sueldos y cuatro dineros a Pere Torralba por una determinada cantidad de clavos que sirvieron para reparar el puente, que quedó tan maltrecho que no se podía pasar ni a pie ni a caballo. El propio Felipe II, sensibilizado por los efectos de la catástrofe fluvial, escribía desde San Lorenzo a los Jurados de Valencia una carta en la que les instaba a tomar las medidas oportunas para evitar calamidades semejantes en el futuro. En noviembre, la Fábrica vieja de Muros y Valles empezó a reconstruir con gran celeridad el puente con la madera del también derruido Puente del Mar, aunque Rosselló y Esteban (2000:81) conjeturan que dicha recomposición sería provisional mientras se estudiaba un nuevo emplazamiento aguas abajo. Sin embargo, las desgracias venían seguidas.

Dos días antes que el *Consell* general y la Ilustre Junta de la ciudad deliberaran sobre la implantación inmediata de la nueva sisa de las carnes para afrontar las obras -18 de septiembre de 1590-, otra avenida echó al traste los esfuerzos realizados durante todo ese año (Melió, 1997:79). Estas catástrofes se unieron a las malas cosechas de 1589 y de 1590, que dejaron a la ciudad con graves problemas de aprovisionamiento los dos años siguientes y escaladas de precios (Felipo, 2004:432).

En este contexto tan complicado, las obras se transfirieron a la flamante *Fàbrica Nova dita del Riu* –creada en 1590, emanada de la de *Murs e Valls*-, que desde entonces se encargaron de reconstruir el Puente del Real. Pere Tença ejerció como sobrestante, mientras que como maestros obreros encargados del asentamiento de las piezas actuaron Pere Selma, Joan Lorenzo y Joan Vergara; las cimbras, andamios y grúas se realizaron por los maestros carpinteros Gaspar Ravanales y Francés Columna; la piedra se aportó de las canteras de Godella (Arciniega, 2009:285). Sin embargo, la tarea no fue fácil. Se decidió parar los trabajos y someter el proyecto a concurso público. El 24 de mayo de 1594, tras la oportuna subasta, las obras fueron ganadas por los *obres de vila* Guillem Salvador, Jerónimo Negret y Francés Antón. La construcción del nuevo puente contó con la experiencia previa de los puentes de Trinidad, Serranos y del Mar, empleando para su ejecución arena, piedras e incluso lápidas con inscripciones originarias del

antiguo cementerio del Convento de Santo Domingo. De hecho, el eje longitudinal del puente se realizó con cierta inclinación respecto al cauce, al igual que se hizo con el Puente del Mar.

Las obras tuvieron que resolver dos problemas de cierta importancia (Melió, 1997:79). El primero consistía en cimentar el puente sobre el inestable lecho fluvial. El 21 de junio de 1595 se hace un “bando” para llamar a las gentes expertas de la ciudad para ver si se podía solucionar el problema de la cimentación. El problema lo solucionó Joan Pascual, constructor de molinos, que procedió al drenaje del terreno mediante un sistema de acequias y norias hidráulicas. La segunda contrariedad la volvió a provocar el Turia con su riada de 1597, que arruinó una bóveda que prácticamente estaba terminada: “... *la sisena arcada del dit pont del real contatn per la part del real la qual estant la edificant caygué per la gran avenguda que vingué del riu estos diez propasats*”.

La preocupación por la ornamentación del nuevo puente fue una constante desde el principio. Así, la Junta de Murs i Valls proyectó, mediante un acuerdo fechado el 14 de julio de 1598 (Carreres, 1935; Meliό, 1997:79), edificar “*dos pirámides ab ses boles, tot de una peça de pedra de Ribarroja, la una per al un cap del pont del Realy l'altra per altre cap pont del Real, y en la una se pose Sant Vicent Ferrer y en l'altra Sant Vicent Martre, damunt les boles de dites pirámides*”, aunque esta idea se reconsideró con el encargo, el 14 de septiembre de ese mismo año, de sendas estatuas de San Vicente Mártir y San Vicente Ferrer, que tendrían que venir desde Génova.

Sin embargo, estas pretensiones jamás pudieron cumplirse, pues la muerte de Felipe II el 13 de septiembre de 1598 y el anuncio del inminente matrimonio del futuro rey Felipe III con la archiduquesa Margarita de Austria aceleraron los trabajos, quedando todas las arcadas acabadas ese mismo año. Las obras se terminaron “*al temps del casament ja estava finalizat lo pont*”. El puente se pudo inaugurar el 22 de febrero 1599, durante el acto de juramento de los fueros por Felipe III. Para dicho evento, se tuvo que cerrar la puerta del Temple o de Bab al-Shadchar, según refiere Ferrer Olmos, (citado por Garín, 1983:92-93) y abrir otra justo a la entrada del nuevo puente.

El resultado de las obras fue una bella obra de fábrica de nueve bóvedas escarzanas³ sobre tajamares triangulares, apoyadas sobre recias pilas de 3 m de espesor, una rasante horizontal, una longitud total de 171 m, una luz libre de 13,2 m, una anchura del tablero de 10,5 m y una altura máxima sobre la rasante de 7,6 m. También tuvo una escalinata para descender al río, que ha desaparecido. Fue el puente más decorado, a puertas del barroco del siglo XVII. Sin embargo, hoy es una estructura realmente extraña, con diez bóvedas, que fue objeto de una ampliación del tablero a seis vías de tráfico, con una anchura de calzada de 27,5 m que, aunque mantuvo su aspecto exterior, ha perdido su escala humana (Chías y Abad, 1994:137). Tal y como indica Garín (1983:92-93), el ensanche de 1968, *“aunque respetó sus formas constructivas, ornamentales y casilicios, en un alarde de técnica y precisión, ha desproporcionado su armonía de líneas verticales y horizontales”*, convirtiéndolo en el puente más ancho de su estilo conocido.

La belleza del resultado de la obra se extendería rápidamente, pues el puente fue alabado como obra pública por el propio Lope de Vega⁴, quien en *“El peregrino en su patria”*, publicada en 1604, hace llegar a los protagonistas a *“la noble ciudad de Valencia, entrando por su famosa Puente del Real sobre el Turia... pasando por la famosa torre de Serranos”* (citado por Deffis, 1999:94).

Durante la ejecución de los tajamares del puente, en mayo de 1599, se celebró a la baja una subasta para la talla en piedra de Ribarroja de unas estatuas de los santos patronos de la ciudad y del reino de Valencia, que la *Fàbrica Nova del Riu* otorgó al *pedrapiquer* Vicente Leonart Esteve. Las esculturas de San Vicente Mártir y San Vicente Ferrer son de marcado naturalismo, rigidez y primitiva traza (de las Heras, 2003:23-24), aunque no debieron satisfacer en demasía a los Jurados de la ciudad, pues se decidió encargar en Génova otras imágenes que las reemplazaran, aunque al final no fructificaron –parece ser que la nave que transportaba estas imágenes,

³ Son arcos rebajados o segmentales, donde el centro de la circunferencia está por debajo de la línea de arranques.

⁴ Félix Lope de Vega y Carpio (1562-1635) fue uno de los más destacados poetas y dramaturgos del Siglo de Oro español. La novela *“El peregrino en su patria”* fue una novela bizantina o de aventuras, publicada en Sevilla en 1604.

más dos de San Luís Beltrán y San Luís Obispo, fue presa de los corsarios argelinos en el año 1609 (Garín, 1983:92-93)-. Estas obras escultóricas se instalaron el 18 de febrero de 1603, según consta en la lápida situada bajo la imagen del Mártir, quedando a la intemperie hasta que el arzobispo Juan Tomás de Rocabertí, de la orden de los dominicos, a la que pertenecieron San Vicent Ferrer y fundador del Colegio de San Pio V, sufragara el casalicio de San Vicent Ferrer en 1682, y al año siguiente, la del Mártir. Bajo los edículos o casalicios se colocaron unas inscripciones con las incidencias que ocurrieron y el agradecimiento a los Jurados, obreros de la Fábrica y al arzobispo.

Como curiosidad se puede citar que, el 23 de julio de 1633, se avistaron fisuras en la cruz de Mislata que, junto con la desaparición de algunas bolas de los paredones, obligó a la publicación de una orden de excomunión contra las personas que deterioraran alguna de las bolas de los puentes o paredones del río. Parece ser que los chiquillos de la época se divertían jugando a darle pedradas a estas tallas.

La primera vista del puente construido se puede encontrar en el grabado de Antonio Manceli (1608). Se puede apreciar en el dibujo la presencia de siete u ocho arcos y una escalera o cuestecita lateral, aguas abajo y dos estatuas descansando sobre el tercer arco. En el posterior plano manuscrito de T.V. Tosca (1704), el agua le pasaba por cuatro de los arcos, se representan sus tajamares triangulares y dos templetes que se elevan sobre los tajamares de la segunda pila de la derecha. En dicho dibujo también se aprecia una rampa para subir los troncos destinados a las atarazanas, denominada "*Escala de la Madera*", según un documento al que se refiere Rosselló y Esteban (2000:35). Un posterior grabado del plano de Tosca, grabado por Fortea probablemente en 1738, muestra una escala, aguas abajo, sobre la sexta pila de la derecha, rozando el agua.

El martes 27 de julio de 1610, a las cinco de la tarde, el río volvió a crecer ocupando los nueve arcos del puente, y según relata Almela y Vives, el río se llevó mucha madera que había en el cauce. El 3 de diciembre de 1615, el río volvió a ocupar los nueve ojos del puente.

Las imágenes de los santos no tuvieron la protección de un casilicio hasta que se decidió, entre los años 1682 y 1683, construirlos para protegerlos, al igual que se hizo con el Puente del Mar unos años atrás. Se construyeron de planta triangular, con sillares calizos de Alcublas y apoyados sobre los tajamares del segundo y tercer arco.

En el plano del Padre Tosca, de 1704, se puede ver, por primera vez, una escalinata que sustituyó al tajamar entre el sexto y séptimo arco aguas abajo. Esta escalera permaneció hasta mediados del siglo XX.

El dietarista Padre Teixidó relata el episodio fluvial del domingo 16 de septiembre de 1731, donde el río se llevó por delante gran parte de la madera almacenada en el cauce, con peligro de choque contra los puentes, pues el agua llegaba casi a las claves de las bóvedas. De hecho, una treintena de dichos maderos chocaron estrepitosamente contra el Puente del Real de forma que le hicieron temblar, moviendo los casalicios. El capitán de guardia del palacio del Real mandó evacuar a los congregados en el puente para evitar daños personales. La ciudad quedó prácticamente anegada y fue preciso utilizar barcas para prestar socorro a los vecinos.

En 1750, la *Fàbrica Nova del Riu* decidió alzar más barandas, construir cuatro bancos, dos en cada entrada y luego los de dentro del puente, así como bolas piramidales en la balaustrada. Estos ornatos, claramente barrocos, fueron llevados a cabo por el cantero Batiste Pons. En 1755, para conmemorar el tercer centenario de la canonización de San Vicente Ferrer, se celebró una naumaquia entre los puentes del Real y de la Trinidad. En un famoso grabado se puede apreciar la aglomeración de gente sobre el Puente del Real y un simulacro del volcán Vesubio en plena erupción, con decenas de barcos algunos de gran tamaño y con los cañonazos de salvas y arcabuzazos resonando por toda la ciudad. Se tuvo que sellar el Puente del Real para que el agua alcanzara el nivel suficiente para que las embarcaciones pudiesen navegar.



Figura 3. Grabado de la naumaquia entre el Puente del Real y de la Trinidad, celebrado en los días 12 y 13 de julio de 1755. https://vicenticoaa.blogspot.com/2019/10/valencia_24.html

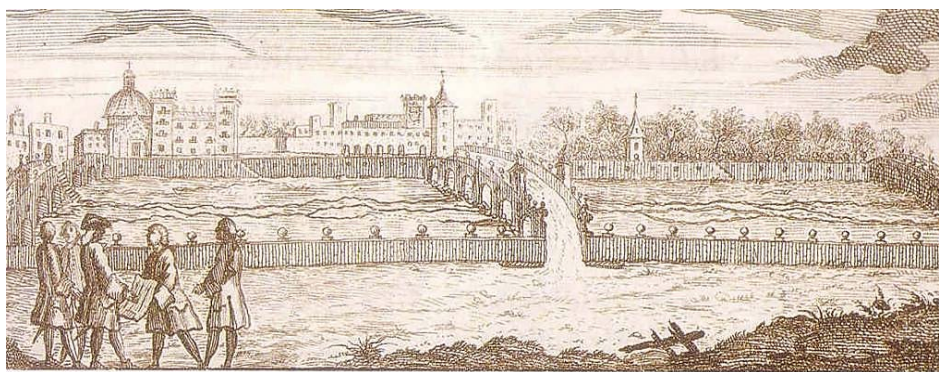


Figura 4. Puente del Real. Se observa al Duque de Caylus desde el muro de la Trinidad en 1762. https://vicenticoaa.blogspot.com/2019/10/valencia_24.html

En el año 1773 se restauró el casalicio de San Vicente Ferrer por parte de José Puchol Rubio, dañado por un rayo en la mañana del 23 de octubre de aquel año, para algunos de cuyos trabajos se trasladó la imagen a una de las torres de la Alameda. Al parecer a la imagen le faltaban los dedos de la mano derecha y un trozo de nariz y de cuello.

También hubo un intento del Capitán General, Marqués de la Croix, en 1785 de colocar una garita de vigilancia en la escalera que sube del río, capaz para un cabo y dos soldados, que no autorizó la *Fàbrica Nova del Riu*. Además, el puente debió ser reparado tras los daños causados en la Guerra de la Independencia por los franceses. En 1797, la Junta acordó que las pirámides que adornaban el puente, bastante deterioradas, se sustituyesen por otros adornos más sencillos y menos delicados ante las inclemencias del tiempo y de las pedreas de los muchachos, lo que se ejecutó en el año 1800. Otra fecha muy relacionada con el puente fue el 12 de marzo de 1810,

que fue el inicio de la destrucción del Palacio del Real, justificándose por motivos militares para hacer frente a la invasión francesa. Sin embargo, no tuvo ningún resultado militar favorable a los españoles.

Otra referencia al Puente del Real acontece con la visita de Fernando VII en 1814, pues fue por allí donde la comitiva realizó su entrada a la ciudad. Con dicho motivo se alzó un gran arco a la entrada del puente, con cuatro figuras colosales, ejemplo de una arquitectura y decoración efímera (Alba, 2001:186).



Figura 5. Grabado de una vista de Valencia y del Puente del Real durante la Guerra de la Independencia. <http://historiadeaielo.blogspot.com/2011/03/la-vall-dalbaida-tras-la-guerra-del.html>



Figura 6. Puente y Puerta del Real, fotografía de finales del siglo XIX.
<http://loboquirce.blogspot.com/2016/06/puente-del-real-valencia.html>



Figura 7. Puente del Real, con la puerta que se demolió en 1868.
<http://valenciadesaparecida.blogspot.com/search/label/1860>



Figura 8. Puente del Real, 1870. Fotografía de Jean Laurent Minier.
[https://es.wikipedia.org/wiki/Puente_del_Real_\(Valencia\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Puente_del_Real_(Valencia))

Las imágenes vicentinas se destruyeron en 1936, durante la contienda civil. El 7 de agosto de 1939, la Comisión Gestora del municipio

acordó la reposición de las imágenes. Las bases del concurso no se aprobaron hasta el 5 de octubre de 1943. La imagen de San Vicent Ferrer se repuso por una original del ganador del concurso, Carmelo Vicent Suria, que siguió el estilo “de cantero” de la anterior, aunque mejorando el modelo que le sirvió de inspiración (de las Heras, 2003:80). Tras declarar desierto el concurso, en 1944 se encargó a Ignacio Pinazo Martínez la imagen de San Vicente Mártir, resultando una obra diferente estilo y en actitud a la original, reproduciendo cierta iconografía barroca del santo iniciada en el siglo XVIII por José Esteve Bonete (de las Heras, 2003:79). A principios de 1946 se disponen las nuevas esculturas, con el acuerdo municipal de la restauración de los casilicios.

En la parte inferior del casalicio de San Vicente Ferrer se puede leer la siguiente lápida:

“El senat i poble de València. Acabat fon en el dia 18 del mes de febrer any del senyor 1598 en honor i gràcia de Felip [III] rei de les Espanyes i Índies, quan va vindre a València a contraure matrimoni en Margarita d'Àustria. Sent Dimas Pardo, jurat primer dels cavallers: Cristóval de la Torre, canonge de València, obrer pel braç eclesiàstic (de la Fàbrica Nova de Murs i Valls); Francisco March, jurat primer dels ciutadans, obrer pel braç real: Pedro Luis Salvador, obrer pel braç militar: Pedro Luis Almunia, cavaller: Miguel Casanova: Marcos Ruiz de la Bárcena: Tomás Torruvio, ciutadans, jurats: Jaime Bertrán, ciutadà, obrer, racional” (El senado y pueblo de Valencia. Acabado fue en el día 18 del mes de febrero año del señor 1598 en honor y gracia de Felipe [III] rey de las Españas e Indias, cuando vino a Valencia a contraer matrimonio con Margarita de Austria. Siendo Dimas Pardo, jurado primero de los caballeros: Cristóval de la Torre, canónigo de Valencia, obrero por el brazo eclesiástico (de la Fábrica Nueva de Muros y Valladares); Francisco March, jurado primero de los ciudadanos, obrero pel brazo real: Pedro Luis Salvador, obrero por el brazo militar: Pedro Luis Almunia, caballero: Miguel Casanova: Marcos Ruiz de la Bárcena: Tomás Torruvio, ciudadanos, jurados: Jaime Bertrán, ciudadano, obrero, racional”.



Figura 9. Casalicio de San Vicent Ferrer, en el Puente del Real. Fotografía V.Yepes (2010).

Asimismo, bajo el casalicio de San Vicente Mártir, la lápida tiene la siguiente inscripción:

“El senat i poble de València. Acabades van ser les imàgens dels dos Vicents, Màrtir i Ferrer en prova de l'honor i reverència que als seus patrons continua tributant el Regne de València: sent, Francisco Vallebrera, jurat, primer de cavallers: el senyor Gerónimo Ferrer, cavaller de l'Orde de Santiago, obrer, eclesiàstic: Francisco March, jurat primer de ciutadans i síndic: Carlos Valero, patrici, obrer pel braç militar: Miguel Juan Casanova, Juan Granada, Francisco Gerónimo Mascarell, jurats, ciutadans: Marcos Ruiz de Bárcena, racional de la ciutat, obrer. Dia 18 de febrer de 1603 (El senado y pueblo de Valencia. Acabadas fueron las imágenes de los dos Vicentes, Mártir y Ferrer prueba del honor y reverencia que a sus patrones continua tributando el Reino de Valencia: siendo, Francisco Vallebrera, jurado, primero de caballeros: el señor Gerónimo Herrero, caballero de la Orden de Santiago, obrero, eclesiàstic: Francisco March, jurado primero de ciudadanos y síndico: Carlos Valero, patricio, obrero pel brazo militar: Miguel Juan Casanova, Juan Granada, Francisco

Gerónimo Alcatraz, jurados, ciudadanos: Marcos Ruiz de Bárcena, racional de la ciudad, obrero. Día 18 de febrero de 1603”).



Figura 10. Casalicio de San Vicente Mártir, en el Puente del Real. Fotografía V. Yepes (2010).

El puente se tuvo que consolidar tras la riada de 1957. Pero con la puesta en servicio del nuevo acceso desde Barcelona, pronto el tráfico fue tan intenso que se decidió su ampliación. El tablero se amplió, de los 10,4 m a los 27,5 m, para duplicar la capacidad vial, proyecto realizado por el ingeniero Alberto Oñate. Esta alteración transformó fuertemente la imagen del puente, haciendo desaparecer la escalera situada aguas abajo. El 8 de julio de 1966 se adjudicaron las obras a la empresa “Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras Públicas, S.A.” por un importe de 27.508.300 pesetas. Los trabajos empezaron la segunda quincena de octubre, que terminaron un año y cuatro meses y medio después. El ayuntamiento financió el 85% del presupuesto, designando como asesor artístico al arquitecto Javier Goerlich (Corbín, 1985:167). La ampliación del Puente del Real sacó a la luz el problema de cimentación que, de forma asombrosa, resolvió el maestro de molinos Joan Pascual allá por 1595. La cimentación seguía siendo defectuosa, por lo que se tuvo que proceder a su pilotaje, evitando la ampliación de la calzada una más que posible ruina de la estructura. El puente se inauguró el 28 de febrero de 1968.

Este ejemplo de actuación sobre un puente histórico, donde prevalecen los criterios funcionales, implica, se quiera o no, una pérdida de los valores estéticos y de las trazas iniciales que guiaron a sus autores en su concepción y diseño. Incluso aunque se conserve la rica ornamentación barroca y parte de las formas, el nuevo puente forma parte de un engendro que intenta, de mala manera, conservar lo antiguo satisfaciendo las nuevas necesidades. En este caso, hubiera sido mejor dejarlo en una sola dirección o peatonalizarlo.

Hoy día el puente presenta tres carriles en sentido al centro de Valencia, dos carriles en el sentido de salida, más otro de doble sentido como vía para bicicletas. En junio del año 2016 se restauraron los casalicios del puente.



Figura 11. Puente del Real. Fotografía de V. Yepes (2010).



Figura 12. Puente del Real. Fotografía V. Yepes (2010).



Figura 13. Puente del Real. Fotografía V.Yepes (2010).



Figura 14. Puente del Real. Fotografía V. Yepes (2010).



Figura 15. Detalle del pretil del Puente del Real. Fotografía V. Yepes (2010).



Figura 16. Puente del Real. Fotografía V. Yepes (2010).



Figura 17. Puente del Real. Fotografía V. Yepes (2010).

REFERENCIAS:

ALBA, E. (2001). El arte efímero y los artistas valencianos en la primera mitad del siglo XIX: de la fiesta barroca a la fiesta político-patriótica (1802-1833) (II). *Cuadernos de arte e iconografía*, 10(19):183-212.

ALMELA, F. (1957): *Las riadas del Turia (1321-1949)*. Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 130 pp.

ARCINIEGA, L. (2001). *El monasterio de San Miguel de los Reyes*. Tomo I. Biblioteca Valenciana. Conselleria de Cultura i Educació. Generalitat Valenciana.

ARCINIEGA, L. (2005-2006). Construcciones, usos y visiones del Palacio del Real de Valencia bajo los Austrias. *Ars Longa*, 14-15: 129-164.

ARCINIEGA, L. (2009). *El saber encaminado. Caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna*. Conselleria d'Infraestructures i Transport, Generalitat Valenciana. Valencia, 308 pp.

BENITO, D. (1998). *El Real Monasterio de la Santísima Trinidad*. Consell Valencià de Cultura. Valencia, 181 pp.

BERTOMEU, X. (1986). *Historia y estética de los puentes del antiguo cauce del río Turia*. Tesis doctoral inédita. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, Vol. 5.

CÁRCEL, M.M.; TRENCHS, J. (1985). El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (siglo XIV). *La Ciudad Hispánica*. Editorial de la Universidad Complutense, Madrid, pp. 1481-1545.

CARMONA, P. (1990). *La formació de la plana al·luvial de València. Geomorfologia, hidrologia i geoarqueologia de l'espai litoral del Turia*. Edicions Alfons El Magnànim (IVEI). Valencia, 175 pp.

CARRERES, S. (1941). *La Valencia de Juan Luís Vives*. Valencia.

CHÍAS, P.; ABAD, T. (1994). *Puentes de España*. Fomento de Construcciones y Contratas, S.A., Madrid.

CORBÍN, J.L. (1985). Desde los Jardines del Real a la Plaza de Tetuán, su entorno y su historia. Valencia.

DE LAS HERAS, E. (2003). *La escultura pública en Valencia. Estudio y catálogo*. Tesis doctoral. Departamento de Historia del Arte, Universitat de Valencia, 511 pp.

DEFFIS, E.I. (1999). *Viajeros, peregrinos y enamorados: la novela española de peregrinación del siglo XVII*. Ed. Universidad de Navarra, Pamplona.

ESTEBAN, J.; SICLUNA, R. (1990). La ciutat de València i la seua arquitectura vista per van den Wijngaerde el 1563, en Roselló, V.M. (coord.): *Les vistes valencianes d'Anthonie van den Wijngaerde*, pp. 99-148. Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, Valencia.

FELIPO, A. (2004). Problemas de abastecimiento y política fiscal en la Valencia del siglo XVI. *Estudis d'història agrària*, 17: 425-438.

GARÍN, F.M. (1983). *Los pretiles y su entorno. Los Puentes*. Catálogo Monumental de Valencia, Caja de Ahorros de Valencia.

GONZÁLEZ-TASCÓN, I. (2008). Las vías terrestres y marítimas en la España medieval, en: Ministerio de Fomento, *Ars Mechanicae, Ingeniería medieval en España*, pp. 21-67.

MELIÓ, V. (1997). La "Junta de Murs i Valls". Historia de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV-XVIII. Segunda Edición. Consell Valencià de Cultura. Generalitat Valenciana. 102 pp.

RODRIGO, J. (1923). Historia de la antigua y real Cofradía de Nuestra Señora de los Inocentes, Mártires y Desamparados, de su venerada imagen y de su capilla. Valencia.

ROSELLÓ, V.M.; ESTEBAN, J. (2000). *La fachada septentrional de la ciudad de Valencia*. Fundación BANCAJA. Valencia, 150 pp.

SÁNCHEZ VERDUCH, M.M. (1996). La posición económica del maestro de obras valenciano en el panorama constructivo (1350-1480), en Casas, A.; Huerta, S.; Rabasa, E. (eds.): *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Instituto Juan de Herrera, CEHOPU, Madrid, pp. 469-476.

SANCHIS, C.; PIQUERAS, J. (1994). La conducció fluvial de fusta a València (segles XIII-XX). *Cuadernos de Geografía*, 69/70: 195-214.

VIDAL, V. (1992). *La Valencia de otros tiempos. Tipos, costumbre, fiestas y tradiciones*. Ed. Federico Doménech, Valencia.

YEPES, V. (2010). *Puentes históricos sobre el viejo cauce del Turia. Un análisis histórico, estético y constructivo a las obras de fábrica*. Universitat Politècnica de València, 313 pp. Registro de la Propiedad Intelectual V-966-13, nº asiento 09/2014/1357.



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.