

El Puente de la Trinidad 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 actual Puente de la Trinidad se conserva como el más antiguo en su fábrica de los contruidos sobre el cauce histórico del río Turia. Hoy se puede ver un puente de 158 m de longitud, con 10 arcos apuntados de 16,30 m de luz (Figura 1). A este puente se le conocía como “*pont dels Catalans*”, no por los que por allí venían, sino por los que vivían cerca, pues en la reconquista se le adjudicaron a los de Lérida las casas próximas (Garín, 1983:87). Formaba, junto al Puente de Serranos y el Real, la conexión septentrional de Valencia, hasta que en los siglos XIV y XV, el Puente del Mar y el de San José completaron las obras de fábrica históricas sobre el Turia. Este paso unía el núcleo de la ciudad con Vilanova, el arrabal del camino de Alboraya. El actual nombre de Trinidad se debe a la importancia que tuvo la construcción del convento homónimo, en la margen izquierda del río. La primera piedra del Real Monasterio de la Santísima Trinidad se colocó en 1445, al conseguir la reina Doña María, esposa de Alfonso III el Magnánimo, una bula para su edificación (Montoya, 2005:150).

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.



Figura 1. Vista aérea del Puente de la Trinidad. <http://www.fdmvalencia.es/es/exercici-i-diversio-al-riu-turia/>

Pero empecemos por los antecedentes al actual puente. Rosselló y Esteban (2000:14) no descartan que este paso fuese la penetración romana en la ciudad. Según las excavaciones arqueológicas en la plaza de *l'Almoina* y en los solares anexos al actual Palacio de las Cortes Valencianas, es más que probable que el *kardo maximus* de la ciudad romana atravesase el Turia por un hipotético puente próximo al actual, siguiendo el trazado de la Vía Augusta. De ello ya se han argumentado ciertas hipótesis respecto a la posibilidad de puentes romanos sobre el Turia (Yepes, 2013).

En la Valencia musulmana debió existir una palanca o puente de madera. Este paso debería comunicar el arrabal de la Vilanova y el de la Alcudia con la ciudad, sirviendo de distribuidor para los caminos de las huertas aledañas. En efecto, existen noticias de acontecimientos que ocurrieron cerca de *Bab al-Warraq*, que era la puerta de las murallas situadas frente al actual puente (Figura 2). Así, Coscollá (2003:29) se refiere a una versión de la muerte de Mubarak, que ocurrió en el año 1017 cuando se golpeó la cabeza con una tabla cuando cruzaba a caballo con su comitiva en el puente de madera de *al-Warraq*. Este personaje era un eunuco eslavo administrador de las aguas de riego de Valencia, que junto con Mudafar formaron un diunvirato ante el vacío de poder consecuencia de la caída del Califato de Córdoba, ocurrida en el año 1009. La historia se refiere a ellos como “reyes acequeros”.



Figura 2. Recinto de la ciudad árabe siglos VIII a XIII.

Gracias a la obra del contemporáneo Ahmad al-Udrí, tenemos noticias de la “Balansiya” del siglo XI. Huici (1970) cita un texto de este geógrafo en el que se puede leer que “... hacia el lado de Levante, está la puerta conocida por Bab al Warraq; que sale de ella, y por un puente de madera se cruza el río hacia el arrabal que hay allí. En la dirección de la quibla está la puerta de Ibn Sajar; y hacia el norte, la puerta de la Culebra (Bab al-Hanas); y en el lado de Poniente, la puerta llamada de Baytala; y junto a ella, por el lado oeste, la puerta conocida por Bab al Quasariya. Por estas dos puertas salen los convoyes hacia el Oeste de Al-Andalus, y hacia Denia, Játiva y Alzira....”. Por tanto, según las crónicas del siglo XI, Valencia

tenía dos puentes, uno de sillería frente a la puerta de *al-Qantara* y otro de madera frente a la puerta de *al-Warraq*.

Aunque las crónicas no lo citan, es probable que este puente islámico de *al-Warraq* lo destruyera completamente la riada extraordinaria del año 1088, pues esta primera avenida documentada por Ibn al-Qardabus (Huici, 1970:39) destruyó un puente de piedra, seguramente el antecedente del actual de Serranos.

El puente de *al-Warraq* debió reconstruirse, también en madera – o quizás mixto²-, y es el que encontraría Jaime I durante la conquista de Valencia en 1238. Hay opiniones sobre si el puente de madera al que hace referencia el *Llibre del Repartiment* cuando se hace donación a Pere Guillem de dos torres y sus barbacanas, que están junto al puente de madera, es un antecedente del de Serranos (Rosselló y Esteban, 2000:85; Meliό, 1997:62), o bien se trata del de *al-Warraq* (Bertomeu, 1986). En este barrio de la Vilanova, Guillem de Escrivá fundó en 1242 el Hospital de San Guillermo, enclavado según Benito (1998:33) en la cabecera de un puente de barcas³, siendo entregado en 1256 a los religiosos trinitarios. Se refiere a la construcción un nosocomio u hospital, fundado por Guillem de Escrivá, que se realizó en la punta del puente de la ciudad de Valencia.

Una tradición es el descubrimiento de la imagen del Santísimo Cristo del Salvador, rescatada con ocasión de una riada del Turia a la altura de este puente, iniciándose su culto desde el año 1250. La imagen se trasladó a la cercana capilla de San Jorge, que a partir de ese momento se llamó del Salvador.

En julio de 1270 se concede licencia a los jurados de Valencia para recaudar durante tres años un impuesto para reparar los puentes de las puertas de Serranos y de Leridanos, que posteriormente se llamaría *dels Catalans* (Arciniega, 2009:274). También se recoge en la documentación histórica la más antigua concesión conocida para la obra de los puentes de Valencia, por la cual Jaime I concedió permiso, el 16 de abril de 1274, para

² Benito (1998:33) se refiere a un puente de barcas como un puente antecesor del actual de Trinidad, aunque no fundamenta esta circunstancia en ninguna referencia histórica.

³ Como se puede apreciar, los autores no se ponen de acuerdo en cuanto a la tipología que debía tener el antecesor del actual Puente de la Trinidad a mediados del siglo XIII.

recaudar durante dos años impuestos para construir un nuevo puente de piedra, encomendándose a Ramón de Ruisech y Pedro Gilabert. Es probable que la futura estructura fuese la que comunicaba con el camino de Murviedro, aunque el rey no pudo ver dicha construcción.

Pedro III de Aragón reforzó notablemente las vías de comunicación de la capital, permitiendo en 1278 la recaudación, por tres años, de un impuesto que financiara la construcción de un camino y un puente. Se iniciaron varios puentes a la vez, el del Real y el *dels Catalans*, advirtiéndolo el propio monarca meses más tarde que no se comenzaran más hasta que no estuvieran terminados estos dos. El puente *dels Catalans* era más corto que el actual, ocupando solo la parte central de cauce, pues solo disponía de tres pilares y dos arcos, según indican documentos del Archivo de la Corona de Aragón fechado el 26 de julio de 1279 (Arciniega, 2009:275). La estructura debió arruinarse tempranamente en el año 1281. Alfonso III de Aragón autorizó en 1289 un nuevo impuesto para reconstruir el puente, de forma que la caballería pudiese entrar cargada a la ciudad. Su hijo Jaime II extendió esta licencia de cobro por animal cargado que entrase en la ciudad por dos años para recaudar fondos para todos los puentes de la capital.

En octubre de 1321 se daña el puente *dels Catalans* y del Real, además de casas dentro y fuera de las murallas. Un bando del *Consell* del 16 de octubre impide coger piedras, ladrillos tierra, o maderas de los puentes, muros y barbacanas (Cárcel y Trenchs, 1985:1498). El 14 de julio de 1345, el *Consell* insta a reparar el puente, por su estado ruinoso, tras un derrumbe que provocó la muerte de tres personas (Cárcel, 1992:36).

La revuelta encabezada por la nobleza valenciana contra los excesos de Pedro IV, conocida como la Guerra de la Unión, provocó en el año 1348 la destrucción de los puentes de la ciudad para evitar la llegada del ejército real. Tras la batalla de Mislata, que supuso el triunfo realista, se volvieron a recaudar óbolos por el paso de caballerías para reconstruir los puentes. Así empezó a construirse un puente de sillería, habiéndose construido en julio de 1355 uno de sus arcos, aunque según recoge Serra (2002:118), se estimó que cada arco adicional costaría 30.000 sueldos. Los eruditos valencianos Esclapés y Cruilles opinan que el autor de las trazas de este puente las realizó el cantero Pedro Viñas en 1356. El 14 de agosto de 1355, el *Consell*

opta para la construcción del *pont dels Catalans* a “dos obreros e inspectores para que, junto con los jurados, elijan diez prohombres que sean capataces en dicha obra, distribuyendo a los obreros el salario que la ciudad destine” (Cárcel y Trench, 1985:1506). Berenguer de Perpinyà y Andreu Canet, que fueron los elegidos para este cargo, sustituyeron al anterior obrer Pere Sacristà, cobrando 500 sueldos anuales cada uno (Serra, 2002:118). Con todo, los Jurados no consideraron satisfactorios sus trabajos y fueron relevados a los pocos meses por Antoni Ferrer y Antoni Monblach.

Sin embargo, las obras tuvieron muchas dificultades. La gran riada del 17 de agosto de 1358, en la que murieron cerca de medio millar de personas, provocó la ruina de todos los puentes (Carmona, 1990:126). Ello provocó que, tras la riada, Pedro IV instituyera la *fàbrica de murs e valls*, un organismo específico que se encargase de los fosos y los muros de la ciudad. A esta institución también se encomendó la ejecución y mantenimiento de los caminos, de los puentes y de las acequias. Empezó una época de grandes inversiones en obras públicas (alcantarillado, enderezado de calles, apertura de plazas, caminos, puentes, etc.), donde la ciudad y sus gobernantes buscaban fortalecer el sentimiento comunitario y el patriotismo local, alejándose del pasado islámico (Serra, 2009:292).

Otra calamidad a añadir fueron los dos asedios de la ciudad en 1363 y en 1364 por los castellanos en la llamada “Guerra de los dos Pedros” (1356-1365). Esta situación volvió a provocar la ruina de los puentes de la ciudad (Arciniega, 2009:277). El monasterio de la Trinidad sufrió importantes destrucciones durante estos conflictos, por lo que los jurados de Valencia acordaron reconstruirla en 1366 y 1372 (Benito, 1998:39). Además, en la última década del siglo XIV, fray Berenguer Maestre agrandó la iglesia, derribó el hospital contiguo y edificó una capilla dedicada a la Virgen de la Piedad. Todo ello provocó una gran devoción entre los valencianos, para lo cual necesitaban un paso sobre el Turia de calidad suficiente. La reconstrucción del puente debió ser muy lenta, incluso se tuvo que acudir a la construcción en madera, pues en 1372 las cuentas municipales recogen gastos para hacer las palancas *dels Catalans* y del *camí de la Mar* (Serra, 2002:118).

Por estos u otros motivos, en 1393, el *Consell* de la ciudad construir el puente en piedra. Se tuvo que esperar hasta 1401 para barajar distintos proyectos para un puente definitivo. Cárcel (1992:111) recoge la noticia de que en septiembre se le pagan 13 sueldos al yesero Nadal Leopart por dos cahices de yeso que entregó al maestro de obras Mateu Teixidor para realizar una maqueta del puente de piedra. El 3 de noviembre se financió a Pere Capella otra maqueta en yeso (Cárcel, 1992:131). También se abonó al cantero Francesc Tona los gastos por el papel, el almidón y la cola que necesitó para hacer una maqueta (Cárcel, 1992:135).

Mientras se definía la solución constructiva del puente, se fueron comprando los materiales; así, Serra (2002:118) hace referencia a la compra, el 15 de noviembre de 1401, de tres bloques de piedra al *obrer de vila* Pere Febrer. En 1402 se registran más gastos por la compra de materiales y su transporte, especialmente piedra. Los sillares se terminaban de labrar a pie de obra, donde los canteros trabajaban a cubierto. En septiembre se replanteó el puente con cuerdas y se empezó con la compra de madera y cuerdas para andamios y cimbras. Cárcel (1992, 179) recoge la reutilización de algunas maderas que se emplearon en realizar una tarima para el recibimiento, en noviembre de ese año, del rey Martín I.

Las obras seguían buen ritmo, pues en una carta remitida por los Jurados de Valencia al papa Benedicto XIII, Pedro de Luna, fechada el 3 de julio de 1402, se referían al puente en términos elogiosos como “*unum pontem mirabilis pulchritudinis, totum lapideum*”, teniendo la estructura cinco pies de altura en ese momento y que continuaban las obras. El 5 de marzo de 1403 los Jurados y el recientemente elegido *sotsobrer* Bernat Costa, inspeccionaron las obras, y en abril se comprobó si el arco del puente era lo suficientemente alto (Cárcel, 1992:203). Serra (2002:119) indica la intensa actividad constructiva realizada en el año 1403. Por la documentación recogida por Cárcel (1992:204-205), se sabe que en ocasiones se tuvo que hacer guardia para evitar desperfectos y robos en los trabajos que se estaban realizando, y que las piedras usadas llegaban por el Camino de la Pedrera, que debía ser el *Camí Vell* de Valencia, que llegaba desde Godella por la huerta. Relacionadas con este camino se encuentran las canteras de Les Pedreres de Godella y del Badall de Rocafort (Pascual y

Ballester, 1998). Los materiales pétreos empleados para esta obra de fábrica son la piedra tosca de Rocafort y la piedra de Godella (Bertomeu, 1986). La de Rocafort es una caliza travertínica de color beige claro, que era la cantera principal, al ser esta piedra la más abundante en el puente. Las calizas de Godella, compactas y de tono beige tostado, tuvieron un carácter sustitutorio; unos años antes, este material se utilizó para la puerta de Serranos, bajo la dirección de Pere Balaguer.

En la construcción participaron Mateu Teixidor, Pere Balaguer y Julià Martíneç como maestros de obra. La traza y las plantillas de los sillares y las bóvedas se realizaron en marzo de 1403 con compás por parte de uno de estos maestros o de Francesc Tona; estos recursos técnicos eran habituales en la construcción gótica. Serra y Miquel (2005:93) recogen el encargo de la compra de una hoja de madera *“per a fer mol.les a les pedres de les voltes del pont de la Trinitat y dos quartons de fusta de XXXII palms de larch per al compàs de les voltes del dit pont”*.

Resulta de interés la participación de maestros como Pere Balaguer, artífice de las torres de Serranos o de Mateu Teixidor, que trabajó en el Palacio Real o en las Reales Atarazanas. Según refieren Serra y Miquel (2005:93), Balaguer aparece el 22 de marzo de 1403 cobrando 4 sueldos y 6 dineros en la obra del puente, igual cantidad que Teixidor o Martíneç. Si bien carecía del título de *mestre*, también cobró Balaguer el 30 de marzo en el trazado de las bóvedas. Balaguer trabajó como *mestre* desde el 3 de abril al 31 de mayo, pero serán Teixidor y Martíneç quienes se responsabilicen de la obra hasta noviembre de 1403. Desde entonces, la obra queda a cargo de carpinteros y *manobres*.

La actividad de canteros, albañiles y carpinteros continuó su ritmo durante 1404, siendo Teixidor el maestro principal de la obra de sillería. Sin embargo, los trabajos se destajaron, pues su ritmo era muy lento. Ello supuso una aceleración de las obras y el establecimiento de un sistema de talla de piedras en serie. Parece ser que en noviembre de 1406 ya se están dando los últimos retoques, apareciendo de nuevo Francesc Tona, a quien se le adeuda dinero por el embellecimiento de la obra. Joan del Poyo, Julià Martíneç y Joan Llobet constituyeron una comisión técnica que aprobó que

Francesc Tona realizase a destajo estas obras, por un total de 1650 sueldos (Serra, 1994:112).

El 5 de febrero de 1407, el *sotsobrer* dio por terminado el Puente de la Trinidad (Serra, 2002:123). Se desmontaron las instalaciones de la obra y el porche donde estuvieron trabajando los canteros. En abril de ese año se documenta en el *Manual de Consells* la terminación del nuevo Puente de la Trinidad (Cárcel, 1992:370). Sin embargo, aún aparecen documentos de compra de piedras para esta obra en diciembre de 1407 (Cárcel, 1992:329).

Una noticia recogida por Sanchis y Piqueras (2001:202) de 1408 es el allanamiento del cauce entre los puentes de Serranos y de la Trinidad para facilitar el transporte de la madera por el río.

La obra de sillería, una vez terminada, quedó constituida por diez bóvedas ligeramente apuntadas⁴, de 13,6 m, apoyadas sobre unas gruesas pilas, de 2,5 m de anchura, con tajamares triangulares rematados por sombreretes escalonados. Además, en dos de estos tajamares se dispusieron sendas escaleras para descender al cauce aguas abajo.

Aunque el puente se levantó a principios del siglo XV, a finales de la Baja Edad Media, con sistemas de organización del trabajo puramente medieval, pudiéndose catalogar la obra como gótica, lo cierto es que el Puente de la Trinidad empieza a tener visos de los puentes modernos. Sanchis Guarner (1972) señala los años 1348 a 1411 como los del desarrollo del gótico en la ciudad de Valencia, atendiendo a la arquitectura desarrollada en la ciudad. Sin embargo, el Puente de la Trinidad no es un arquetipo típicamente medieval, con sus características torres defensivas; todo lo contrario, se trata de una obra que servirá de referencia a los demás puentes de fábrica que se construirían ya iniciado el siglo XVI. Nos encontramos, por tanto, con el primer puente de fábrica, en el gótico tardío, que empieza a abrir el Renacimiento en Valencia.

Los cronistas califican al Puente de la Trinidad como “fortísimo” (Rosselló y Esteban, 2000:29). De hecho, la avenida del 25 de octubre de

⁴ Son bóvedas ojivales quebradas, pues los dos arcos de circunferencia no son tangentes a las líneas de estribo. De hecho, los centros de estos arcos se encuentran sobre líneas paralelas e inferiores a la línea de arco. Los arcos ojivales son típicos de la arquitectura gótica.

1427 causó la destrucción total o parcial de todos los puentes, excepto el de la Trinidad. Además, la extraordinaria riada del 27 de septiembre de 1517, según refiere Almela y Vives, solo arrasó parte de sus barandas o antepechos, mientras que las aguas derruyeron el *Pont Nou*, el de Serranos y el del Real en solo una hora. De hecho, se convirtió en aquellos días, en el único y principal paso hacia la ciudad. El temor de ruina hizo que el 20 de agosto de 1533 se publicase un bando en el que se prohibía el tránsito de carros por este puente. Este temor hacia la fuerza de las aguas afloró cuando en 1540 se llevó el *Lignum Crucis* de la catedral al Puente de la Trinidad, según noticias citadas⁵ por Teixidor (1767). Ese año fue especialmente duro, con fuertes granizadas en verano y el posterior desbordamiento del Turia en octubre, lo cual contribuyó a la escasez de cosechas y fuerte inflación en los precios.

La primera representación que existe del Puente de la Trinidad se debe a Wijngaerde (1563), observándose ocho bóvedas y pilares dotados de estribos. Este puente, de hecho, es el que menos cambios ha tenido hasta el momento de los cinco puentes dibujados. En el posterior grabado de Antonio Manceli (1608) solo se aprecian cuatro arcos, no distinguiéndose ningún tipo de ornamentación. Será el plano de Tosca (1704) el que deje ver diez tajamares correspondientes a otros tantos arcos, viéndose dos grandes contrafuertes escalonados, aguas abajo del río.

⁵ Referenciado por Arciniega (2009:262).

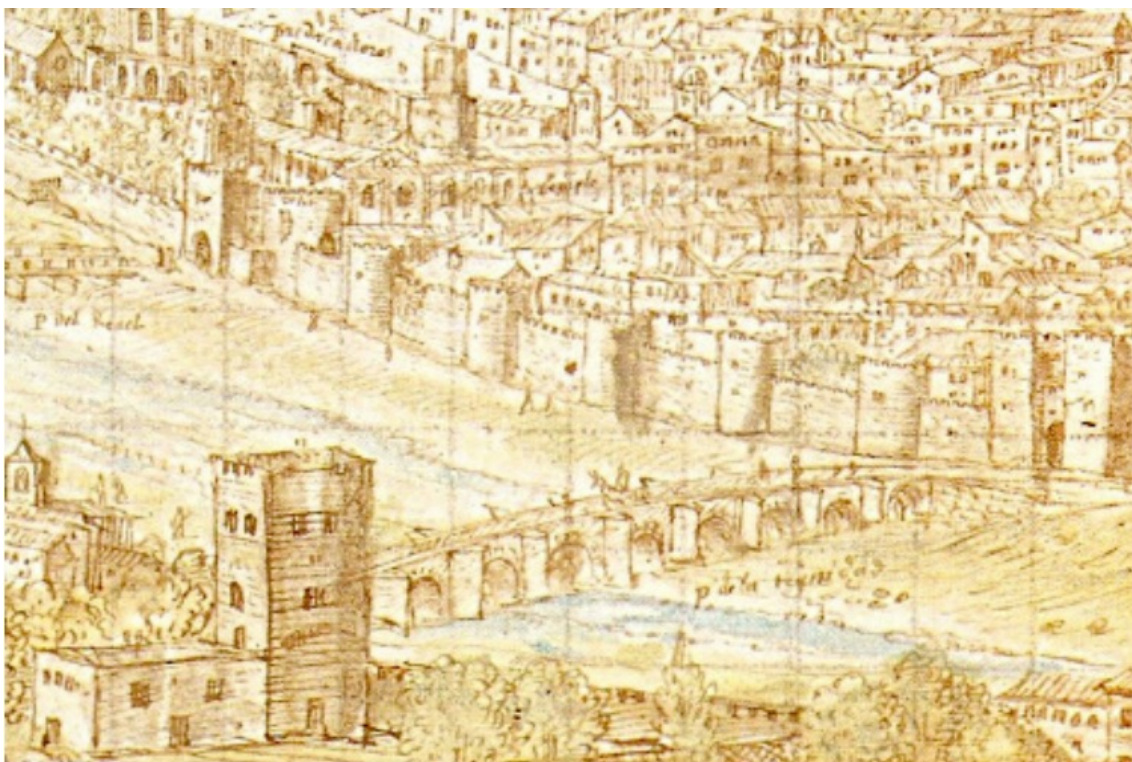


Figura 3. Imagen del Puente de la Trinidad, según Wijngaerde (1563).

https://es.wikipedia.org/wiki/Anton_van_den_Wyngaerde#/media/Archivo:Val%C3%A8ncia_el_1563,_per_Anton_van_den_Wyngaerde.jpg

En 1574 se realiza una mejora consistente en la escalera de descenso al cauce, reedificada por Tomás Mellado por 57 libras. Hay que esperar al 28 de noviembre de 1614 para tener las primeras noticias de casalicios en el puente. En esa fecha acuerda la *Fàbrica Nova del Riu* el alzamiento de la figura de la Santísima Trinidad, nombrando al embajador de Génova para que se encargase de esta misión. Sin embargo, no existen documentos que indiquen que se llegara a realizar este cometido.

El lunes 26 de enero de 1626 el Turia vino con tanta agua que ocupó ocho arcos del Puente de la Trinidad (Almela y Vives), días antes se desbordó catastróficamente el Guadalquivir en Sevilla y coincidió con el desbordamiento del Júcar, que duró más de veinte días.

En el año 1722, siguiendo la línea ornamental de los casalicios existentes en el Puente del Mar y del Real, se levantaron en el de la Trinidad sendos edículos con las estatuas de san Bernardo -mártir mozárabe de Alzira- en uno de ellos y en el otro sus hermanas las santas y compañeras de martirio María y Gracia. Estas esculturas fueron sufragadas por el canónico magistral Jaime Cervera, y están relacionadas con las que se

erigieron en el puente de san Bernardo de Alzira en 1717. Fueron ejecutadas por Francisco Vergara el Mayor, según el modelo de Leonardo Julio Capuz (de las Heras, 2003:35). Boix señala que las inscripciones de las lápidas que estaban en los pedestales fueron compuestas por el padre Tosca. En 1767 se restaura la cabeza de la figura de San Bernardo, muy deteriorada, a manos del escultor José Esteve. Los casalicios se destruyeron prácticamente durante el asedio de los franceses, aunque se derribaron definitivamente en el año 1823, por los motines de la guerra carlista. Afortunadamente, perviven las esculturas de Alzira. Una vez terminada la contienda con los franceses, se repusieron los pretils y la segunda bóveda con sillares de la cantera de Godella. La reposición de los pretils fue continua, lo que supuso cerrar el acceso a las escaleras.



Figura 4. Puente de Alzira, con sus casalicios. <http://www.cronistasoficiales.com/?p=54800>

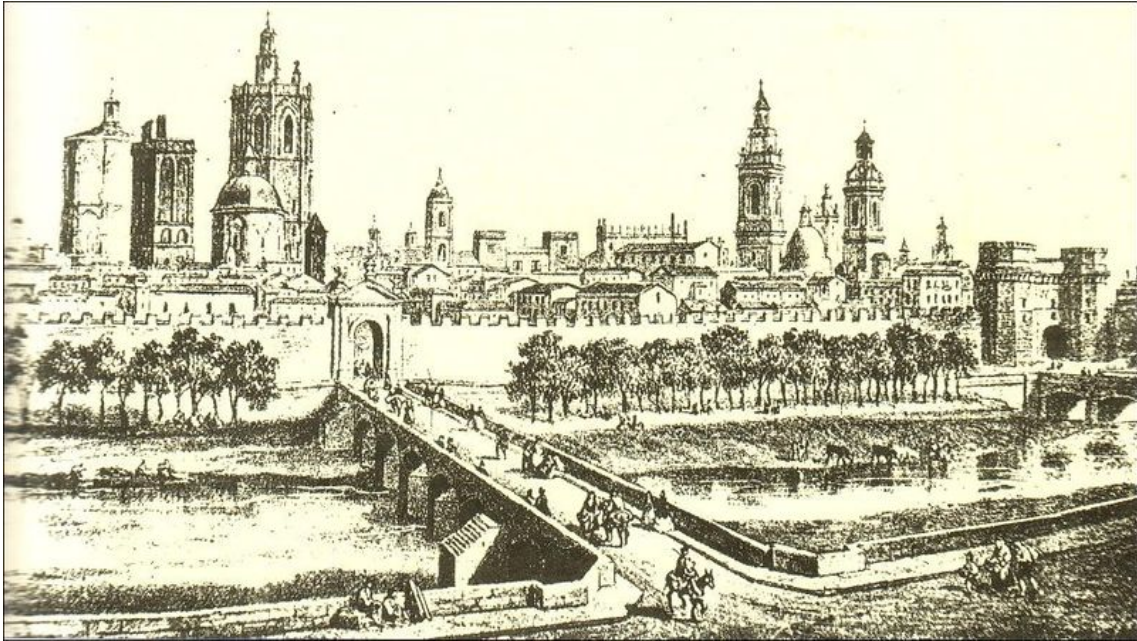


Figura 5. Puente y puerta de la Trinidad, con murallas. Litografía de Deroy, Becquet impresor, ca. 1845. <https://www.lenciclopedia.org/Archiu:Valenciamurallaspuertadelatrinidad01.JPG>



Figura 6. Puente de la Trinidad, Jean Laurent, en torno a 1870. http://valenciadesaparecida.blogspot.com/2012/03/fotografia-realizada-por-j_09.html

En el año 1875 se pavimenta el puente con adoquín de basalto. En enero de 1901 se solicita al Ayuntamiento la reparación de unos socavones, de unos 35 cm de profundidad, que aparecieron en el lecho del cauce y que descubrían los cimientos, solucionándose en unos días dicho problema.

Las estatuas dañadas tuvieron que esperar a ser sustituidas, hasta el año 1947, por las de los santos Tomás de Villanueva y Luis Beltrán, obra del genovés Antonio Ponzanelli, que antes estaban situadas sobre el puente de San José. Éstas fueron desmontadas en 1906 con motivo del ensanche realizado, permaneciendo hasta su reubicación en el Museo de Bellas Artes de Valencia. La estatua de san Luis se encuentra a la izquierda según se entra a Valencia, y a la derecha la de santo Tomás, que ocupa esta posición de más privilegio por su dignidad episcopal (Garín, 1983:87-88).

En el año 2009 se reformaron las escaleras que daban al cauce, aunque fue una obra no exenta de polémica. Durante esta restauración se cosieron grietas, se procedió a su limpieza y a la consolidación de la fábrica y los materiales.



Figura 7. Puente de la Trinidad. Fotografía V. Yepes.



Figura 8. Puente de la Trinidad. Fotografía V. Yepes.



Figura 9. Puente de la Trinidad. Fotografía V. Yepes.



Figura 10. Puente de la Trinidad. Fotografía V. Yepes.



Figura 11. Puente de la Trinidad. Escaleras aguas abajo.



Figura 12. Puente de la Trinidad. Escaleras aguas abajo reparada. Fotografía V. Yepes.



Figura 13. Puente de la Trinidad. Escultura de san Luis Beltrán. Fotografía V. Yepes.



Figura 14. Puente de la Trinidad. Fotografía de V. Yepes.



Figura 15. Puente de la Trinidad. Fotografía V. Yepes.

REFERENCIAS:

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.

CÁRCEL, M.M. (1992). *Vida y urbanismo en la Valencia del siglo XV. Regesta documental*. Miscel·lània de Textos Medievals, 6. Barcelona, Consell Superior d'Investigacions Científiques, 644 pp.

CÁRCEL, M.M.; TRENCHS, J. (1985). El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (siglo XIV). *La Ciudad Hispánica durante los siglos XIII al XVI (II)*. 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.

COSCOLLÁ, V. (2003). *La Valencia musulmana*. Carena editors, Valencia, 196 pp.

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.

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

HUICI, A. (1970). *Historia musulmana de Valencia y su región. Novedades y rectificaciones*. Ayuntamiento de Valencia. Volúmenes 1-3.

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.

MONTOYA, S. (2005). Puente del Mar sobre el río Turia (Valencia), en Aguilar, I. (dir.): *Cien elementos del paisaje valenciano: Las obras públicas*, pp. 166-167. Conselleria d'Infraestructures i Transports, Valencia.

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

SANCHIS GUARNER, M. (1972). *La ciutat de València. Síntesi d'Història i de Geografia urbana*. 4ª edició (1983). Publicacions de l'Excm. Ajuntament de València. 602 pp.

SERRA, A. (2002). Caminos, acequias y puentes: Las actividades de los maestros de obras en la ciudad y el territorio de Valencia (s. XIV y XV), en: *Historia de la Ciudad. II: Territorio, sociedad y Patrimonio: una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia*, pp. 107-124.

SERRA, A. (2009). Arquitectura y urbanismo, en Hermosilla, J. (dir.): *La ciudad de Valencia. Geografía y arte*. Universitat de València, Valencia, pp. 289-294.

SERRA, A.; MIQUEL, M. (2005). Pere Balaguer y la arquitectura valenciana de los siglos XIV y XV, en *Historia de la ciudad IV: Memoria urbana*, pp. 89-111.

YEPES, V. (2013). Conjetura sobre la existencia de puentes romanos sobre el Turia a su paso por Valencia. *Cuadernos de diseño en la obra pública*, 5:14-19.



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