

# El Puente del Mar sobre el viejo cauce del Turia en Valencia. Una aproximación histórica, estética y constructiva<sup>1</sup>

**Víctor Yepes Piqueras**

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

**E**l Puente del Mar, único de los históricos que quedó fuera del frente amurallado, ha sido clave en la estructura viaria de la ciudad de Valencia pues salvaguardó la comunicación comercial con el puerto del Grao y con el Cabañal durante mucho tiempo. Por este paso urbano circulaban cotidianamente las mercancías y vituallas que llegaban al puerto y aquellas otras destinadas a la exportación. Hasta la construcción de los puentes de Aragón y del Ángel Custodio, éste fue el único paso hacia el mar. Como describe Carreres (referido por Garín, 1983:90-91), *“La Ciutat sempre mirá amb especial predilecció aquest pont per esser el mes necessari per a la seua comunicació amb la mar, així es que quan alguna avinguda del riu l’enderrocava, tot seguit se’l va reparar, fins que a la fi es decidí a bastir-lo de pedra, propositantse fera prop de l’hort del convent del Remei i decidint-se posteriorment a que fóra emplaçat al costat dels fonaments de l’anterior”*. Esta importancia estratégica implicó un esfuerzo constante de la ciudad por conservar y reconstruir el puente a lo largo de los años, expuesto a las sucesivas avenidas del Turia. Esta preocupación por garantizar la seguridad y rapidez de la comunicación al mar quedó patente en 1400 cuando el *Consell* dispuso la reparación del camino de la Mar y dos años más tarde, el arreglo de este acceso junto con los “pequeños puentes” (Cárcel, 1992). La riada de octubre de 1589 fue la

---

<sup>1</sup> 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.

que llevó a la *Fàbrica Nova* a promover la actual obra de fábrica, cuya construcción finalizó el año 1596.

El puente actual consta de 10 bóvedas rebajadas apuntadas sobre grandes tajamares triangulares, una longitud de 160 m, una luz libre de 15,5 m, un espesor de pilas de 3 m, una anchura de tablero de 8,35 m y una altura máxima de la rasante de 8 m. Constituye un ejemplo de puente renacentista, de clara influencia herreriana. Presenta dos casalicios triangulares con estatuas de la Virgen y de san Pascual Bailón, con bancos volados sobre los estribos y un pretil adornado con pirámides y bolas. Hoy su uso es peatonal, desde que se realizaron unas escalinatas en las embocaduras y pilones de acceso entre 1933 y 1935, obra de Javier Goerlich. Fue declarado bien de interés cultural por Decreto 57/1993, de 3 de mayo (DOGV de 10/5/1993).

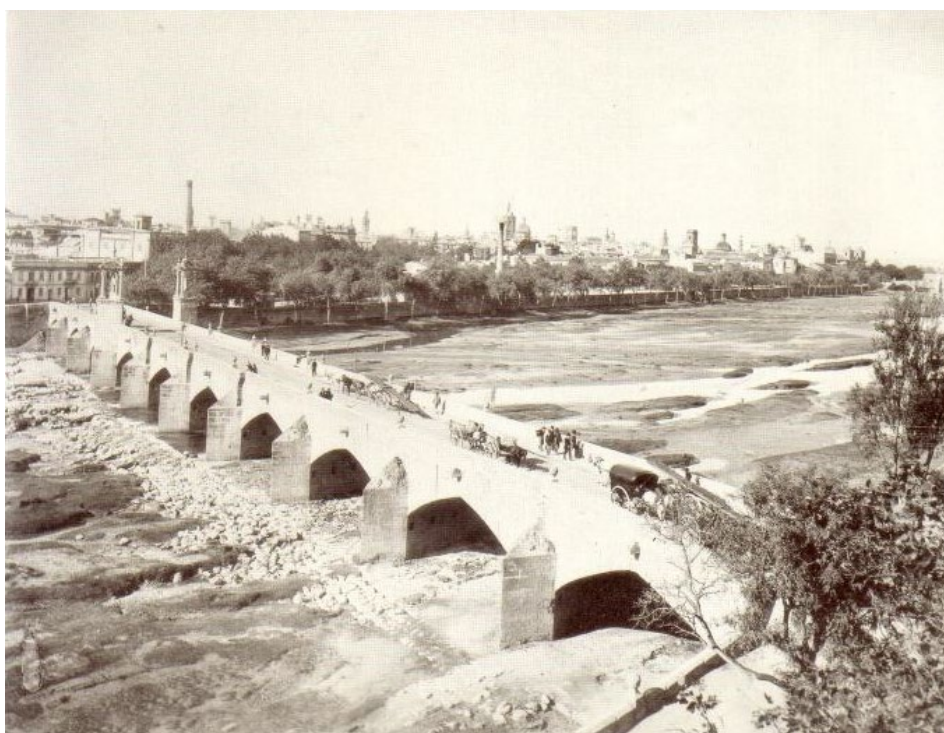


Figura 1. Puente del Mar, 1888.

El entorno donde se ha situado el Puente del Mar es muy distinto al actual. Cuando en 1356 Pedro el Ceremonioso mandó construir las murallas cristianas, la *Porta de la Mar* indicaba la salida de la ciudad hacia ese enclave. Cerca del arranque del puente se situaba el Monasterio de Nuestra Señora del Remedio de frailes trinitarios, fundado en 1243, que se convirtió

en convento entre 1504 y 1516. Hoy en día, se sitúa la zona en la actual avenida de Navarro Reverter. Al otro lado del puente se encontraba otro convento, el de franciscanos de san Juan de la Ribera, construido en 1574 y derribado en 1874, donde hoy se sitúa un cuartel. El camino del Grau surcaba espacios de huerta, sendas, alquerías y molinos.

El antecesor al puente actual era una estructura fabricada con madera y mampostería, comúnmente denominada “palanca”. El vocablo presenta el significado de “puente estrecho de palo”. Esta palanca probablemente sería de mayor anchura que las otras pasarelas de madera existentes, debido a la necesidad de paso de mercancías. La estructura primitiva debió ser anterior a la riada de 1321, que es la primera inundación de Valencia tras la conquista por Jaime I, pues dicho suceso provocó su rotura.

Se tienen noticias de sucesivas riadas que destruyeron el Puente del Mar. Así ocurrió con las de los años 1321 (no queda clara la afectación al del Mar, sí lo indica Chías y Abad, 1994), 1358, 1406, 1472, 1475, 1487 y 1500, donde la estructura de madera fue castigada o arrasada. Y si no fueran pocas las desgracias, la Guerra de la Unión, en 1348 y la Guerra de los dos Pedros, en 1363, supusieron la destrucción de los puentes por razones defensivas (Arciniega, 2009:276-277). En 1401, la *Sotsobrería de Murs e Valls* tuvo que rehacer los cimientos. La riada del 22 de octubre de 1406 las aguas derribaron la palanca del Mar y varias construcciones más. El libro de “*Sotsobrería de Murs e Valls*” proporciona algunos datos curiosos de este episodio; así el 25 de ese mes se pagaron 14 sueldos por los trabajos de buscar “*les palanques*” del puente río abajo, y que aparecieron en distintos lugares. Tras la avenida de 1406, se tuvieron que levantar unas pasarelas provisionales aguas abajo del puente destruido para no interrumpir el tránsito comercial (Cárcel, 1992).

En 1423 la fragilidad de la estructura exigió el inicio de los trabajos necesarios para montar las bóvedas de un nuevo puente (Teixidor, 2000:152). Entre los años 1424 y 1426, Joan del Poyo interviene en los trabajos de preparación de las cimbras de madera para los arcos del puente (Serra, 1994:116). Las crecidas del río de 1472 y 1475 arruinarían la

estructura (Arciniega, 2009:279). El episodio del 28 de octubre 1487 derribó las dos palancas del Puente del Mar (Garín, 1983:90-91), motivo por el cual se reforzó con algunos elementos de mampostería (Melió, 1995); lo cual permitió aguantar los embates de la famosa avenida de 1517, que solo se llevó por delante las barandas.

En el plano del proyecto de Pedro de Guevara para la fortificación de Valencia, de 1544, se aprecia una cruz sobre el puente (Arciniega, 2009:262). El 18 de noviembre 1546 Juan Bautista Corbera, maestro cantero de la *Fàbrica*, acordó la obra de piedra, ladrillo y mortero que se debía hacer sobre las viejas pilas derribadas.

La vista de Wijngaerde (1563) muestra el puente de madera que debió existir entre los sucesos de 1517 y 1597 (Teixidor, 1990:77). Mediante acuerdo se decidió hacer el puente de fábrica en el año 1576 (Garín, 1983:90-91; Montoya, 2005:166). Sin embargo, nada se pudo hacer con la riada del 20 de octubre 1589, que afectó gravemente al puente, que era de madera (Almela y Vives, Meliό, 1995:70) –Garín dice que ya era de fábrica–, y obligó a su reconstrucción completa. La fuerza de las aguas arrastró vigas de madera hasta el Grau, según cita Teixidor (2000:152).

La *Fàbrica Nova de Murs e Valls* decide, por tanto, construir un nuevo puente. El 1 de diciembre de 1590, esta institución destina una partida de 1000 libras para los trabajos que remediaron con madera los daños, y además da su consentimiento para que de los fondos de la administración de la Lonja Nueva se den 2500 libras para construir un nuevo puente (Teixidor, 2000:155). El 14 de mayo de 1591 los Jurados, obreros de la *Fàbrica Nova* y el síndico de la ciudad se reunieron junto al Convento del Remedio para decidir el mejor emplazamiento para el nuevo puente. Mientras tanto, para evitar largos desplazamientos y el encarecimiento del transporte de los productos, se propuso levantar un paso provisional de madera mientras se construía el nuevo de sillería, demostrándose cómo la *Fàbrica Nova* poseía dotes excelentes de organización y previsión (Meliό, 1995:80-81).

Las disputas por el emplazamiento del puente entre los frailes trinitarios que ocupaban el convento del Remedio y los de San Juan de la

Ribera se debían a que cada uno quería que el puente estuviese cerca de sus huertos. Resultan curiosos los versos que aparecieron una mañana en la puerta de los dos conventos, y que fueron recogidos en un artículo periodístico por Ventura Vidal en 1945 (citado por Bertomeu, 1985:23):

*“El remedio de San Juan  
es la muerte del Remedio.  
El mejor medio, es el medio”.*

Aparte de esta anécdota, lo cierto es que durante el verano de ese año volvieron las dudas sobre la situación idónea del nuevo puente. Tras varias consultas realizadas, unas a *obriers de vila i fusters* de distintos pueblos de la provincia y otra al matemático Mestre Antoni Real y otros “profesionales”, se decidió por mayoría simple que la mejor ubicación sería junto a la cimentación de la estructura anterior. Un memorial fechado el 22 de agosto de 1591 explica las razones del emplazamiento, concluyendo que la ruina de la vieja palanca se debía a deficiencias de la obra, por no tener los tajamares al hilo del agua y carecer de alas y estribos; y no a la mala situación de la estructura. Además, situar el nuevo puente cerca del huerto de monasterio del Remedio, en vez de cercano al puente antiguo, significaba alargar el camino de Valencia al Grau, y encarecer la obra, que debería cimentarse sobre barras de arena. Por tanto, la decisión tomada fue situar el puente equidistante de los conventos de Trinitarios del Remedio y el de los franciscanos de San Juan de la Ribera, construido extramuros en 1574.

Destacamos en este punto cómo los nuevos aires renacentistas influyeron decisivamente en el emplazamiento y en la traza del puente. Lo cierto era que el trazado primitivo se desestimó porque perjudicaba la perspectiva del nuevo viaducto, oculto entre el convento del Remedio y la Casa de Armas (Ciudadela). Así pues, la discusión sobre el emplazamiento no solo tuvo en cuenta motivos de hidráulicos o funcionales, sino que se cuidó especialmente la perspectiva entre el Portal de la Mar y el propio puente, en concordancia con los ideales urbanos europeos. En efecto, desde 1530 la ciudad de Roma empezó, a reordenar calles y vías buscando alineamientos de lugares distantes y el realce de los puntos de fuga. Las

vistas de los paisajes urbanos de grabadores italianos, alemanes y flamencos influyen fuertemente en las visiones de las ciudades (por ejemplo, la ya citada vista de Anthonie van den Wijngaerde de 1563. Esta nueva cultura, como indica Teixidor (2000:154), valoró enormemente las conexiones visuales entre el Micalet, el portal de la Mar, el puente y el Grau.

Otro aspecto interesante del puente es que el eje longitudinal de la estructura no es perpendicular al cauce, lo que provoca que, para evitar impedimentos de tipo hidráulico, las pilas se dispusieran con cierto giro respecto a dicho eje (Rosselló y Esteban, 2000:80).

El 2 de noviembre de 1591, el maestro cantero de Orihuela Joan Inglés trabajó sobre el terreno y sobre el papel para dejar establecidas las condiciones que debían guiar la construcción del nuevo puente; recibió cuatro libras, 15 sueldos y 10 dineros por haber asistido durante siete días en *“posar les sites en lo dit riu per al pont de la Mar que ste de fer en dit riu prop del pont vell y en fer les capitulacions de dit pont que se de fer”* (Arciniega, 2001:233). La interpretación gráfica de lo dispuesto por Inglés fue realizada por el pedrapiquer y *“lápida sive architector”* de Xàtiva Francisco Figuerola, que el 14 de mayo de 1592 reconoció haber recibido prácticamente la misma cantidad *“per les trases que fiu per a la edificació del pont del riu de la dita ciutat de Valencia, dit de la Mar, per a enviar a Sa Magestad”*. La misma remuneración recibida por Inglés y por Figuerola indica la misma importancia que se daba en aquella época a la labor sobre el terreno y a realizada sobre el papel. Las trazas de Figuerola fueron supervisadas por el propio Felipe II, asesorado por el afamado arquitecto Juan de Herrera<sup>2</sup>, reconociéndose que la ubicación propuesta era la más conveniente para la estructura, tanto para su firmeza como para el bien público. En cierta medida, el futuro puente siguió, en cierta medida, la composición y traza de los puentes de Trinidad y Serranos, anteriores a éste. El 6 de enero de 1592, el Marqués de Aytona, capitán general en el Reino de Valencia y lugarteniente del Rey, recibe una carta de Felipe II (Teixidor, 2000:162), donde se puede leer lo siguiente:

---

<sup>2</sup> Arquitecto, matemático y geómetra español (1530-1597), fue uno de los máximos exponentes de la arquitectura renacentista española. Reorganizó y acabó el proyecto del Monasterio de El Escorial, empezado por Juan Bautista de Toledo.

*“Recibí la (misiva) que me han escrito los Jurados, dessa mi ciudad de Valencia, sobre el lugar en que se ha de reedificar la puente de la mar, y he mandado a Juan de Herrera que reconociese los papeles y planta que han imbiado y diesse su parescer sobre ello, como lo ha hecho y en effecto, es que se reedifique en el mesmo sitio donde solía estar y que en ello no haya ninguna novedad, porque es el lugar que más conviene para el bien público y para la firmeza y dura de la puente; encargo os digáis a los jurados que lo hagan así...”*

Apunta Teixidor (2000:163) que, en marzo de 1592, se emplaza a los *pedrapiquers* de Puzol, Carlet, Enguera y de la *universitat de algemesi* para que acudan a la ciudad a darles a destajo las obras, a razón de 16 sueldos por dieta. El inicio oficial de las obras se fecha el 8 de mayo de ese mismo año, cuando se sacan las obras a subasta pública, ganándolas el *obrer de vila* Pedro Tacornal (Melió, 1995:80-81). La realización material del puente corrió a cargo, principalmente, por los canteros Pedro Tacornal, Antonio Deixado, Pedro del Solar y Pedro de la Hoya (Arciniega, 2001:233). La sillería se elaboró con material procedente de las canteras de Verge d’Agres, en Agullent. La madera de la antigua palanca se dona al Hospital General. El maestro albañil Agustín Roca se encargó del mortero, de arreglar el molino para avenar el agua al construir las pilas y del camino para que los carros pudiesen acceder a la obra (Arciniega, 2009:284). González Tascón (2008:54) se refiere a Domènech de Calatayud, herrero que construyó la grúa para levantarlo, como uno de los artífices de este puente.

Las obras coincidieron en el tiempo con las del Puente del Real y con otras de restauración convento del Remedio, en una época bastante difícil tras las malas cosechas de 1589-92 que siguieron a la famosa riada. Hacia el otoño de 1595, la fábrica estaba casi terminada, quedando solo por rematar una arcada. Las bóvedas se montaron sobre nueve tajamares, con una rampa de descenso al río aguas abajo; asimismo se levantaron pedestales para los futuros edículos. El 1 de agosto de ese año, el maestro cantero Guillem del Rey inspeccionó lo realizado. El 14 de noviembre de ese mismo año se colocaban las bolas de piedra decorativas de los pretils del puente, pagándose por ello 19 sueldos y 2 dineros. En el mes febrero del

año siguiente, aparecen documentos donde se reseñan pagos por la piedra necesaria para las imágenes y la cruz que debían colocarse en el puente.

El 29 de julio de 1596 se documenta la necesidad de acondicionar las subidas al puente. También, siguiendo la tradición de colocar cruces en los caminos, se situó una cruz en nuestro puente. “*La Creu del Pont del Mar*” se situó bajo un casalicio ese mismo año—según consta en la lápida conmemorativa—, siendo obra de Francisco Figuerola, con piedra de la cantera de la Verge d’Agres, en Agullent, según indica De las Heras (2003:22) para arrancar “*sis pedres de pedra franca para les imatges y creu ques te de fer en lo pont de la Mar del dit riu*”. El casalicio se encontraba coronado en su tejado por las imágenes de san Vicente Mártir, san Vicente Ferrer y san Juan Bautista (De las Heras, 2003:34). La calidad artística y las mejoras introducidas por Figuerola en la cruz motivaron un abono adicional de 34 libras a finales de septiembre del mismo año (Carreres, 1935:20), que había que sumar a las 144 libras y 10 sueldos previstos inicialmente como coste.

A comienzos del año 1597, la fábrica de sillería se había terminado completamente, siendo virrey de Valencia el marqués de Denia, don Francisco de Sandoval y Rojas, que luego sería el duque de Lerma. Las obras del puente ascendieron a 10.300 libras, que fueron satisfechas en veinticuatro mensualidades.

La primera imagen del nuevo puente debió ser la recogida en el plano de Antonio Manceli (1608), donde se muestran los diez arcos y un solo templete entre los vanos tercero y cuarto. En dicho dibujo se observa el convento de San Juan de la Ribera, el convento del Remei, el inicio del camino del Grau y los pretils del río, que ya llegaban al puente.

A finales del siglo XVII se construyeron los casalicios con las figuras del Santo Cristo y de san Juan Bailón. La forma de estos templetos es similar a la de los otros puentes, con análogo número de columnas, refuerzos de hierro y techado de *taulellets* valencianos, imitados de los de Talavera. Tal y como relata Garín (1983:90-91), el dato exacto de la edificación de estos edículos quedó reflejada en una lápida tan desgastada que no se podía leer, en tiempos de Teixidor, el año exacto del acontecimiento. Algunos autores

opinan que la fecha sería la de 1673, si bien, por los nombres de los jurados que se mencionan –elegidos en 1677–, podría tratarse de 1678. San Juan Bailón fue un humilde franciscano que sería canonizado en 1692, justificándose su imagen por la proximidad del convento de franciscanos descalzos de San Juan de la Ribera. Sin embargo, no existen otras noticias documentales sobre la autoría de esta imagen (De las Heras, 2003:25).

El casalicio de la Santa Cruz fue destruido en 1709 por un rayo (Rosselló y Esteban, 2000:80), reemplazándose en 1720 por la Virgen de los Desamparados, obra del escultor y arquitecto Francisco Vergara el Mayor. La *Fàbrica Nova del Riu* acordó la imagen de la Virgen por la creciente devoción de la ciudad tras la construcción de la Basílica en el último tercio del siglo XVII. Indica Carreres (1935:24) que el 22 de noviembre de 1720 Pere Sarrió, veedor de la *Fàbrica Nova*, certificó el arte de la obra, que costó 32 libras.

Tras Manceli, la siguiente vista de Valencia correspondió al plano manuscrito de Tomás Vicente Tosca (1704), que muestra seis arcadas y media atravesadas por el Turia, deja ver los espolones triangulares de arriba y la baranda al mismo nivel que los pretilos del río (Rosselló y Esteban, 2000:34). Tanto en el plano de Manceli como en el de Tosca se observa la forma triangular y el doble claustro del convento del Remei.

A los valores estéticos del puente se añadieron diversas obras de la *Fàbrica Nova* que, en 1752 subieron los pretilos y pusieron seis bancos volantes y varias pirámides, reforma que realizó el *pedrapiquer* Batiste Pons, y se repararon los casalicios en julio de 1770. Estas ornamentaciones tenían la intención de convertir el puente en un “salón urbano”, siguiendo la tendencia de la época. Asimismo, se le dotó de una rampa adosada aguas abajo y de una lápida conmemorativa (Chías y Abad, 1994).

La riada extraordinaria del 4 de noviembre 1776 arrastró una maderada que arruinó tres de los arcos y pilares centrales del puente<sup>3</sup>, además de la imagen de la Virgen y el casalicio de la Santa Cruz que la

---

<sup>3</sup> Llovía sobre mojado, nunca mejor dicho, pues las lluvias del 21 al 22 de octubre de 1776 ya provocaron problemas en el Puente de San José al cegar los madereros todos los arcos del puente, excepto el central, para facilitar el transporte fluvial. Este taponamiento de arcos fue el que provocó el derrumbe de los arcos del Puente del Mar el 4 de noviembre.

cobijaba. Además, se deterioraron otros dos arcos y el casalicio de san Pascual Bailón. Los daños fueron muy elevados (26.000 libras) y provocaron una fuerte reacción popular (Sanchis y Piqueras, 2001:204). Al año siguiente se subastó el desescombro de las ruinas, que se adjudicaron al maestro de obras Juan León por 800 libras. En la base del casalicio de la Virgen existe una lápida con inscripción latina, atribuida a Pérez Bayer y fechada ese mismo año, donde se menciona este suceso. La vieja figura de Vergara, arrastrada por la riada de 1776, se envió a la Casa de la Ciudad y luego, en 1795, al Colegio Imperial de Niños Huérfanos de San Vicente Ferrer, hasta que se destruyó por los acontecimientos del año 1936.

En las famosas “Observaciones” de Antoni Josep Cavanilles (1795) se recoge un grabado de Tomás López Enguádanos que muestra los destrozos ocasionados por la crecida del Turia. En dicho dibujo solo se observa un casalicio y parte de la Ciudadela y el convento del Remedio, con campanario cuadrado y cubierta a dos aguas. Expone Cavanilles (1795:146):

*Siempre son aquí temibles las riadas, porque nada impide el que las aguas se derramen hacia las huertas; pero si se verifican quando el cauce se haya embarazado con la madera que desde Santa Cruz y Moya baxa para el abasto de la capital, entonces son incalculables los daños. Porque suelen comenzarse algunos maderos al pasar por baxo de los puentes, detener à los que vienen después, y todos amontonados tapar los arcos impidiendo el curso de las aguas. Refluyen estas, crecen por instantes, forman un mar sin más recurso que ó destruir el puente, ó anegar las tierras que se hayan en las cercanías. Esto es lo más común por la solidez de los puentes, pero ya se ha visto caer algunos de ellos, como sucedió en 5 de noviembre de 1776 con el llamado del Mar, que es el último que atraviesa el río. Muy pronto se reparó aquella quiebra considerable, y en 1782 concluyó la obra.*

Sin embargo, poco duró la calma: en la noche del 24 de noviembre de 1777, otra avenida dañó especialmente la huerta de la ciudad (Cisneros, 2004:46). Almela y Vives relata “la ensoberbecida corriente arrastraba árboles enteros. Y una gran encina se quedó atravesada en el Puente del

*Mar, por lo que un hombre hubo de bajar, atada con cuerdas, para remover el árbol de modo que prosiguiera el camino”, con lo que se pudo evitar más daños en los puentes de la ciudad.*

El 14 de agosto de 1778 la *Fàbrica Nova del Riu* designó a los arquitectos Lorenzo Martínez, maestro mayor de la ciudad, y Antonio Gilabert, y los canteros Andrés Soler y Diego Cubillas para reconocer los daños ocasionados en el puente, determinando éstos, en fecha 12 de septiembre, que las obras deberían hacerse directamente por administración, en vez de por contrata. Así se hizo en la mayor parte de las obras, excepto una subasta adjudicada a Ignacio Miner por 7.100 libras para la construcción de seis bancos y ornamentación del puente, proyecto que se aprobó el 14 de enero de 1781. En esa misma fecha se acordó derribar el edículo de san Juan Bailón y su reconstrucción con el de la Virgen. La imagen mariana fue sustituida en 1782 por otra de mayor alzada, de Francisco Sanchis, que fue discípulo de Vergara (De las Heras, 2003:36). El pintor Mariano Torrá colaboró con Sanchis dando color a las piezas metálicas accesorias. Era una escultura influenciada por el barroco italiano, representada flotando sobre nubes sobre la que asoman cabezas de ángeles; sin embargo, el 28 de septiembre de 1874 fue destruida por un rayo y reparada por la Asociación de Católicos, pues la Corporación Municipal de aquel momento revolucionario solo autorizó dicha reparación. Las obras concluyeron el 12 de agosto de 1781, se dieron por buenas el día 17 y se abrió el puente al público. Mientras tanto se terminaban las obras, se accedió poner a un particular al servicio de una barca para el tránsito público.

Un nuevo dibujo nos muestra, a principios del XIX, la imagen del Puente del Mar. Se trata de la vista realizada por Ligier para la obra de Alexandre Laborde, *Voyage pittoresque et historique de l’Espagne* (1806-1826). En ella se observa el camino del Grau y el de Montolivet.

La defensa de la ciudad frente al ejército francés, en el año 1811, ocasionó la demolición del cuarto arco del puente como medio de defensa. Este arco se repuso bajo la dirección del arquitecto Vicente Marzo, tras una costosa reparación realizada en 1814.

El Puente del Mar también ha servido como referente en el primer plan de Ensanche aprobado en 1887. Servía como punto de confluencia de los tres ejes formados por la calle Navarro Reverter, Sorní y Cirilo Amorós, indicando la voluntad de conexión de la ciudad con el puerto. Además, una de las más importantes reformas interiores de la ciudad fue la remodelación de la zona que rodeaba la Puerta de la Mar que enlazaba con el Puente del Mar y el antiguo camino del Grao.

Existe un proyecto firmado por el arquitecto mayor del Ayuntamiento de Valencia, del 2 de abril de 1932, en el cual se propone la necesidad de construir otro puente y hacer el presente peatonal (Bertomeu, 1986:144).

La Virgen de Sanchis fue derribada el 8 de agosto de 1933, siendo restaurada la escultura voluntariamente por Alfredo Just, mientras que la aureola y la azucena fueron construidas en los talleres de los orfebres Martínez y Colomer. En 1936, con motivo del conflicto civil, se volvió a devastar la imagen, que fue sustituida por otra, en 1946, de Vicente Navarro Romero, quien diseñó la escultura y dirigió su labra. La estatua de san Pascual, anónima, también se destruyó en el año 36, siendo sustituida por otra del imaginero de Villareal José Ortells López, que reprodujo la misma actitud de la obra anterior, en una obra correctamente ejecutada y que manifiesta cierta idealización clasicista, según indica De las Heras (2003:79-80).



Figura 2. Imagen actual de la Virgen de los Desamparados. Fotografía V. Yepes.



Figura 3. Imagen actual de san Pascual. Fotografía V. Yepes.

Con todo, el Puente del Mar empezaba a tener sus días contados. En 1907, el Ayuntamiento de Valencia sacó a concurso público el proyecto para construir un nuevo puente, concurso que ganó el ingeniero Arturo Monfort.

Este proyecto, aprobado en 1910, suponía el derribo del puente histórico del Mar y la utilización de los cimientos, pilas o materiales (Aguilar, 2008:188). En efecto, el tráfico intenso de Valencia a su puerto pasando por un tablero de escasos 8,35 m de anchura total y rasante elevada 2,50 m sobre las calles afluentes empezaron a poner en entredicho la funcionalidad del puente (Burguera y Leyda, 1934:66). Las difíciles rampas de subida al puente, superiores al 4%, provocaban un sobreprecio en el transporte por carro, al necesitar de una caballería suplementaria salvar el obstáculo. Aquel era un momento de gran exportación de cítricos e importación de abonos, con un tráfico, que a finales del siglo XIX era de 3.500 a 4.000 carros diarios, lo que provocó una solución ingeniosa de planchas metálicas en el camino del Grao para mejorar la tracción de los carros (Aguilar, 2008:190-191).

Afortunadamente la primera guerra mundial, el tedioso procedimiento administrativo y los retrasos en las subvenciones permitieron conservar el Puente del Mar, en una decisión que hoy se consideraría una barbaridad<sup>4</sup>.

Descartado el derribo del puente histórico, el propio Arturo Monfort presentó, en marzo de 1908 un nuevo proyecto, ésta vez frente a la Gran Vía del Marqués del Turia. Se tomó, por tanto, el acuerdo de construir, en 1927, un nuevo puente, el de Aragón, que viniese a sustituir al ya obsoleto del Mar. La peatonalización realizada posteriormente, vino a significar un cambio funcional que, a la postre, permitió no modificar la estructura para adaptarla al tráfico actual, tal y como ocurrió con el Puente del Real.

La obra de fábrica, de clara influencia herreriana, destaca por su armonía compositiva, con sillería bien tramada y aparejada, por su adaptación al lugar, a los pretilos y a la corriente del río, inclinando las pilas en consonancia con la corriente del río. Compite en belleza con el Puente del Real y se inspira en los anteriores puentes de Trinidad y Serranos. Sus

---

<sup>4</sup> Aunque un ingeniero de tanto prestigio como Carlos Fernández Casado propuso, tras la catastrófica riada de 1957, la dolorosa supresión de todos los puentes del Turia con tal de evitar la repetición de la catástrofe hidráulica (Fernández Casado, 1959:201-205). Afortunadamente la solución del Plan Sur evitó esta propuesta.

bóvedas son apuntadas<sup>5</sup>, con arcos muy abiertos –casi rectos- no tangentes a las líneas de estribo. Cuando fue construido tenía cierto perfil alomado, que ahora queda difuminado por las escalinatas en las embocaduras para su acceso peatonal. Sin embargo, las desafortunadas intervenciones de Javier Goerlich con el diseño de dichas escalinatas en 1933-1935 y la posterior pavimentación con losas de rodeneo y capa de hormigón terminada el 16 de enero de 1945 deja al puente, tal y como reza el propio proyecto de restauración como *“una pieza casi de museo, reliquia monumental del pasado, ... sin otra utilidad apenas que el puro goce de su contemplación”*.

Actualmente, el Puente del Mar se encuentra dentro del primer tramo del acondicionamiento del viejo cauce del Turia, donde se encuentra enmarcado el Palau de la Música. Es un espacio barroco, excesivamente formal, con múltiples galerías-pérgolas sostenidas por columnas y dos láminas de agua que buscan reflejar el propio puente.

En una de las lápidas situada debajo del casalicio de san Pascual, se hace memoria de la construcción del puente en el año de 1596, así como de la relación de jurados, obreros, racional y síndico de la Ciudad. En la otra podemos leer, traducida, la siguiente inscripción:

*“Al sagrado Dios muy bueno y grandísimo. a San Pascual Bailón, de la gran familia de Franciscanos Descalzos, aumento de la sagrada congregacion del brillante serafín, el cual, en vida, dotó al Reino de Valencia con el beneficio de su morada en el mismo, y en su muerte con un tesoro de reliquias; dedican unánimes este monumento Romualdo Tanso, jurado primero de caballeros: Juan Antonio Delmor, canónigo, obrero de la fábrica de muros, por el brazo eclesiástico: Pedro José Peris, jurado primero de ciudadanos: José Vicente del Olmo, por el estamento militar, Onofre Cruilles y Sanz, jurado segundo de caballeros: José Gil de Torres, jurado y obrero por el brazo real; el doctor José Just, canónigo, obrero de la fábrica nueva: Ignacio*

---

<sup>5</sup> Se trata de bóvedas ojivales quebradas, formadas por dos arcos de circunferencia cuyos centros se encuentran en líneas paralelas e inferiores a la línea del arco.

*Cabriel y Agustin Barrera, ciudadanos, jurados; Pedro Antonio torres, racional, obrero...”.*

### **Lápida atribuida a Pérez Bayer**

En el otro casalicio, una lápida atribuida a Pérez Bayer, dice así:

*“En 24 de octubre del año 1776, reinando Carlos III pío, feliz, augusto, padre de la patria, tuvo el Turia una inmensa avenida, y aglomerándose hacia el puente de la Zaidía los grandes maderos que arrastraba el río, obstruyeron el paso de las aguas, las que se desbordaron por la orilla izquierda, inundando el próximo arrabal llamado de sagunto, y subiendo el agua mas de seis pies, con gran pérdida de cosechas, casas y reses. no fue menor la avenida que ocurrió luego en 4 de noviembre, arrastrando el agua los mismos maderos que dejara poco antes en las calles, encrucijadas y caminos, los cuales fuertemente trabados entre si, y hacinados sobre este puente del mar impidieron el libre curso de las aguas, que, estancadas y creciendo desmedidamente, abriéronse paso a traves del mismo, arrastrando en su furiosa corriente e inmensa balumba cuatro pilares con los arcos, cornisa, templete, chapiteles, sagradas estátuas de nuestra señora y San Pascual Bailón y demás que colocado sobre el puente estaba. los seis obreros de la Fábrica de Muros, Valladares, Puentes, Calzadas y Caminos de la ciudad procuraron que a expensas públicas se reedificase y se restituyese a su primitiva forma. Habiéndolo terminado felizmente en el año de 1782”.*



Figura 4. Puente del Mar, 1895.

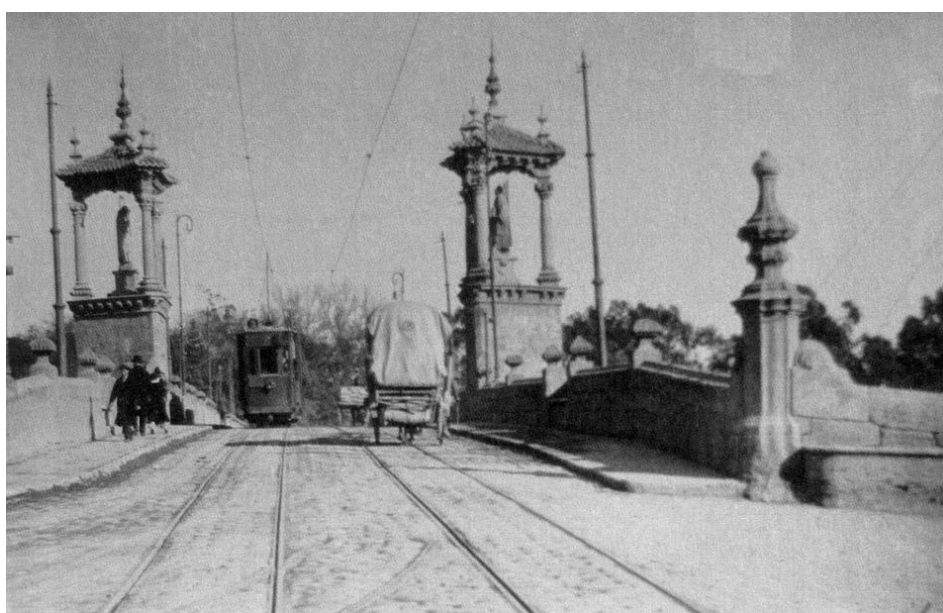


Figura 5. Puente del Mar, s. XIX.



Figura 6. Puente del Mar, 1915.



Figura 7. Puente del Mar.



Figura 8. Puente del Mar. Fotografía de V.Yepes.



Figura 9. Puente del Mar. Fotografía V. Yepes.



Figura 10. Puente del Mar. Fotografía V. Yepes.



Figura 11. Puente del Mar. Fotografía V. Yepes.

## Referencias:

AGUILAR, I. (2008). Arturo Monfort y el puente de Aragón. En torno a un discurso sobre la ingeniería, en Alonso, M. et al (ed.): *Historia de la ciudad. V. Tradición y progreso*. Ed. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia., pp. 188-207.

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

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.

BURGUERA, J.; LEYDA, G. (1934). Puente de Aragón sobre el Turia en Valencia. *Revista de Obras Públicas*, 2639:66-72.

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.

CARRERES DE CALATAYUD, F. (1935). Els Casilicis del Pont del Real. *Anales del Centro de Cultura Valenciana*, 22-23.

CAVANILLES, A.J. (1795). *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, poblacion y frutos del Reyno de Valencia*. Imprenta Real, Madrid.

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

CISNEROS, P. (2004). El Guadalaviar y la configuración de Valencia. Su interpretación a partir de las vistas urbanas modernas. *Boletín de la A.G.E.*, 37: 33-48.

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 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. (1995). 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.

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

SANCHIS, C.; PIQUERAS, J. (2001). La conducció fluvial de fusta a València (segles XIII-XX). *Cuadernos de Geografía*, 69/70: 195-214.

SERRA, A. (1994). Al servicio de la ciudad: Joan del Poyo y la práctica de la arquitectura en Valencia (1402-1439). *Ars Longa*, 5: 111-119.

TEIXIDOR, M.J. (2000). Una obra emblemática de la Fábrica Nova del riu: el Pont de la Mar (1592-1596). *Cuadernos de Geografía*, 67/68: 147-166.

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