

El Puente de Serranos 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 Serranos, de piedra tallada del siglo XVI, tiene precedentes en estructuras anteriores que fueron desapareciendo por los recurrentes embates del río Turia. Su nombre podría explicarse a que, en tiempo de la conquista por Jaime I, las huestes oriundas de la serranía de Teruel se establecieron en sus cercanías, aunque también puede deberse a que era el paso que se daba a los comerciantes procedentes de Sagunto, Maestrazgo o de la serranía de Valencia. Las crónicas musulmanas narran cómo el acceso a la ciudad se realizaba por *Bab al-Qantara*, que significaba “la puerta del puente”. Esta puerta árabe se encontraba en la actual plaza *dels Furs*, algo más al interior de la ciudad que las actuales torres de Serranos. En la época cristiana, la puerta también se conoció como Roters, Caldedería y Ferrisa (Coscollá, 2003:61).

Las noticias del puente se remontan al primer aimirí de la taifa de Valencia, Abd al Aziz ibn Amir (1021-1061). Nieto de Almanzor, de la dinastía amirí, fue un emir constructor, pues además de las murallas² defensivas, edificó la Almunia, donde se ubicaría el posterior Palacio Real.

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.

² La construcción de la muralla árabe se realizaba con tapial, un relleno de piedras de mediano tamaño. La anchura media era de unos 3 m. También existía un foso valladar -anegado por agua- y una barbacana, que era un muro de menor altura, que se anteponía a la muralla y que trataba de evitar la excavación de túneles bajo la muralla en operaciones militares de sitio.

Empezó a gobernar con apenas quince años, y durante los siguientes cuarenta, la “*Balansiya*” árabe vivió una época tranquila y próspera, con un significativo aumento de la población que se tradujo en la aparición de barrios y arrabales extramuros³. Pero lo que interesa aquí es la referencia a la construcción, bajo su mandato, de un puente de piedra, frente a la puerta de *al-Qantara* (Coscollá, 2003:61). Éste comunicaba el arrabal de la Alcudia, localizado en los alrededores de la actual calle Sagunto. Huici (1970) cita al geógrafo almeriense al-Udrí, testigo excepcional de la ciudad durante el siglo XI, en cuyo texto se puede leer que “... *la puerta de Levante se llama la puerta del puente, y se sale de ella por el puente que hizo el mismo Abdalaziz, y no hay en Al-Andalus más perfecto que él; por ese mismo puente salen los convoyes hacia Toledo, Zaragoza y Tortosa y lo que hay en esa dirección*”.

Parece razonable la hipótesis de la existencia de un puente de piedra, pero existen dudas sobre su autoría árabe. Así, argumentan Rosselló y Esteban (2000:85) que la denominación de *al-Qantara* se usaba normalmente para los puentes estables, normalmente de piedra y de origen romano. Porres (2003:275) precisa en su estudio sobre los puentes medievales de Toledo, que el citado vocablo significaría “*puente construido con arcos*”. Sin embargo, como se verá a continuación, muchas veces los árabes se adjudicaban obras de origen romano, por lo que es muy posible que el emir favoreciera el mantenimiento o la reconstrucción de una obra de fábrica anterior.

En efecto, en España los árabes construían nuevos puentes en raras ocasiones, dedicándose a reparar, en su caso, estructuras precedentes (caso de los puentes de Córdoba o Guadalajara). Así, Fernández Casado (2008:17) textualmente indica que “... *en nuestro país ni los visigodos ni los musulmanes de los primeros tiempos, tenían potencialidad para ello (crear nuevos puentes) y debieron limitarse a reparar algún arco en los que eran más necesarios para sus sistemas de comunicaciones*”. Aguilar (2003:84) reconoce la ausencia de noticias que reseñen la construcción de puentes por los musulmanes en la Comunidad Valenciana, explicándose la ausencia

³ El emplazamiento musulmán era tres veces mayor que el romano; ocupando una superficie de 47 hectáreas y la ciudad tendría unos 15.000 habitantes.

en estas tierras de estructuras anteriores al siglo XIII por la irregularidad del régimen hídrico de los ríos mediterráneos. Sin embargo, los trabajos de Ribera et al. (2003) plantean como hipótesis la construcción, en la última etapa del siglo X o comienzos del siglo XI de tres pequeños puentes situados en las inmediaciones de Bocairent⁴. Por tanto, aunque pudiera ser probable que el puente de piedra cantado por al-Udrí fuera de origen romano, no se puede descartar completamente la construcción de un puente musulmán sobre el Turia⁵, sobre la planta de otro romano anterior.

Ibn al-Qardabus, citado por Huici (1969:39), documenta la noticia más antigua de una avenida del Turia con la gran riada del año 1088, que destruyó un puente de piedra, con la torre defensiva que lo protegía. Dicha estructura sería un antecesor del actual Puente de Serranos. Según Carmona (1990:126), la reseña de la riada coincide con los registros físicos de inundaciones islámicas del siglo XI, muy devastadoras por la energía que denotan sus depósitos. En la tesis doctoral de Bertomeu (1986:87), se justifica la ruina de la estructura debido a la disminución drástica de la capacidad hidráulica del Turia, que hasta un siglo antes a este acontecimiento, presentaba un cauce funcional durante las avenidas que discurría por la vaguada del Mercat (Carmona y Grau, 2009:27-28).

Del asedio de la ciudad de Valencia por Rodrigo Díaz de Vivar, “El Cid”, nos ofrece Boix (1845:100) noticias del ataque al arrabal de Villanueva y la Alcudia, en 1092, de suerte que sus tropas se colocaron en la puerta de *al-Qantara* para disuadir a sus vecinos que pudiesen socorrer a los del arrabal. Como indica Malo de Molina (1857:99) “...los que defendían a Alcudia supieron el peligro que corría la ciudad por la parte del puente, y acudieron presurosos en su defensa, trabándose tan obstinada lucha, que duró hasta el medio día, viéndose precisado el Campeador a retirarse con su gente...”. Sin embargo, Malo de Molina (1857:166) apunta la hipótesis, basada en la interpretación de las crónicas árabes, que la puerta de *al-Qantara* sería una torre defensiva del puente que comunicaba la ciudad con el campo, pero

⁴ Incluso existen trabajos recientes donde se datan puentes, supuestamente romanos, como de origen árabe, como, por ejemplo, el desaparecido puente en el Cairat, sobre el Llobregat, que Hernández y Navarro (2007:139) datan en la segunda mitad del siglo VIII.

⁵ A modo de ejemplo, Arciniega (2009:274) reconoce la autoría del puente de piedra en época de Abd al Aziz.

que este puente “*no se elevaba sobre el río, según han creído algunos equivocadamente, sino que servía para dar paso a la acequia de Ruzafa, a cuyo impulso habían de correr las cloacas o valladares*”. Esta conjetura no contradice el hecho de la destrucción ocurrida cuatro años antes, que acabaría con un hipotético puente de piedra, quedando en aquellos tiempos revueltos, una fortificación centrada en un pontón para el foso que protegiera la puerta de *al-Qantara* y una posible palanca de madera, o bien un puente de barcas provisional, que atravesase el cauce del Turia. Tres años después de la muerte de Rodrigo Díaz, su viuda Jimena decidió incendiar y evacuar la ciudad, escoltada por Alfonso VI de Castilla. Este hecho probablemente iniciaría una serie de sucesos que afectarían a los pasos que se establecerían sobre el Turia.

El reinado de Jaime I marca el final de una época, con la aparición de las nacionalidades, el declive del poder feudal y la alianza del poder real, el clero y el pueblo. Es la Baja Edad Media, cuyo símbolo es el arte gótico y la catedral como obra emblemática. Tanto la legislación castellana recopilada por Alfonso X como la de Jaime I, atribuyen al poder real la obligación de mandar construir caminos y puentes, cargando el coste de la construcción a los pueblos vecinos y sus habitantes sin exclusión. Como contraprestación se otorgaban privilegios de pontazgos que repercutían en el mantenimiento de estas infraestructuras. En este contexto, la ciudad de Valencia va a tener un protagonismo decisivo en la construcción de los puentes sobre el Turia.

Así, tras la referencia de la crecida del año 1088 y los acontecimientos cidianos, la siguiente noticia que se posee de algún puente en Valencia figura en el *Llibre del Repartiment de València*, en 1244, donde se habla de su amplitud y solidez, señalando obradores entre su primera puerta y la media, cerradas con llaves y cadenas:

“A Pere Guillem, les dues torres ab les barbacanes a elles pertanyents, que estan al cap del pont de fusta; i tots els obradors, francs, que estan en la primera porta i la que segueix, de manera que tinga les torres i les barbacanes adaptades, i en les portes claus y cadenes, i que (deteriorat) en la barbacana contruesca un celler i un estable; i si per algun cas (deteriorat), que siga construït”. (A. Ferrando i Francés,

Llibre del Repartiment de València (Regestrum Primum Regis Jacobi I), ed. Facsímil, Valencia, 1978, pp. 130-131.).

“A Pere Guillem, las dos torres con las barbacanas pertenecientes a ellas, que están al principio del puente de madera; y todos los talleres, francos, que hay entre la primera puerta y la que sigue, de manera que tenga las torres y las barbacanas adaptadas, y en las puertas llaves y cadenas, y que... [deteriorado-ilegible] construya en la barbacana una bodega y un establo, y si acaso... [deteriorado-ilegible], que sea construido”.

Rosselló y Esteban (2000:85) indican que en la referencia del *Repartiment*⁶, la primera parte menciona el puente de madera, y el resto del apunte trata, a juicio de estos autores, de describir el emplazamiento, pero no del puente propiamente dicho, de forma que la donación se referiría a las torres y barbacanas de la muralla que se encuentran entre la primera y la segunda puerta. De esta forma no sería posible pensar en un puente con dos torres, similar al de Cahors, considerando su estructura de madera y el convulsivo régimen del río. Otra cuestión es si al decir “primera puerta” se hace referencia a la puerta más occidental o la más oriental. Estos autores consideran que el puente correspondería al antecesor musulmán del Puente de Serranos, que era de madera o, si acaso, mixto.

Otra opinión puede ser la de Meliό (1997:62), que sugiere un puente medieval de madera con un diseño similar a los *Ponts-Couverts* de Estrasburgo o al *Pont Valentrè* de Cahors. Lo cierto es que hubo tiempo en reconstruir el puente derruido en 1088, del cual consta tenía una torre defensiva. La reconstrucción tuvo que ser árabe, en madera apoyada en su caso sobre pilas de mampostería, pudiéndose rehacer con varias torres defensivas. ¿La cultura islámica construía puentes de madera al estilo medieval del resto de Europa? También es cierto que las torres defensivas, en los extremos o en el centro, eran uno de los elementos más característicos de los puentes medievales urbanos. Además de su función defensiva, en estas torres se alojaban los responsables del cobro del

⁶ El reparto de 1.615 casas produjo una compartimentación en barrios que reflejaba la procedencia de sus habitantes: Barcelona, Montpellier, Tarragona, Tortosa, Lérida, Teruel, Zaragoza, Calatayud, y Daroca entre otros.

pontazgo a los que pretendían entrar en la ciudad. Por tanto, faltan datos para rechazar definitivamente la presencia de una torre defensiva en el puente al que hace referencia el *Llibre del Repartiment*.

Hacia 1254, se documenta un testamento, de un tal Bernardo Cardona, donde se deja diez sueldos para la obra del puente *Inferior* del río y otros tantos para la del *Superior* (ver Meliό, 1997:62). Podría interpretarse que el *Superior* sería el viejo Puente de Serranos. Por tanto, ya tenemos noticias de las primeras reparaciones ocurridas en estos puentes tras la conquista cristiana de la ciudad. Otra donación semejante, de 1262, fue hecha por Ferrando Pérez, hijo del rey Zeyt: “*Item dimitto duobus pontibus civitatis Valentiae, quinque solidos*” (Garín, 1983:89), año que, por cierto, coincidió con la puesta de la primera piedra de la catedral. Este tipo de legados testamentarios o de donaciones voluntarias obedecían, en el Medievo, a la creencia de que auxiliar monetariamente a la construcción de puentes era una obra de caridad (Iranzo, 1983:52); aunque en otras ocasiones estas aportaciones se concitaban por las instancias de poder⁷.

En julio de 1270 se confiere licencia a los jurados de Valencia para aplicar por tres años el pago de un óbolo por cada caballería cargada que entrase en la ciudad, para reparar los puentes correspondientes a las puertas de Serranos y de Leridanos⁸ (Arciniega, 2009:274).

La ciudad del primer decenio del siglo XIV no presenta síntomas declive demográfico ni problemas de abastecimiento. Sin embargo, el año 1324 inicia un periodo desastroso en relación a la agricultura, que se agrava con la riada de 1328 y que alcanza su nivel más alto en 1333, con precios desorbitados para los alimentos. El año 1340 inicia un nuevo ciclo de hambres que culmina en 1347, “*l’any de la gran fam*” (Ferrer y Domínguez, 2008:67).

La riada de magnitud extrema del 28 de septiembre 1328 debió destruir completamente el puente. Resulta muy interesante la queja realizada, en agosto de 1329, por los encargados de transportar maderas

⁷ Por ejemplo, Iranzo (1983:53) refiere el sistema arbitrado por Alfonso II para recaudar fondos con destino al puente de Castejón, sobre el Cinca, donde un documento de 1194 autoriza la constitución de un limosnero en las principales iglesias y ciudades para este fin.

⁸ Que después se llamaría *dels Catalans*, y que corresponde con el nombre actual de Trinidad.

por el Turia en relación a la retención de su mercancía por parte de los señores de los aledaños de los puentes y azudes que consideraban a los troncos causantes de los daños que luego ocurrían con las crecidas (Bertomeu, 1986). La reconstrucción de la estructura se realizó con madera y mampostería, puesto que así se documenta en la entrada solemne que hizo Pedro II de Valencia y IV de Aragón a la ciudad de Valencia por el Puente de Serranos, en el año 1336 (Cruilles, 1876:278). Esta palanca conectaba la ciudad con el arrabal de San Guillem.

En 1339, Pedro IV el Ceremonioso, permitió que la ciudad recaudara durante cinco años un impuesto especial –*maelles*- sobre el ganado que costeara la reparación de los puentes con obra de fábrica. En el año 1340 se debió reparar el puente debido a su importancia como vía de acceso (Montoya, 2005:148), coincidiendo con el desbordamiento del 6 de noviembre. El óbolo sobre el paso de caballerías se renovó en 1343 por seis años más con objeto de reparar los puentes. El 14 de julio de 1345, el *Consell* ordena la reparación de la estructura, por su estado ruinoso (Cárcel y Trenchs, 1985:1503). La siguiente noticia que se tuvo, procedente de la Crónica de Pedro IV, fue la del motín de 1348, que ocurrió, siguiendo a Garín (1983:89), entre los puentes de Serranos y del Real. De hecho, los puentes de la ciudad fueron demolidos con la revuelta conocida como Guerra de la Unión⁹ para dificultar la llegada del ejército real al mando de don Pedro de Xérica.

Aquellos eran malos tiempos para la sociedad valenciana. La peste negra llegó al puerto de Valencia en los primeros días de mayo de 1348, a lo que habría que sumar otras grandes desgracias como guerras, carestías y hambre. Con todo, la construcción de un puente de piedra, la tomó el *Consell General* el 12 de marzo de 1349 (Orellana, 1924:540-541), momento coincidente con una fuerte consolidación urbana. Este tipo de obras, junto con la construcción de catedrales, era una de las empresas más importantes que se podía emprender en la Europa medieval. Es, sin duda, la primera obra de fábrica de sillería construida después de la conquista de Valencia por Jaime I, que Rosselló y Esteban (2000:29) denominan puente *Viejo* de

⁹ Revuelta de los nobles valencianos contra Pedro IV, en el que se defienden los derechos contenidos en el Privilegio general (1283) y el Privilegio de la Unión (1287) otorgados por Pedro III y Alfonso III respectivamente.

Serranos. Los Jurados de la Ciudad ordenaron, “*quel pont dels Serrans fos feyt tot de pedra*”...” a *deffensio de la aigua dels diluvis*”, lo cual fue anterior al inicio de la construcción de la nueva muralla¹⁰ en 1351 (Serra, 2007:886).

Carmona (1990:126) indica que la avenida del viernes 17 de agosto de 1358 fue especialmente demoledora, de modo que destruyó todos los puentes, incluido el vetusto de Serranos (Teixidor, 1990:76), lo cual obligó a su reedificación (Boix, 1863). Esta crecida derrumbó mil casas y dañó tanto las murallas antiguas como las nuevas que se habían empezado a construir en 1356. El episodio fue el germen de la *Il·lustre Fàbrica Vella dita de Murs e Valls*, fundada ese año por Real Privilegio de 24 de agosto de 1358 por Pedro el Ceremonioso, con el encargo de reparar, conservar y costear los lienzos, portales y torres del complejo militar, así como de la red de alcantarillado y la red vial, que incluye los caminos y puentes (Melió, 1997:54). El *obrer* de la ciudad, junto con los designados por los eclesiásticos y por los caballeros constituían la *Junta de Murs i Valls*¹¹, gestionada por un capataz, administrador o *sotsobrer*, facultado éste de los pagos de los salarios, materiales y herramientas. Estos años fueron de gran desgaste para la ciudad, no solo por las pestes, carestías y mortandades, sino también por la guerra mantenida con Castilla entre 1356 y 1365, lo que provocó el sitio de Valencia dos veces consecutivas, en 1363 y 1364, con la destrucción consiguiente de los accesos a la ciudad a través de sus puentes. A pesar de todo lo anterior, la ciudad siguió creciendo en población, así pasó de 26.000 habitantes en 1361 a 36.000 en 1418 (Furió, 2007:94).

Otra referencia al puente la encontramos con la entrada, el 7 de agosto de 1373, del primer duque de Gerona, que sería el futuro rey Juan I. Entre las fiestas que se desarrollaron, los carpinteros se encargaron de ejecutar un castillo de madera ubicado bajo el Puente de Serranos –que sería un gran palco para el espectáculo- defendido por un grupo de

¹⁰ La nueva muralla cristiana tenía muros altos y gruesos, aunque solo de tapial y levantados con la tierra extraída al excavar los fosos. El foso o “*vall*” tenía 9 metros y recogía los residuos y aguas sobrantes de la ciudad.

¹¹ Órgano directivo de las obras públicas de Valencia durante la época foral. Integrada por tres obreros (eclesiástico, militar y real) que representaban los estamentos dirigentes, además de los seis jurados de la ciudad, el racional y el síndico. Ejecutaba la actividad de la *Fàbrica de Murs i Valls*, siendo financiada mediante sisas y censales. Realizaba obras como la reparación de defensas, fosos y red de alcantarillado, caminos, puentes, asistencia técnica al reloj de la catedral y servicio de extinción de incendios.

soldados cuya munición sería productos de la tierra como naranjas y frutas (Adelantado, 2004:10). Juan I volvería a Valencia, entrando por el Puente de Serranos, a jurar como rey, tras la muerte de su padre Pedro en 1387. En este momento se inicia el despegue económico de la ciudad, tras los avatares del reinado del rey Ceremonioso. La mejora de las infraestructuras y de los ámbitos defensivos emprendidos, da paso al embellecimiento y cuidado de la imagen urbana que se manifiesta en la puerta de Serranos (1392-1398), obra de Pere Balaguer¹² (Serra, 2007:131). En este sentido, tal y como indica Arciniega (2009:280), la monumentalidad perseguida por el portal de Serranos y el puente deberían seguir criterios parejos, lo cual es evidente en la orientación del puente, condicionado más a la puerta que al camino. Sin duda, el acceso norte de la ciudad por Serranos debía ser el más importante del momento, al igual que su puente.

Se entra, de este modo, en el siglo XV, el llamado Siglo de Oro de las letras valencianas¹³. Este periodo, sobre todo a partir de su segunda mitad, coincidió con una prodigiosa renovación técnica en las obras de cantería que se vincularía al maestro de obras Francesc Baldomar y a su discípulo Pere Compte. Éste último alcanzó un acentuado virtuosismo y la complejidad en la traza geométrica de arcos, soportes y bóvedas (Serra, 2007:134). Obras como la capilla de los Reyes del convento de Santo Domingo (1439-1463) o la nueva Lonja, que empezó a levantarse a partir de 1483, son ejemplos de maestría en la cantería. A estos maestros habría que incluir una segunda generación formada, entre otros, por Antoni Dalmau, Miquel Navarro, Joan Corbera y Miquel Maganya. Esta explosión de creatividad constructiva de mediados del XV coincide¹⁴ en un momento en que Valencia destaca dentro de la Corona de Aragón y dentro de la monarquía de los Reyes Católicos como gran potencia financiera. Tal y como indica Garlaza (2005:420), la hegemonía económica de Valencia se fundamenta en una mano de obra tan dócil como eficiente: los mudéjares.

¹² Obra maestra del gótico militar europeo, inspirada en la puerta Real del monasterio de Poblet.

¹³ También es un siglo de despegue económico, con la creación de la *Taula Canvis* -un banco municipal-; la industrial textil alcanza un gran desarrollo y se erige en uno de los principales centros comerciales europeos.

¹⁴ Reflejo de esta prosperidad son las torres de Serrano, las de Quart, el Miguelete, la lonja de la Seda y de los Mercaderes, el Palau de la Generalitat y las Atarazanas.

Tras la visita real de Martín el Humano a Valencia, en 1402 se recompusieron los desperfectos de la estructura con madera (Bertomeu, 1986). Esta visita, prevista para el 19 de junio de 1401, se suspendió por la peste. Posteriormente, el 22 de octubre de 1406, el río se llevó cuatro vanos (Cárcel, 1992:162). En el año 1414 se tuvieron que reconstruir algunas de sus arcadas por la llegada del rey Fernando I y su familia (Cárcel, 1992:390). Al año siguiente se manda rellenar con tierra el tablero del puente para el paso de la familia real¹⁵ (Cárcel, 1992:550).

Desde 1419 a 1429 se realizan varias reparaciones en la calzada y en los arcos, en particular, el episodio del 25 de octubre de 1427 se llevó también cuatro arcadas (Teixidor, en 1895 cifró en dos los arcos arrasados). En 1431 se repararon alguna de sus arcadas y al año siguiente, la crecida se llevó otras. En 1481 se reparó el puente coincidiendo con la visita de la reina Isabel la Católica (Cárcel, 1992:609). Aunque resistió la riada del 1475, no fue capaz de sobrevivir a la ocurrida el domingo 27 de septiembre de 1517, que destruyó la estructura en tan solo una hora, dejando al Puente de la Trinidad como el más antiguo de los que se conservan, pues todos los demás fueron arruinados.

Lo cierto es que la ciudad de Valencia tuvo necesidad de construir puentes sobre el Turia en un momento histórico, la Edad Moderna, donde en España se estaba más pendiente del exterior que del solar peninsular. El progreso científico, el comercio, las comunicaciones y la economía sufrieron la sangría de las guerras europeas y de la colonización americana. El resultado fue un aislamiento geográfico, malos tiempos y una economía de subsistencia que quedaría bien reflejada en los escritos cervantinos. Así y todo, Valencia fue la excepción que confirmó la regla. La ciudad fue el lugar donde se construyeron un mayor número de puentes durante el siglo XVI.

Sin embargo, el siglo no pudo empezar de forma más compleja para la ciudad. Al fantasma de la carestía se le asociaron los brotes de peste y la

¹⁵ En junio de 1415 la infanta castellana María de Castilla, con trece años, es aclamada al cruzar a caballo por el Puente de Serranos para casarse con un joven príncipe que sería con el tiempo Alfonso V el Magnánimo.

revuelta de las Germanías¹⁶ (Felipo, 2004:210). Los problemas de abastecimiento de cereales y de inflación en los precios se debieron, entre otras causas, a la sucesión de malas cosechas¹⁷. La agudización de la crisis se produjo en la década de los sesenta, con una nueva peste que se desarrolló entre julio de 1557 y junio de 1559, y que acabarían con la riada de 1589 y las malas cosechas que siguieron hasta 1592.

El actual Puente de Serranos empezó a gestarse, en este entorno tan turbulento, mediante el acuerdo tomado el 22 de junio de 1518 –tiempos de Carlos I- por la *Junta Vella de Murs e Valls*. Este documento indica que el puente precedente debería tener arcos de menor luz y anchura, y que la calidad de la fábrica inferior a la del Puente de la Trinidad, que le serviría de modelo. En efecto, la Junta convino que fuese “*hobrat e redificat e refet tot de pedra, de peus, voltes arquades ab grans fonaments é llit*” de forma que sus arcos fuesen más anchos y largos como los del de la Trinidad que por eso “*no ha rebut tant gran dany ni es caigut del tot com el pont dels Serrans*” que, según se dice antes en el acuerdo, era de argamasa, y así “*no es hobra perpetua com deu esser de huna tant principal ciutat*” (Garín, 1983:89).

La importancia que tuvo el Puente de Serranos vuelve a ponerse de manifiesto tras el desastre fluvial de 1517. El anterior puente de piedra, coetáneo con el portal de Serranos, debería reedificarse, pues gran parte del prestigio y la imagen de la ciudad recaía sobre este puente y la monumental puerta de acceso a la capital. Ello motivó que, aunque era necesario reponer todos los puentes destruidos por la riada –excepto el de Trinidad, que aguantó el desastre-, el de Serranos tendría el privilegio de ser el primero en reconstruirse en piedra.

Según refiere Cruilles (1876:279), la obra de fábrica se construiría en el mismo lugar que su predecesor, un año después de la riada, a cargo del maestro mayor Juan Bautista Corbera, siendo virrey de Valencia D. Enrique de Aragón, duque de Segorbe. Del hecho dio fe una lápida con inscripción

¹⁶ La rebelión de las Germanías fue una pugna que tuvo lugar en el Reino de Valencia a principios del reinado de Carlos I, tomando el cariz de una revuelta por la defensa de los privilegios de las hermandades de menestrales y artesanos contra la nobleza local, la cual huyó de la ciudad por la epidemia de peste en 1519. La rebelión fue reprimida en 1522.

¹⁷ Así, en verano de 1540 hubo una repetida incidencia del granizo que se agravaron por el desbordamiento del Turia ese mismo año (Felipo, 2004:426).

latina colocada en sus viejas barandas y en la que figuraban los nombres de las autoridades bajo cuyo mandato se levantó este puente. En junio del primer año se acordó el pago a destajo, que no a jornales, de forma que se costearan seis dineros por palmo trabajado, a cargo de los maestros Miguel Moscardó y Jaime Daroca (Carreres, 1941:23). El 15 de enero de 1519, Joan de Alacant opinó sobre la nivelación para el asiento correcto de las pilas y bóvedas realizadas por Corbera. Solo se pudieron completar tres pilas y dos bóvedas, pues surgieron dificultades que obligaron a completar el resto con una palanca de madera (Arciniega, 2009:280). De 1535 a 1545, Joan de Alacant dirigió las obras de las dos pilas y arcadas que restaban (Gómez-Ferrer, 1998).

Cruilles (1876:279) indica que los arcos medían 150 varas valencianas de largo y 9 ½ de ancho. El puente, con nueve bóvedas escarzanas¹⁸, de 14,60 m de luz, y tajamares triangulares ha llegado hasta la actualidad, tras resistir las avenidas de 1589, 1590, 1864, 1884, 1898, 1949 y 1957.

Circula un bulo, que comenzó con la *Crónica* de Escolano, por el cual el padre Juan de Celaya, instó a los jurados a que se enterrasen en los cimientos e interior de la fábrica del puente numerosas lápidas romanas, restos de un malentendido paganismo del que se lamentaba el filósofo Pedro Juan Núñez (ver Meliό, 1997:63). Decía Escolano: *“...el maestro Juan Salaya, viendo hacer a los curiosos tanta estimación de esas Piedras Romanas se le antojó, que volvía por aquel camino a retoñecer la Gentilidad, y el adorar Estatuas y Dioses de piedra, y para quitarlas, que no sirviesen de estropiezo, requirió a los Regidores de la Ciudad que las mandasen recoger; y pues abrían las zanjas para los cimientos de la Puente de Serranos las enterrasen en ellas”*. Esta historia la desmintió Teixidor (1767:51, 54-62) al no existir documentación alguna en los *Manuals de Consells*, ni referencias en cronistas como Beuter. Parece ser que Celaya no se encontraba en Valencia por aquel entonces y, de estarlo, su afamada formación intelectual en la universidad de París, no le hubiera permitido tal consejo, ni Pedro Juan Núñez había nacido para lamentarse del desatino. Sin embargo, Cruilles (1876:279) recoge como cierto el enterramiento de las inscripciones, de las

¹⁸ El arco escarzano es un arco de circunferencia muy rebajado, es decir, de flecha menor a la semiluz, por lo que su centro estará siempre por debajo de la línea de arranque. La longitud del radio suele ser oscilar entre vez y vez y media la luz del arco.

que apunta que existen documentos acreditativos del coste de recogerlas, lamentando la pérdida de estas antigüedades.

Los Jurados de la ciudad acordaron, un 6 de octubre de 1538, la realización de la primera estructura techada erigida sobre un puente en Valencia, que se denominó Casalicio de la Cruz Patriarcal debido a la proximidad de la ya desaparecida parroquia y colegiata de San Bartolomé (De las Heras, 2003:20). La disposición de cruces, santos o capillas sobre los puentes responde a una tradición apotropaica, primero de contenido pagano y luego ya cristiano, por la cual se pone bajo la advocación protectora al puente para evitar su destrucción ante las fuerzas de la naturaleza. El edículo, de planta triangular, se construyó, según relata Cruilles (1876:279-280), entre el tercer y cuarto arco aguas arriba, en piedra de Barxeta¹⁹, de forma parecida a los conservados en los del Mar y del Real, con tres barras de hierro²⁰ uniendo las columnas. Según relata Garín (1983:89), la cruz fue esculpida en piedra azul por el artífice del puente, Juan Bautista Corbera, pero es probable que el tracista fuese el maestro imaginero Joan Gilart. Corbera igualmente debió esculpir un ángel que se engancharía de un perno realizado por Pedro Olives, adorando la Cruz, y tres infantes que rematarían las columnas. El 15 de marzo de 1539 marcaría la terminación de este monumento, pues se documenta el pago por una polea para desmontar el andamiaje empleado. Según recoge Cruilles (1876:279), se colocó una lápida conmemorativa de mármol bajo el casalicio de la Cruz, que traducida del latín decía lo siguiente: *“Habiendo destruido una grande y casi increíble inundación del Turia, el antiguo puente, cuidaron de levantar éste desde sus cimientos, Olfo de Proxida, obrero eclesiástico, Galcerán Carroz y Pardo, obrero militar, y Miguel Ros, obrero de los ciudadanos, procuradores de la Obra de Muros, aprobándolo Gaspar Felipe Cruilles, Francisco Gil, Miguel Angel Bou, Guillermo March, Bartolomé Bernegal, y Miguel Berenguer, jurados de la Ciudad. Año de la salvación de los hombres 1518”*.

¹⁹ Consta un pago, realizado el 28 de enero de 1539, al *pedrapiquer* Pedro Villanova, de 105 libras reales y las correspondientes 28 carretadas de piedra de Barxeta, para la construcción de la cruz.

²⁰ También consta el pago de 30 libras a Pedro Olives, el 1 de marzo de 1539, por las tres barras de hierro estañadas, que pesaban 11 arrobas y 32 libras.

Tenemos una detallada información gráfica puente en las vistas que Anthoine van den Wijngaerde levantara de la ciudad en 1563, solo cincuenta años tras su construcción. El Puente de Serranos, en el centro de la composición del flamenco, presenta un aspecto algo diferente al actual, no solo por la ampliación, sino porque la planta era dentada por los espolones y parteaguas triangulares (Esteban y Sicluna, 1990:129-130). La panorámica muestra ocho arcos escarzanos que descansan sobre pilares y un solo casalicio que cobija una cruz. El aspecto que más sorprende es la presencia de apartaderos formados por la prolongación de los tajamares hasta la cara superior de los pretils. Esto dejaba unos balcones avanzados sobre el cauce, fuera de la calzada interior, que permitían a los viandantes resguardarse del tráfico de los carruajes o disfrutar de los espacios para contemplar el río o la ciudad. Las actuales escaleras que quedan hoy aguas abajo no figuran en el dibujo, por un problema de ocultación según el punto de vista, aunque en dibujos posteriores tampoco aparecen hasta llegar al siglo XVIII.

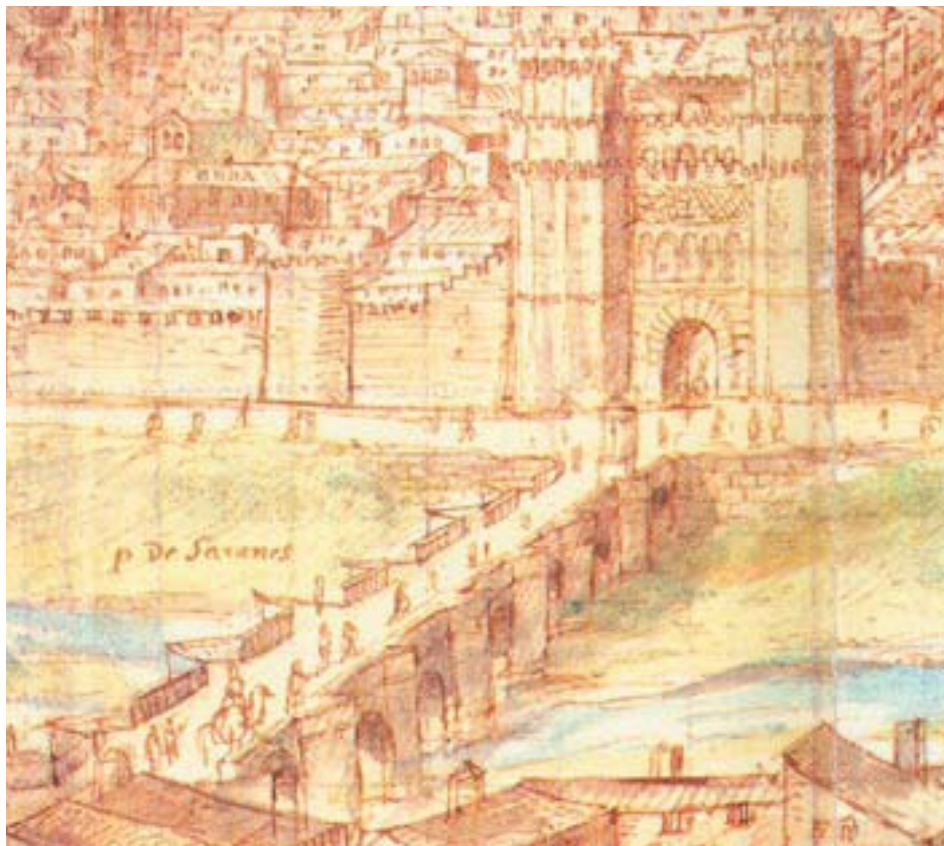


Figura 1. Puente de Serranos, según la vista de Wijngaerde (1563)

Sin duda, estamos frente a un puente moderno. Los atributos bélicos de los puentes medievales como las torres defensivas desaparecen completamente en los puentes renacentistas. Los apartaderos fueron una tradición que, según indican Chías y Abad (2009:90), no acabaron de abandonarse en esta época, pues posibilitaba el cruce de vehículos y peatones. Además, el elemento más singular de los puentes modernos es, según la opinión de Fernández Casado, la disposición de una rasante horizontal, frente al alomamiento de los puentes medievales. Su construcción coincide con el esplendor flamígero de la Valencia burguesa, que según Sanchis Guarner (1972) tendría lugar entre los años 1411 y 1521.

El grabado de Antonio Manceli (1608) representa al Puente de Serranos con una anchura algo exagerada, carente de ornamentación (Rosselló y Esteban, 2000:29). En este trabajo se puede apreciar todos los puentes sobre el Turia ya contruidos en piedra; además, aparecen ya los pretils del río, que se empezaron a construir a partir de 1591 tras fundarse la *Fàbrica de Murs e Valls* el año anterior.

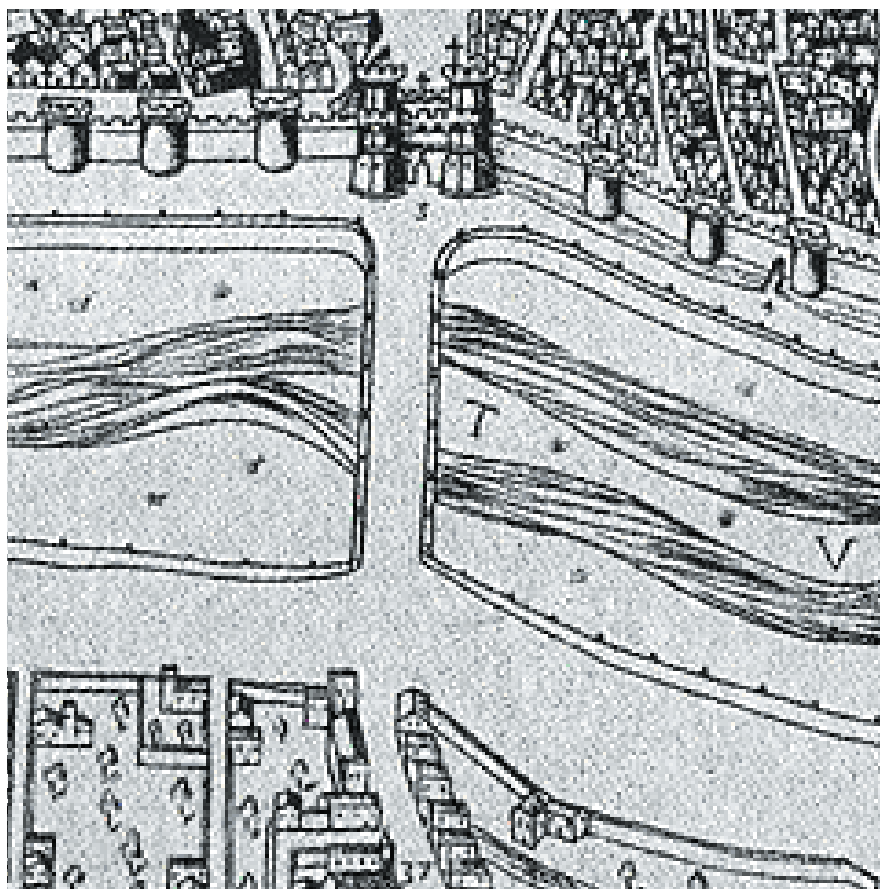


Figura 2. Puente de Serranos. Plano de Manceli (1608).

En el plano manuscrito de Tosca (1704), se observan únicamente nueve arcadas, con dos casalicios sobre la pila más cercana a la urbe; la entrada al puente desde allí modifica el pretil acortando el puente (Rosselló y Esteban, 2000:35). Se aprecia también, aguas abajo, una bajada en rampa al río, por la izquierda la estructura también constriñe el cauce con una embocadura asimétrica. El agua cubre de la cuarta a la octava pila, desde la derecha. Las escaleras de bajada al río, aguas abajo, no aparecen en estos grabados, ni siquiera en el grabado, fechado hacia 1738, de Fortea realizado sobre una reproducción del plano de Tosca; lo cual indica que dicha estructura se construiría con fecha posterior.



Figura 3. Puente de Serranos, según Tosca (1704).



Figura 3. Puente de Serranos. Grabado de Fortea a partir del original de Tosca (1738 ca).

Teixidor (1767:53) indica la colocación, un lunes 13 de octubre de 1670, de un monumento consagrado San Pedro Nolasco²¹, dedicado a redimir los prisioneros cautivos por los musulmanes. El casalicio, colocado frente al de la Cruz Patriarcal, fue sufragado por Fray José Sanchiz, general de la orden de la Merced. La imagen, obra del cantero Pere Leonart Esteve, se encontraba coronada por las figuras de la reina Doña Teresa Gil de Vidaurre, fray Gilabert Jofré y San Pedro Pascual, religiosos mercedarios, y en su punta la Virgen de la Merced (Orellana, 1924; De las Heras, 2003:136). El edículo se colocó enfrente del de la Cruz Patriarcal. La obra costó 380 libras, dándose por completamente concluida el 12 de febrero de 1671, tras unas pequeñas demoras, cuando Diego Martínez Ponce de Urrana declaró visto y conforme el trabajo (Pingarrón, 1998:45).

El 10 de mayo de 1752 se documentan desperfectos en los capiteles del casalicio del santo mercedario, acordándose su reparación. El 4 de agosto de 1753 se adjudicaron a Batiste Pons, por 300 libras, la reparación del casalicio. En menos de ocho meses arregló los desperfectos, sustituyó las imágenes de la cubierta por pirámides vidriadas y repuso las tejas vidriadas. Las esculturas retiradas fueron restauradas por Jaime Molins.

Según cita De las Heras (2003:35), en 1771 se sustituye la Santa Cruz por la Virgen de la Merced, obra de José Puchol, que se valoró, por los escultores Jaime Molins y José Esteve, en 70 libras el 24 de abril de 1772. Se documenta que en 1799 la imagen de la Virgen estaba rodeada de las imágenes de San Pedro Pascual, Juan Gilaber Jofré y Teresa Gil de Vidaurre. El Puente de Serranos llegó a tener, por tanto, hasta cinco esculturas simultáneas.

²¹ Fundador de la orden de Nuestra Señora de la Merced (ca. 1180-1249), fue compañero de conquista de Jaime I. Canonizado en 1828.



Figura 4. Vista de la puerta de Serranos. Liger del. / Reville aqua forti. / Lorieux sculp., ca. 1805.

El levantamiento de la ciudad de Valencia contra la invasión napoleónica, un 23 de mayo de 1808, originó obras de defensa que causaron destrozos en los puentes del Turia y en algunas imágenes religiosas. Así, en el año 1809, antes del segundo sitio, se demolieron y arrojaron al río los casalicios del Puente de Serranos, así como las inscripciones que los acompañaban, para evitar la colocación de las piezas de artillería francesas y fuesen usadas como parapetos (Garrido, 1925). Cruz y estatua se despedazaron al ser arrojadas al río. Peor suerte tuvo el Palacio Real, cuyo derribo a instancias del general Joaquín Blake se inició el 12 de marzo de 1810. Estas acciones defensivas fueron, a la postre, más perniciosas para el patrimonio valenciano que el propio asedio. Indican Roselló y Esteban (2000) que los daños que recibió la ciudad de Valencia no se debieron a la artillería francesa que no fue situada precisamente frente a la fachada norte, sino por las costosas obras de defensa realizadas por el general José Caro, que fueron útiles, por su carácter disuasorio, en los primeros asedios de Moncey en 1808 y de Suchet en 1810. El 9 de enero de 1812 Valencia capitulaba ante el mariscal Suchet. A pesar de que su posterior gobierno fue como jefe de las tropas ocupantes, el mariscal

francés modernizó ciertos aspectos como la apertura de la Universidad y Colegio de San Pablo o el restablecimiento de la Academia de San Carlos. En este sentido, una de las primeras órdenes fue dirigida a la *Fàbrica Nova del Riu* para que fueran recompuestos sin demora los pretils de los puentes y los paredones que habían sido derribados. Asimismo, se restauró el muy dañado paseo de la Alameda, reordenándose por el arquitecto municipal Cristóbal Sales (Gavara, 1994:154). El 5 de julio de 1813, los franceses se vieron obligados a abandonar la ciudad.

Por acuerdo de 25 de mayo de 1816, se insta a la reposición de las barandas, que siguieron rectas por donde estaban los casalicios, desapareciendo los apartaderos que reflejaba la vista de Wijngaerde (1563), y sin reponerse los templete con sus estatuas (Garín, 1983:90). En un dibujo del capitán artillero Demoulin y grabado por Collin para las Memorias del mariscal Suchet, redactadas entre 1808 y 1814, se observa el refuerzo del segundo arco más próximo a la ciudad, reforzado tras las operaciones de defensa (Rosselló y Esteban, 2000:90).

Se construyeron dos escalinatas de piedra en 1837 en su entrada por las torres de Serranos, para dar acceso a las alameditas de Serranos. En el año 1876, según refiere Garín (1983:90), se colocaron aceras para facilitar el tránsito peatonal, al igual que en el resto de puentes. Asimismo, se tanteó la ampliación del tablero, tal y como ocurriría con el Puente del Real; afortunadamente no prosperó la idea debido a que el ensanche por una banda descentraría la entrada a la puerta de Serranos, y la ampliación por las dos caras implicaba un coste excesivo. Desde el año 1886 se celebraba el mercado de caballería en el cauce al que se accedía por una amplia rampa que todavía existe.

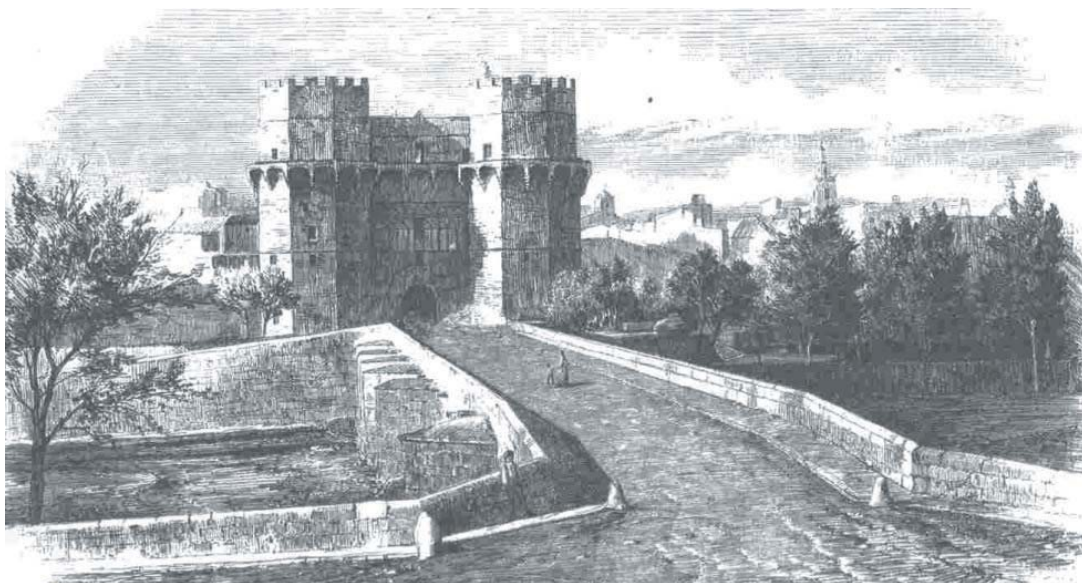


Figura 5. Puente y puerta de Serranos. Federico Ruíz, xilografía, ca. 1856.

Para mejorar la ornamentación del Puente de Serranos, la Comisión de Monumentos acordó, el 7 de diciembre de 1926, la reubicación de los santos Tomás de Villanueva y Luis Beltrán, oriundas del Puente de San José, para lo cual se requirió al Patronato de la escuela de Bellas Artes que se trasladaran dichas estatuas, que custodiaban. El día 20 de ese mismo mes, la Alcaldía encomendó al arquitecto mayor, Eugenio López, el proyecto de los pedestales. La demora de las obras y la guerra civil dieron al traste con esta idea, instalándose finalmente estas estatuas en el Puente de la Trinidad, en 1944.

El Puente de Serranos está formado por nueve arcos con su escollera, tajamares y pretilos correspondientes. Presenta 159,50 m de largo con un ancho total de 10,90 m, de los que 7,76 corresponden a la calzada y 1,57 a cada una de las aceras. Sus arcos tienen 14,76 m de luz cada uno. También dispone de una rampa escalonada para acceder al cauce en su encuentro con el pretil en la margen derecha. En el año 2012 el puente se peatonalizó. El puente se encuentra incluido en el Conjunto Histórico de Valencia y en el entorno de protección de Bien de Interés Cultural por Decreto 57/1993, de 3 de mayo (DOGV de 10/5/1993). Además, se ha declarado como Bien de Relevancia Local individualizado por el artículo 46 de la Ley 4/1998 del 11 de junio, de la Generalitat Valenciana.

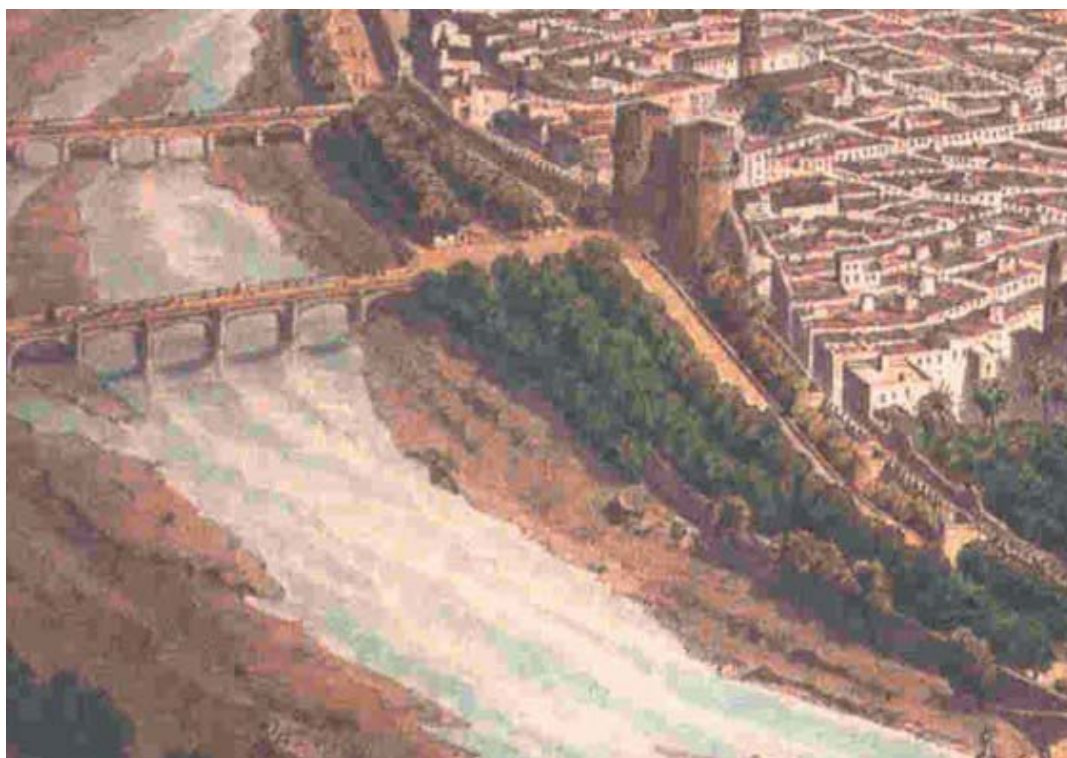


Figura 6. Valencia a vista de pájaro. A. Guedston, ca. 1858.



Figura 7. Puente de Serranos. Iglesia de Santa Mónica.



Figura 8. Puente de Serranos. Vista hacia la Iglesia de Santa Mónica.



Figura 9. Puerta de Serranos, vista 1904.



Figura 10. Puente de Serranos.



Figura 11. Puente de Serranos, principios del siglo XX.



Figura 12. Puente de Serranos.



Figura 13. Puente de Serranos, antes de la recuperación de los arrimaderos.



Figura 14. Puente de Serranos, antes de la recuperación de los arrimaderos.



Figura 15. Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.



Figura 16. Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.



Figura 17. Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.



Figura 18. Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.



Figura 19. Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.



Figura 20. Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.



Figura 21. Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.



Figura 22. Rampa de acceso del Puente de Serranos. Fotografía V. Yepes.

REFERENCIAS

- ADELANTADO, V. (2004). Una consuetud del siglo XV. *Lemir*, 8: 1-31.
- AGUILAR, I. (2003). *El territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Valencia, 280 pp.
- 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.
- 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.
- BOIX, V. (1845). *Historia de la ciudad y Reino de Valencia*. Imprenta de D. Benito Monfort. Tomo I, Valencia, 511 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.

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.

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.

CARMONA, P.; GRAU, E. (2009). El medio natural y el paisaje de *Valentia*, en Hermosilla, J. (dir.): *La ciudad de Valencia. Historia*. Universitat de València, Valencia, pp. 21-32.

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.

COSCOLLA, V. (2003). *La Valencia musulmana*. Carena Editors, S.L.

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.

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.

FERRER, R.; DOMÍNGUEZ, J. (2008). El solar del Temple en la Valencia antigua y medieval. Memoria y significado de la trama urbana heredada, en Domínguez, Ferrer y Montesinos (coord.): *Iglesia y Palacio del Temple: Síntesis de Arte e Historia*. Promoció de Cultura Valenciana, pp. 29-70. Valencia.

FERNÁNDEZ CASADO, C. (2008). *Historia del puente en España- Puentes romanos*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

FURIÓ, A. (2007). La ciudad y el reino de Valencia en la Baja Edad Media: prosperidad material, esplendor cultural y debilidad política, en *Reino y ciudad. Valencia y su historia*. Fundación Caja Madrid, pp. 89-108. Valencia.

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

GALARZA, M. (2005). Un contrato de obras del siglo XV. Introducción del Renacimiento en la arquitectura civil, en Huerta, S. (ed.): *Actas del Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Instituto Juan de Herrera/CEHOPU, Madrid, pp. 419-428.

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

IRANZO, M.T. (1983). Puentes medievales en la provincia de Huesca: aspectos económicos y sociales. *Aragón en la Edad Media*, 5:45-68.

MALO DE MOLINA, M. (1857). *Rodrigo El Campeador. Estudio histórico fundado en las noticias que sobre este héroe facilitan las crónicas y memorias árabes*. Imprenta nacional, Madrid.

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.

ORELLANA, M.A. (1924). *Valencia antigua y moderna*. Acción Bibliográfica Valenciana. Toma II. Copia facsímil.

PORRES, J. (2003). Los puentes medievales de Toledo, en AGUILÓ, M. (ed.): *Ingeniería hispano musulmana*. XII Curso de Verano de Ingeniería Civil, Toledo, 8-15 de julio de 2002. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, pp. 217-292.

RIBERA, A.; BOLUFER, J.; PASCUAL, J.; BORONAT, J.D. (2003). Puentes de probable cronología califal o taifa, en Bocairent (La Vall d'Albaida, Valencia). *Arqueología y territorio medieval*, 10(1): 31-55.

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

SERRA, A. (2007). Del gótico al Renacimiento en tierras valencianas, en *Reino y ciudad. Valencia y su historia*. Fundación Caja Madrid, pp. 125-138. Valencia.

SERRA, A. (2007). Ingeniería y construcción en las murallas de Valencia en el siglo XIV, en Arenillas, M.; Segura, C.; Bueno, F.; Huerta, S.: en Huerta, S. (ed.): *Actas del Quinto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Instituto Juan de Herrera/CEHOPU, Madrid, pp. 883-894.

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

TEIXIDOR, M.J. (1990). Les vistes de la ciutat de València, en ROSSELLÓ, V.M. (coord.): *Les vistes valencianes d'Anthonie van den Wijngaerde*, pp. 43-98. Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, 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.

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](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).