

El Puente San José sobre el viejo cauce del Turia en Valencia. Una aproximación histórica, estética y constructiva¹

Víctor Yepes Piqueras

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

El Puente de San José, conocido también como *Pont Nou*, de la Santa Cruz o de la Saïdia, tuvo sus antecesores en palancas de madera sucesivamente arrasadas por la impetuosidad del río Turia a lo largo de los años. El nombre de San José se debe a que en 1628 se estableció el convento carmelita homónimo de las monjas descalzas junto al *Portal Nou* (Melió, 1997:64). De los cinco puentes construidos en la época foral, es el que está situado más aguas arriba, además de ser el último edificado. Comunica esta estructura el barrio de Roters, por el desaparecido Portal Nou, con el Llano de la Saïdia, Marxalenes, Tendetes y Campanar. En este tramo fluvial se situaba la zona del *Cremador* inquisitorial, paraje donde eran quemados literalmente los reos. Por cierto, el último ajusticiado por la intolerancia fue el maestro de escuela Cayetano Ripoll, que murió ahorcado junto al puente, el 31 de julio de 1826, quemando sus restos en un barril.

Es muy probable que en época musulmana existiese alguna pasarela que conectase la ciudad con el palacio de la reina Saïdia. Sin embargo, las primeras referencias a esta estructura, del año 1383, se refieren a una pequeña pasarela conocida como "*Palanca del Cremador*", rudimentaria y de escaso valor estratégico para las comunicaciones viarias de la ciudad. Apenas salvaría la anchura del cauce del río y sufrió, a lo largo del tiempo, episodios de crecidas que arrasaron, total o parcialmente su estructura.

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.

Rosselló y Esteban (2000:23) indican que la estructura, entonces de madera, se hundiría en 1406. Serra (1994:116) refiere la participación de Joan del Poyo en los trabajos que desarrolló, entre los años 1435 y 1439, en la palanca o puente de madera del *Portal Nou*. Se documenta que la riada del 28 de octubre de 1487 derribó la palanca del *Portal Nou* y lo mismo ocurriría el 20 de agosto de 1500. Decididos a terminar con estas vicisitudes, se decidió construir un puente de cantería, pero fue derribado en apenas una hora con ocasión de la furiosa avenida del 27 de septiembre de 1517, día de los santos Cosme y Damián. (Carmona).



Figura 1. Puente de San José. Fotografía V. Yepes.

La nueva reconstrucción del puente es la que muestra la vista septentrional de Valencia de Wijngaerde (1563) en la que se observa una fábrica de sillería y argamasa con nueve arcadas que se remonta, a 1486 (Teixidor, 1990:76; Rosselló y Esteban, 2000:23); también el dibujo muestra la ausencia de los pretiles del río a ambos lados del puente, que serían levantados entre 1606 y 1674. Fue la avenida del 20 de octubre de 1589 la que, tras arruinar nuevamente el puente, provocó la decisión de dar una solución definitiva al problema. Esa catástrofe fue el detonante de la creación de la *Fàbrica Nova del Riu*, en septiembre de 1590, institución que gestionaría las obras.

Las primeras actuaciones de la flamante *Fàbrica Nova del Riu* para solucionar el problema de la malparada estructura tuvieron lugar el 2 de noviembre de 1590, cuando Joan Salvador y Francés Antón, *mestres d'obrer de vila*, Guillem del Rey, *pedrapiquer*, y Gaspar Gregori, *fuster*, tras una visita pericial que realizaron el 25 de septiembre, manifestaron a la Junta la necesidad de alargar el puente de dos a seis arcadas hacia el lado del monasterio de la Saïdia, así como construir un gran paredón que, llevado hasta el Puente de Serranos, protegería el camino de Murviedro de las avenidas del Turia (Melió, 1997:83-86). Sin embargo, la propuesta pareció demasiado ambiciosa a la Junta, que el 21 de enero de 1591 se inclinó por otro proyecto que se limitaba a construir dos vanos en ambas márgenes del río, sin embargo, se aparcó su reconstrucción porque era prioritaria la de los puentes del Real y del Mar. Por tanto, la actuación que se pretendía era una remodelación del anterior puente de piedra (Rosselló y Esteban, 2000:91).

Los debates sobre la viabilidad de levantar seis arcos más, dos del lado de la ciudad y cuatro hacia la Saïdia, se reanudaron por parte de la *Fàbrica Nova* en 1603. Así, los días 16 y 17 de febrero de ese año, una comisión formada por Pere Navarro, Jerónimo Negret, Sebastián Gurrea y Francés Antón, *obrer de vila*, efectuaron dos nuevas inspecciones. A falta de acuerdo, se aplazaron los estudios periciales hasta el 13 de agosto, donde una nueva comisión formada por Francés Antón, Hierony Arboleda, Sebastián Gurrea, Pere Navarro y Anthoni Torllonada, *obrer de vila*, y Viçent Esteve, *pedrapiquer*, dictaminó, según informe técnico redactado el 11 de marzo de 1604, la conveniencia de prolongar el puente y a su reforma definitiva (Melió, 1997:83-86). Esta decisión final, más modesta, supuso construir dos arcos más por cada uno de los lados del puente. El 11 de mayo de ese mismo año, el notario Jaume Andreu dio fe del contrato de obras adjudicado por destajo a Jerónimo Negret y a Sebastián Gurrea por 7.504 libras valencianas. Se pagarían 300 libras al comenzar las obras; otras tantas, al terminarlas, y las restantes, en 36 mensualidades. La *Fàbrica nova del Riu* se hizo cargo de las obras en base a la sisa de las carnes consumidas en la ciudad, así como de los censales que sirvieron para financiar los puentes del Mar y del Real, así como los pretilos del Turia.

Las obras se iniciaron el 30 de julio de 1604, pero el 3 de marzo de 1606 la *Junta de Murs i Valls* solicitó otro reconocimiento pericial a Guillem del Rey (arquitecto del Colegio del Patriarca) y a Joan de la Cantera, que dictaminaron reforzar la cimentación y construir los tajamares en piedra labrada, sustituyendo a los de ladrillo (Melió, 1991:86), probablemente debido a los asientos diferenciales en el cauce (Rosselló y Esteban, 2000:91). Resulta de cierta importancia resaltar el hecho de que la *Fàbrica Nova del Riu* se decidiera por la cantería en detrimento del ladrillo, que en aquella época avanzaba inexorablemente como material de construcción (Arciniega, 2001:278). Aquellos eran años de grandes penurias económicas, que entre otras cosas retrasó la construcción de este puente. La utilización de la piedra, más costosa en cuanto a obtención, transporte y talla, indicaba claramente la voluntad del promotor de levantar una estructura estable y resistente.

En 1607 las obras terminaron, alumbrando una estructura de sillería sobre 13 arcos escarzanos, de 8,8 m de luz, más angostos, pero más elevados que el de las otras fábricas sobre el Turia. Presenta una longitud de unos 148 m, con una anchura de tablero de casi 6 m. La obra de fábrica quedó presidida en su acceso desde el *Portal Nou* con dos cruces, según se refleja en el mapa de Valencia realizado por Manceli en 1608 (de las Heras, 2003:24), pudiéndose adivinar en este grabado, ocho arcos y una estructura que no parece coincidir con la actual (Rosselló y Esteban, 2000:29). Vicent Leonart Esteve, cantero que realizó las imágenes del Puente del Real, labró una lápida para conmemorar la terminación del puente. La visura de la inscripción la realizó Guillém del Rey.

La terminación del puente tuvo lugar justo unos años antes de una etapa convulsa para el Reino de Valencia. Así, la estructura social y económica iba a ser fuertemente alterada con la extradición de más de cien mil moriscos entre los años 1609 y 1610. Los años que siguieron fueron muy duros para la ciudad y el reino, con continuos alzamientos y repoblaciones.

La flamante estructura no se salvó de las embestidas del Turia. El 12 de agosto de 1676 se reunieron los miembros de la *Junta de Murs i Valls* para tratar los daños de que causó la riada en los estribos del puente,

además del estado ruinoso que dejó en los conventos de la Saïdia, san Pedro Nolasco, santa Mónica y san Julián, así como en distintos arrabales (Cisneros, 2004:41).

El puente quedó sin ornamentar hasta que el 20 de septiembre de 1691, se acordaba facultar al doctor Antonio Pontons² para que encargarse, en la ciudad de Génova, la ejecución de las imágenes del agustino, arzobispo de Valencia, santo Tomás de Villanueva y del dominico san Luis Beltrán, para lo cual se le abonaron 290 libras (De las Heras, 2003:129). Para ello contrató al escultor Giacomo Antonio Ponzanelli³ que esculpiría las imágenes en mármol, con un claro gusto barroco italiano, alejado del frontalismo escultórico manierista presente hasta bien entrado el Seiscientos. El 11 de enero de 1692, la Junta determina *“es fassen dites dos estatues de dotse palms de alçada, sens que es comprenga la peana, per medi del dit Canonge Pontons per la cantitat de setzentes lliures, y que els fletes y gastos de conduhix aquelles correghen per conte de la present Junta y que se hatjen de desembarcar en los Ports de Alacant, Denia o Valencia, y no en el altra part”*. El 11 de junio de 1693 la Junta acordó un nuevo pago a Pontons de 210 libras. Recoge Garín (1983:94) las referencias a los pagos realizados por el porte de la estatua de san Luis Beltrán -26 de junio de 1693- y el del Santo Tomás de Villanueva -3 de julio siguiente- desde la playa del Grao a la iglesia de la Cofradía de san Pedro mártir, alledaña al Portal Nou. El 16 de febrero de 1694 se colocó erróneamente al dominico en el pedestal aguas arriba -entre el tercer y cuarto arco- por lo que se tuvo que cambiar al otro cuando se situó la imagen del santo arzobispo. Ambas estatuas se montaron en el puente a finales de noviembre de ese año, sin edículos que las protegieran. En los pedestales se ubicaron dos lápidas que mencionaban los jurados y autoridades bajo las cuales se erigieron las imágenes, así como inscripciones laudatorias a los santos. Resulta interesante la anécdota por la cual se pagó a Ponzanelli 20 libras adicionales por el trabajo realizado, tras manifestar el arquitecto valenciano Tomás Guelta y el pintor Gaspar de la Huerta, peritos nombrados al efecto, que las

² Canónigo de la Metropolitana de Valencia y representante del brazo eclesiástico en la *Junta de Murs i Valls*.

³ Discípulo de Filippo Parodi, que a su vez lo fue de Bernini.

estatuas excedían de lo que podía esperarse de los dibujos que sirvieron para cerrar el contrato.

En el plano manuscrito de Tosca (1704) se observan 13 arcos escarzanos y dos estatuas sin casalicio, a ambos lados de la tercera pila. Asimismo, se aprecia una rampa, a la derecha del cauce, ocupando el Turia desde el cuarto al noveno arco, contando desde la derecha (Rosselló y Esteban, 2000:35).

En la noche del 21 al 22 de octubre de 1776, las crónicas relatan una crecida calificada como extraordinaria que derrumbó 60 palmos del pretil del cauce próximo al Puente de San José (Carmona, 1997:97). En este episodio gran parte de los daños de la avenida sufrida por el área de Campanar, llano de la Saïdia y el arrabal de Morvedre se debieron al taponamiento de todos los ojos del puente, excepto el central, maniobra denominada *engraellada*, que era realizada por los conductores de la madera⁴ que se dirigía, por el río, hacia la playa de El Grao (Alberola, 2005:59). Los informes realizados tras los daños señalaron que el transporte de cargas de madera por el río o la presencia de cultivos ilegales en el cauce fueron causas que agrandaron el problema (Faus, 1999:140).

Las estatuas de Ponzanelli se limpiaron en 1802 con motivo de la estancia de los reyes en Valencia.

Los albores del siglo XX recogieron la necesidad de realizar reformas en el Puente de San José, por ser el más estrecho y ofrecer un intenso tráfico. En 1902 se presentó al Ayuntamiento una primera propuesta para su ensanche, consignándose un presupuesto de 26.000 pesetas. Las obras, concluidas en 1907, consistieron en hacer aceras voladizas apoyadas en los tajamares, colocando una barandilla metálica y columnas para farolas de alumbrado público. Garín (1983:94) resalta el deplorable resultado estético. A la postre, con la reforma de 1951, la baranda del puente se repuso en piedra, con traza moderna y recta, con pilares recayentes sobre

⁴ Desde el año 1757 se empezaron a bajar grandes partidas de troncos por el Turia con destino al Grao y de allí al arsenal de Cartagena. Sanchis y Piqueras (2001:204) también indican cómo Joaquín de Jovellar “*home sense escrúpuols a l'hora de talar i conduir fusta*”, fue el que tapó con troncos y maleza todos los arcos del Puente de San José, excepto el central, para facilitar el transporte de la madera.

el enlace de los arcos –de traza prismática cuadrada-, con una moldura recta de remate.



Figura 2. Puente de San José, con el Portal Nou al fondo.

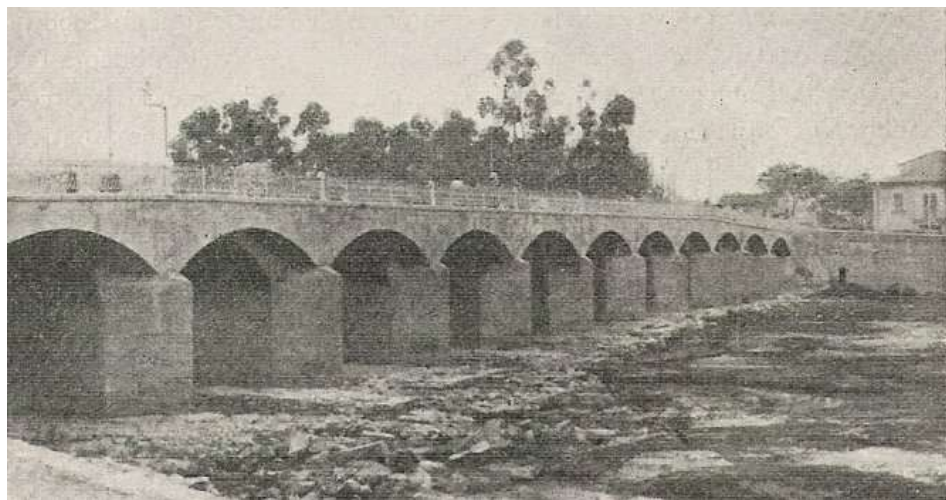


Figura 3. Puente de San José después del ensanche de 1906. Sarthou.

Las estatuas de Ponzanelli y las inscripciones del puente se trasladaron provisionalmente, en octubre de 1906, al almacén municipal de la calle Na Jordana, con motivo de las obras de ampliación del tablero. El desmontaje se supervisó por el director facultativo y encargado de la ornamentación municipal, el escultor José Aixa e Iñigo (De las Heras, 2003:131). En 1911 se encontraban en la galería del claustro de san Pio V, con desperfectos –a san Luis le faltaba la mano derecha y presentaba deterioros en la vestidura, mientras que santo Tomás tenía sus facciones

muy deterioradas-. Hasta el año 1927, los bloques de piedra de las cornisas de los pedestales de las esculturas permanecieron desmontadas aguas abajo del cauce. En el año 1943 las estatuas estuvieron en la planta baja del Archivo Municipal para ser restauradas. Definitivamente, en octubre de 1944, se emplazaron las imágenes en el Puente de la Trinidad, tras un fallido intento de ubicarlas en el de Serranos. Sin embargo, las lápidas conmemorativas de la construcción del puente y las dedicadas a los santos no se colocaron en los pedestales de su nuevo emplazamiento, permaneciendo hoy en la Sala de la Muralla del Instituto Valenciano de Arte Moderno (De las Heras, 2003:134).

A petición del gremio de artistas falleros, se acordó colocar en el Puente de San José una escultura del santo patrón realizada por Octavio Vicent Cortina, entre el tercer y cuarto arco, con una pequeña jardinera para flores alrededor. Es un monumento donde también figura el niño Jesús sentado frente a un banco de carpintero, siendo idealista a la manera clásica y moderna en su factura (De las Heras, 2003:81). La obra fue iniciada y patrocinada por las Comisiones falleras en honor a su patrono. El monumento se inauguró el 19 de marzo de 1951, justo después de la declaración de las fallas fiestas de arte de interés nacional. La figura se colocó sobre el pretil izquierdo en un pedestal en el que se lee: *“Las fallas a su Santo Patrón. Valencia, 1951”*.



Figura 4. Puente de San José. Fotografía V. Yepes.



Figura 5. Escultura de San José, en su puente homónimo.

El Puente de San José fue declarado Bien de Interés Cultural por Decreto 57/1993, de 3 de mayo (DOGV de 10/5/1993).



Figura 6. Puente de San José. Fotografía V. Yepes.



Figura 7. Puente de San José. Fotografía V. Yepes.



Figura 8. Puente de San José. Fotografía de V. Yepes.



Figura 9. Puente de San José. Fotografía de V. Yepes.



Figura 10. Puente de San José. Fotografía V. Yepes.

Referencias:

ALBEROLA, A. (2005). Sequía, lluvias torrenciales y transporte fluvial de madera: Las avenidas del río Turia del otoño de 1776. *Revista de Historia Moderna*, 23: 49-74.

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

CARMONA, P. (1997). La dinámica fluvial del Turia en la construcción de Valencia. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 31:85-102.

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.

FAUS, A. (1999). La ciudad de Valencia ante las riadas del Turia de 1776. *Cuadernos de Geografía*, 65-66:123-142.

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

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.

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

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. (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.



Esta obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).