MARCHA FALLERA DEL 14 DE MARZO DE 2018

" UN PASEO DESDE EL PUENTE DE SAN JOSÉ AL PUENTE DEL MAR."

Punto de encuentro: en el puente de San José enfrente de la falla de Na Jordana.

Hora: 11 de la mañana.

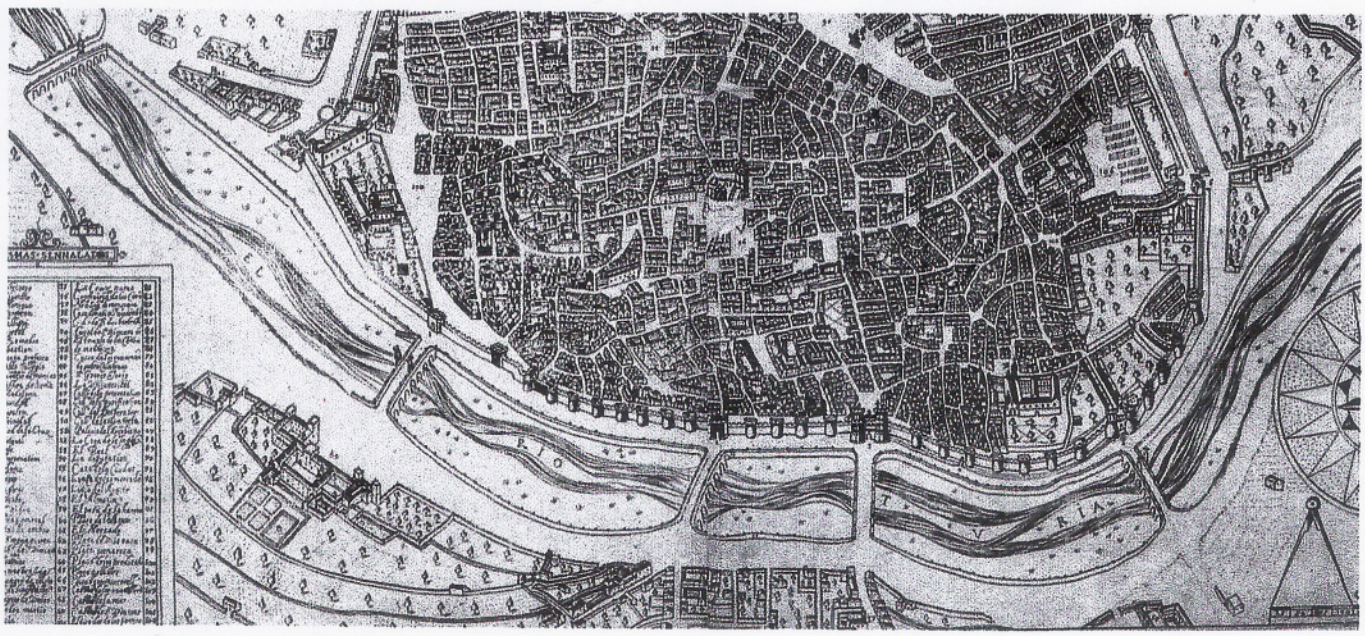
Duración: 1h 30´.

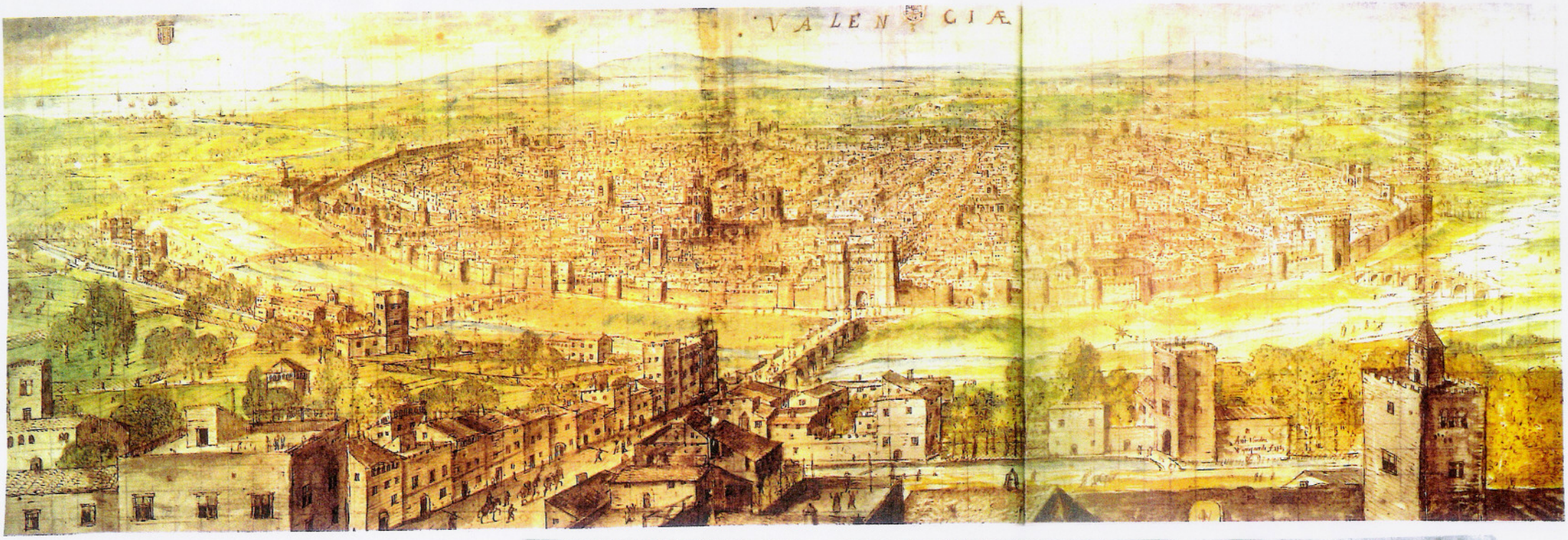
La marcha se realizará por el antiguo cauce del río Turia para ver y comentar los cinco puentes históricos , las obras de canalización del Turia y los portales de la muralla medieval de Valencia.

Ramón Biforcos nos comentará las características arquitectónicas y Vicente Taroncher la evolución histórica.

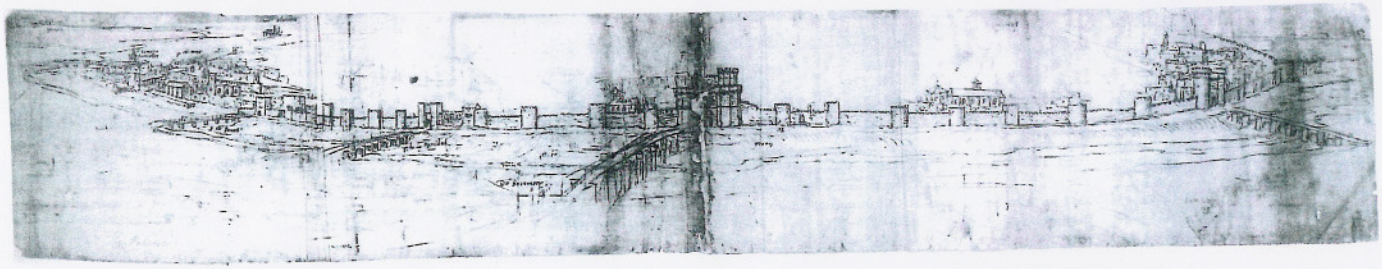
Los asistentes serán obsequiados con un folleto ilustrado, recuerdo de una marcha tan exigente.

LOS CINCO PUENTES HISTÓRICOS figuran en el primer plano impreso de la ciudad de Valencia en 1608. Antonio Mancelli, un topógrafo italiano, ofrece una visión detallada de la fachada norte de Valencia con los cinco puentes y la obra de los muros y pretiles del río Turia.





7. VALENCIA VISTA POR ANTHOINE VAN DEN WIJNGAERDE (1563). Este pintor de ciudades y batallas, al servicio del rey Felipe II, ve la ciudad desde la orilla izquierda del río y expresa su perímetro amurallado como una elipse, dando la imagen de un espacio armónico y coherente. No se trata de una miniatura, sino de un dibujo a pluma y coloreado sobre papel de grandes dimensiones (425 x 1.412 mm). El realismo meticuloso, por lo que respecta a la fachada fluvial, tiene una categoría de reportaje fotográfico (*Österreichische Nationalbibliothek*, Cód. Min. 41, f. 1.).



8. LA FACHADA SEPTENTRIONAL DE VALENCIA, ESBOZADA POR A. VAN DEN WIJNGAERDE. Se trata del segundo dibujo preparatorio, que abarca desde el Grau hasta Alaquàs y, en primer término, los cinco puentes y el recinto amurallado desde el vértice de la Casa de Armas a la torre de Santa Catalina. El conjunto del Remei y de Santo Domingo, el convento del Carme y el grupo de edificios presididos por el portal Nuevo ganan protagonismo dentro del recinto urbano, pero el portal de Serranos es el que impone la simetría. (*Victoria & Albert Museum*, 8455, 5r°; 153 x 860 mm).

Ramón Antonio Biforcos Martí

CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS DE LOS PUENTES

1. INTRODUCCIÓN

Desde siempre los ríos significaron un obstáculo en la comunicación. Cuando se pudo, se recurrió al aprovechamiento de los vados naturales existentes. Cuando el caudal del rio era muy grande, se utilizaron barcas y, en otras ocasiones, se construyeron puentes de madera.

Posteriormente se hicieron de fábrica. Algunos de estos han perdurado hasta nuestros días. Pero muchos, tanto los de piedra como los de madera, fueron destruidos en las crecidas de los ríos por diversos factores: como el desconocimiento de los terrenos sobre los que se asientan las cimentaciones, la erosión del agua que las socavaba, las diferentes presiones que soportan, por un lado, el peso de la obra y del tránsito que soportaban, presiones transversales ejercidas por el agua y primordialmente la escasez de los medios técnicos que se disponían en la época.

Por el coste económico y estratégico, los puentes requerían una administración compleja: normalmente se cobraba por su uso un impuesto denominado pontaje, evidenciando su carácter de obra pública, al servicio del bien común.

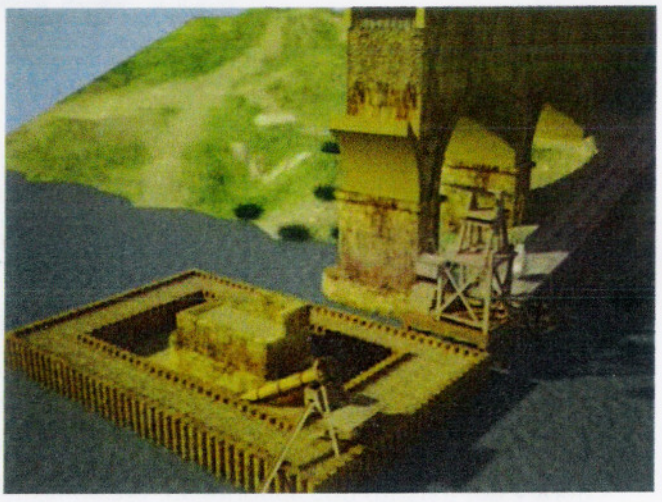
Los cinco puentes que hoy veremos son de características similares a pesar de haber sido construidos en tres siglos distintos. La mayor diferencia se aprecia en el estilo de sus arcos. Por un lado, tenemos que el de San José, Serranos y Real son de arcos rebajados; mientras que el de Trinidad y el del Mar son de arcos apuntados góticos rebajados, coincidiendo bastante en el resto de detalles constructivos. Por lo tanto, hablaremos de **cimentaciones, pilas o tajamares, arcos o bóvedas, tímpanos, terraplén, tablero y pretiles.**

2. CIMENTACIÓN

Así, la cimentación ocupa un primer problema a resolver en la construcción de los puentes. Por la presencia del agua e inestabilidad de los terenos siempre se intentaba construir las pilas sobre roca, pero la presencia del agua hacía difícil llegar a ella o a otro tipo de terreno estable. Para evitarlo, se empleaban distintas técnicas:

- Las **ataguías,** que son pequeñas presas que desvían para encauzar temporalmente el flujo del agua, liberando parte del lecho donde poder ejecutar la cimentación.

- Las **tablestacas** con las que construían cercados de la zona del terreno donde se quería trabajar, levantando diques en su perímetro hechos con estacas hincadas hasta llegar al suelo en dos hileras bien cerradas y atadas mediante riostras.
  Posteriormente se rellenaba el espacio entre las dos hiladas con terreno impermeable, después de lo cual se vaciaba el agua de dentro y excavaba el terreno necesario para la cimentación. Teniendo en cuenta que hasta el siglo XVIII se consideraba que los cimientos debían ser el doble de anchos que las paredes que soportan, la cimentación se hacía con gruesas piedras de mampostería rejuntadas con mortero de cal o cemento.



3. PILAS

Las pilas aguas arriba se hacen triangulares denominadas **tajamares** y aguas abajo suelen presentar contrafuertes que en los puentes se llaman **espolones**. Estos refuerzos laterales suelen ser hasta el arranque de los arcos, o se llevaban hasta la altura de la plataforma cuando se utilizaron como escaleras de bajada al cauce, apartaderos de la calzada para el cruce de caballerías, bancos, apoyo de estatuas, o casilicios.

NOTA*: Un **casilicio** es un templete al aire libre para albergar una imagen religiosa, situado con frecuencia en puentes.

En los laterales de las pilas nos encontramos unos huecos, que reciben el nombre de **mechinales**, cuya finalidad consistía en alojar los extremos de las vigas que soportaban las **cimbras** empleadas en la construcción de los arcos y las bóvedas. Estos mechinales en general atravesaban de parte a parte las pilas con el fin de aligerar peso y aliviar el paso del agua en las crecidas de las aguas

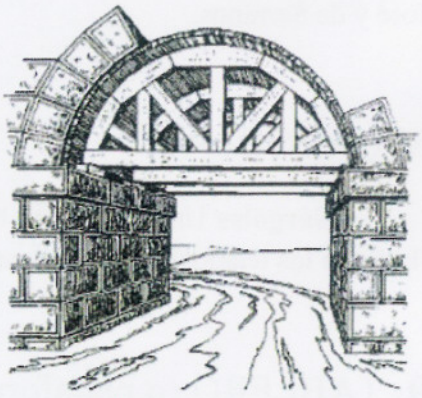
4. ARCOS

Los arcos de los puentes de San José, Serranos y Real son **rebajados o escarzanos**. El uso de este tipo de arco se debe a que su centro está por debajo de los apoyos del arco y presenta una mayor sección de desagüe que un arco de medio punto equivalente.

Los arcos de los puentes de Trinidad y Mar son del tipo **ojival** y **apuntado gótico,** que son aquellos compuestos por dos tramos de arco formando un ángulo central más o menos apuntado en la clave.

4.1 Salmer y dovelas

La primera piedra del arco se llama **salmer.** Su cara inferior es plana para dar asiento sobre la pila, mientras que en el encuentro con la primera el resto de las piedras que componen el arco, el corte es inclinado. Estas piedras reciben el nombre de **dovela**, entre las cuales destacamos la central (también llamada **clave**) que genera el encaje solidario de las piedras.



Arco de dovelas sobre cimbra

4.2 Cuerda

Llamamos **cuerda** a la distancia entre los puntos de apoyo del arco, que en nuestro caso coincide con la luz del arco.

4.3 Flecha

Se llama **flecha** o **sagita** a la distancia desde el centro del arco al centro de la cuerda.

5. TÍMPANO

Se llama **Tímpano** a los muros, en nuestro caso de sillería, que se apoyan sobre la bóveda y que contienen el terraplén que sirve a su vez de apoyo a la plataforma.

NOTA*: **Sillería** en construcción, hace referencia a los muros o paredes levantados a base de bloques de piedra labrada (sillares) -generalmente de gran tamaño-, que se presentan asentados unos sobre otros en hiladas horizontales y con sus juntas verticales perfectamente cortadas y ajustadas.

6. TERRAPLÉN

En los estos puentes se llama **terraplén** al relleno de arena o gravas incompresibles e impermeables sobre la bóveda contenidas por los tímpanos y sobre las que descansa el tablero de la plataforma.

7. IMPOSTAS

Impostas se define como el saliente que aparece en los muros y separa los diferentes pisos. En nuestro caso separa los muros de sillería del pretil, marcando la línea del tablero de los puentes de San José y de Serranos.

8. GÁRGOLAS

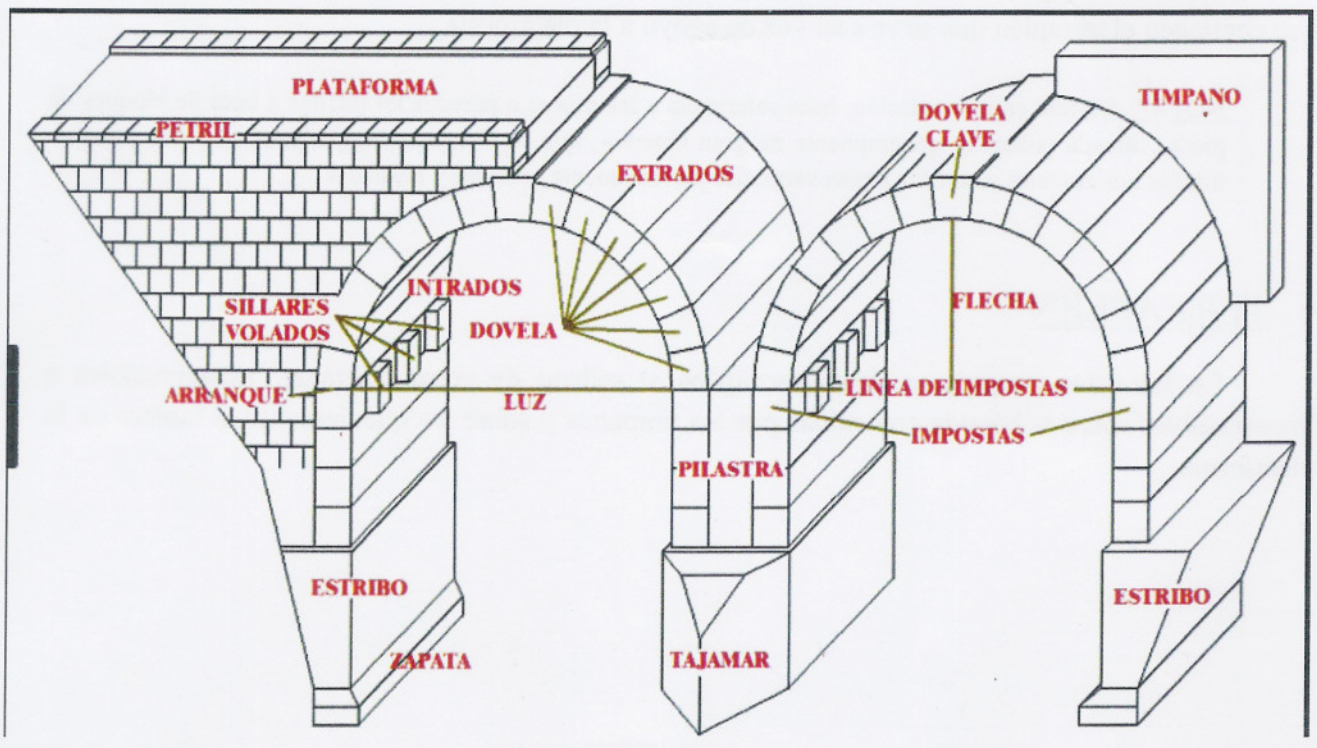
Gárgolas Una gárgola es la parte sobresaliente de un caño que sirve para evacuar el agua de lluvia de los tejados (en nuestro caso del tablero del puente).

9. TABLERO (o plataforma)

Se llama **tablero** a la base superior de rodaje que sirve además para repartir la carga. En estos puentes es un relleno compactado sobre el que descansa el pavimento.

10. PRETIL

El **pretil** es un murete de seguridad en puentes y otras estructuras para evitar caídas. También se conoce como antepecho.



1. Las conflictivas relaciones entre el Turia y Valencia.

"El Turia pasa pobre y muchas veces sin agua en el verano, porque las ocho acequias se la beben. Su ancho cauce manifiesta que es terrible en sus avenidas que infunden justos temores en la ciudad. Son terribles las riadas, pero si se verifican cuando el cauce se halla embarazado con la madera que desde Santa Cruz y Moya baja los daños son incalculables. Porque suelen cruzarse algunos maderos que al pasar por debajo de los puentes tapan los arcos impidiendo el curso de las aguas. Refluyen las aguas, crecen y forman un mar que destruye el puente o anega las tierras vecinas. Esto es lo más común por la solidez de los puentes."
Observaciones del Reyno de Valencia de Antonio Josef Cavanilles. Madrid, imprenta Real 1795.

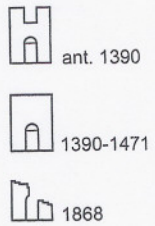
" Desde el puente del Real podemos contemplar el cauce del Turia. Dicen que cuando Santiago Rusiñol vino a Valencia por primera vez, sus amigos, que le orientaban en el turismo monumental, hicieron las presentaciones: " Esto, don Santiago, es el río....¿ Qué le parece?". El cauce estaba , como de costumbre, casi seco: sus aguas quedaron absorbidas por la huerta. Y Rusiñol contestó con una insidiosa cortesía: " Veo que, de momento, ya tienen ustedes el local....". Sí; por el puente cruzamos, más que el río, el local del río. Aunque, con frecuencia, resulta un local insuficiente; este país de lluvia escasa es sorprendido de vez en cuando por angustiosos diluvios, y la ciudad sufre sus consecuencias en forma de inundación. La última, en 1957, fue realmente espectacular. Por cierto que ahora se proyecta desviar el río y sacarlo del área urbana: es lo que llaman Plan Sur. Ediles, burócratas e ingenieros sabrán por qué lo hacen, si llegan a hacerlo".
El País Valenciano de Joan Fuster. Ediciones Destino. 1962.

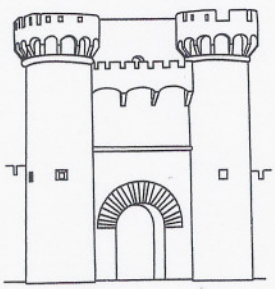
2. Los cinco puentes históricos.

2.1. El puente de San José o puente Nou.

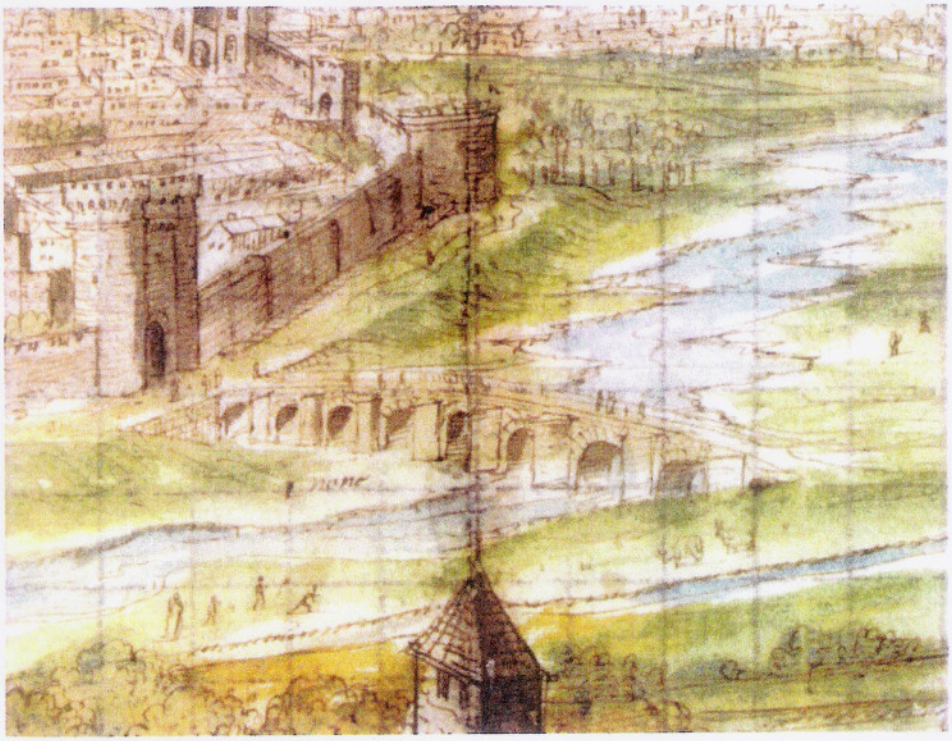
Comenzado en 1604 y terminado en 1607. Es el último en ser construido de piedra.
Comunica el barrio de Roters con el llano del monasterio de la Saïdia, Marxalenes, Tendetes y Campanar. Se accede a Valencia por el portal Nou.
El pintor Wijngaerde (1563) muestra el primer puente de nueve arcos, fuerte convexidad y severidad constructiva. En 1590 se prolonga cuatro arcos por el lado de la Saïdia.
En 1693 se instalan dos estatuas de S. Luis Beltrán y S. Tomás de Villanueva, retiradas en 1906. Desde 1951 está la estatua de San José.
El 14 de enero de 1812, el ejército napoleónico al mando del mariscal Suchet entró en Valencia por este puente y por el Portal Nou.

PORTAL NUEVO, de la Santa Creu, de Sant Josep o de Campanar

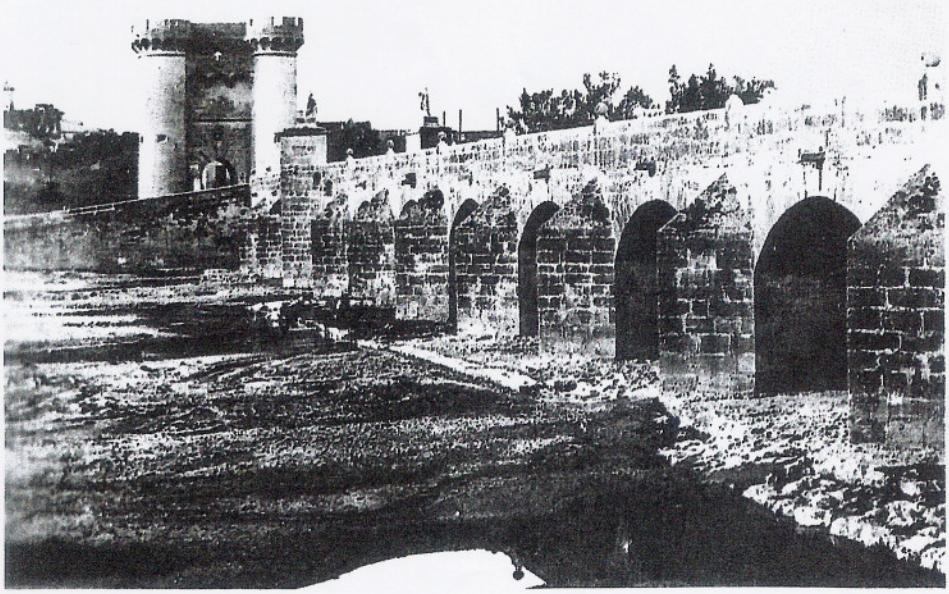




FOTOGRAFIA c. 1868
VISTA EXTERIOR



El Pont Nou, 1563. En esta imagen de A. van den Wijngaerde , podemos observar nueve arcos, antes de ser ampliado a trece.



El Pont y el Portal Nou a mediados del XIX. Fotografía anónima de gran valor documental. Se observa el portal antes de su derribo y el puente antes de ser ensanchada su base, todo lo que dieron de sí los pilares.
Valencia. Colección Huguet.

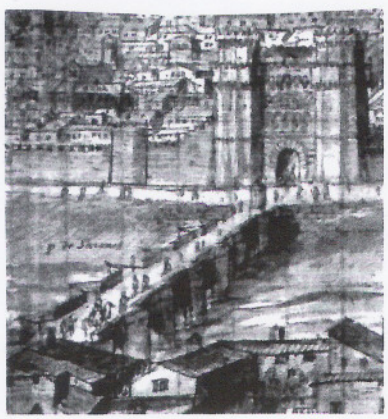
2.2. El Puente y el Portal de Serranos.

En época musulmana había un puente, al- Qantara, según Al-Udrí escritor del siglo XI.que escribe:

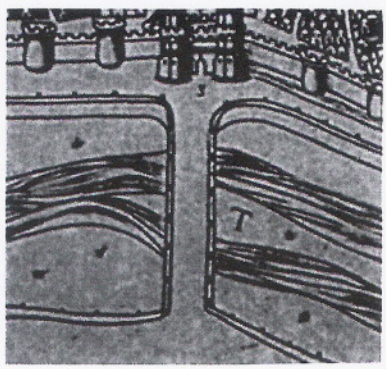
" Valencia tiene murallas y no se conoce en Al- Andalus ciudad de muros más perfectos. Tiene cinco puertas: la de Levante se llama la puerta del Puente, Bab al Qantara y se sale de ella por el puente en dirección de Tortosa y Zaragoza y lo que hay en esa dirección".

E 1349, el Consell ordena la construcción del puente de piedra. Dañado varias veces, se reconstruye en 1518. Es el segundo puente más antiguo.
Comunica Valencia con el camino de Sagunto y la comarca de los Serranos. Es el principal acceso de la ciudad. Se accede a Valencia por las Torres de Serranos, que por su monumentalidad eclipsan al puente.
Formado por nueve arcos, planta dentada y balcones avanzados sobre el cauce.
Wijngaerde pinta un casalicio. Tuvo hasta cinco estatuas que fueron destruidas en las obras de defensa contra el ataque napoleónico de 1812.

La representación gráfica más antigua de les Torres de Serrans. Grabado de 1499.
Los Jurats de la ciudad reciben de fray Eiximenis el libro " Regiment de la Cosa Pública". El Ángel Custodio del Reino y dos maceros a la izquierda. Los seis Jurats arrodillados.



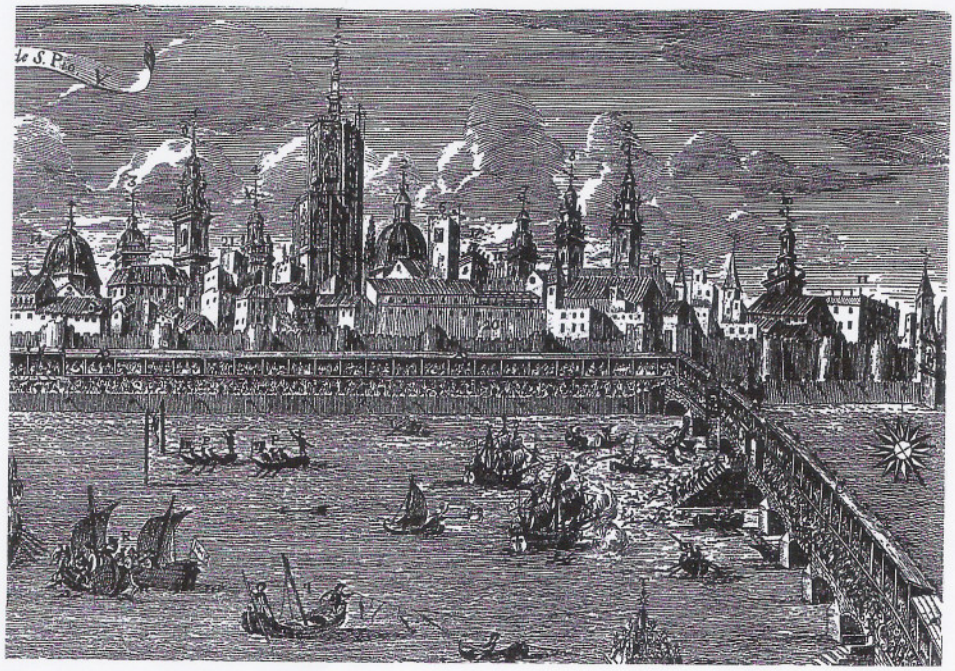
El Puente y Portal de Serranos en 1563. Fragmento de Wijngaerde.



El Puente y Puerta de Serranos de Antonio Mancelli en 1608

2.3. El Puente de la Trinidad o dels Catalans.

Es el más antiguo, fechado entre 1356-1402. Reedificado tras la riada de 1517.
Comunica la ciudad con el camino de Alboraya. Las excavaciones arqueológicas de l´Almoina indican que la Via Augusta, la via romana, entraba por la calle del Salvador, una vez pasado el río, posiblemente, por un puente de barcas.
Tiene diez arcos, severa construcción y pronunciada convexidad. Dos escaleras aguas abajo.
En 1722 se instalaron dos casalicios. Dañados en el asedio a la ciudad por los realistas en 1823. En 1947 se colocan las dos estatuas retiradas del puente de San José.

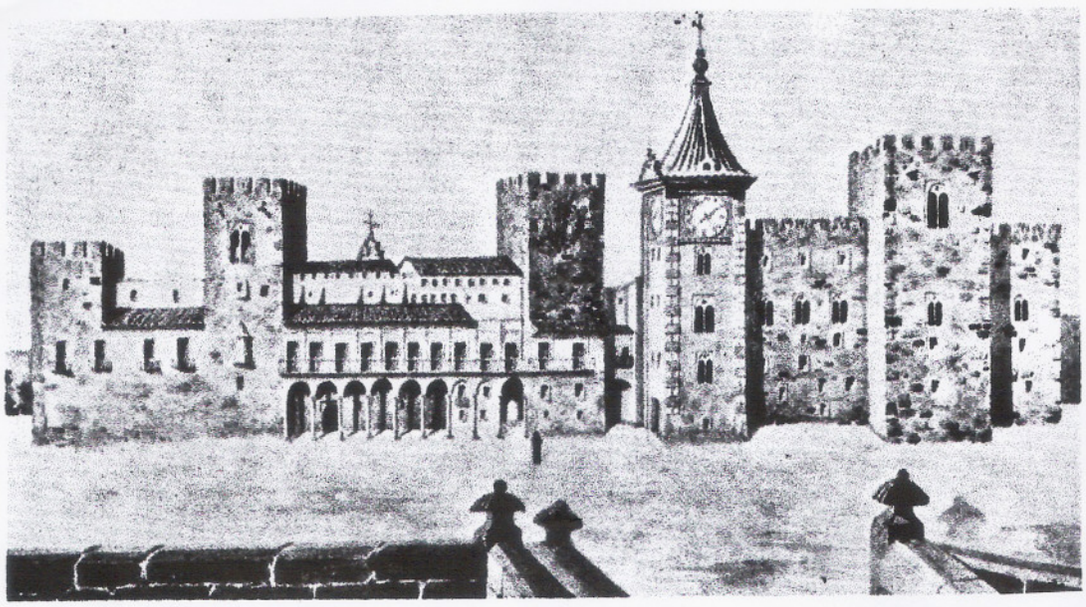


La Naumaquia celebrada entre los puentes de la Trinidad y del Real para conmemorar el tercer aniversario de la coronación de San Vicente Ferrer. Grabado de 1755.

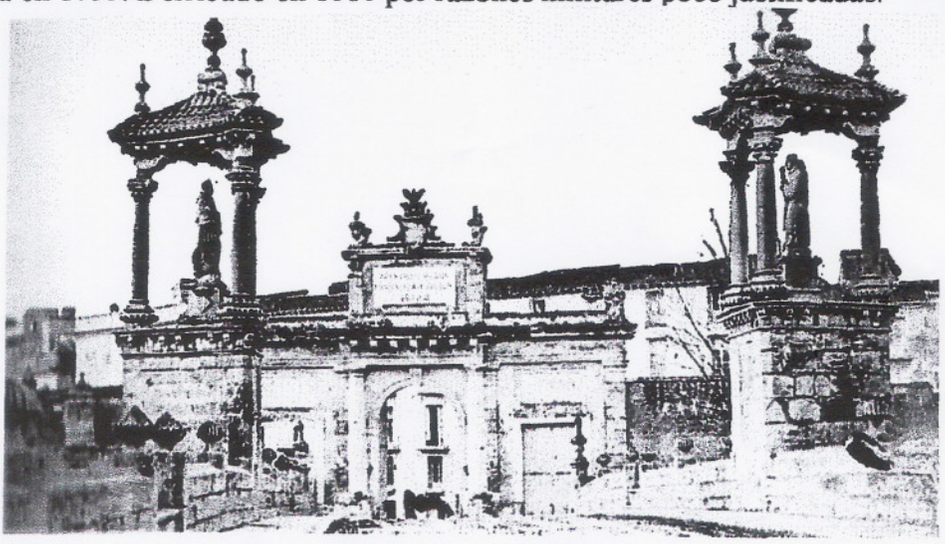
Vista del puente y del portal de la Trinidad , el lienzo de la muralla hasta las Torres de Serranos y del perfil urbano de Valencia. Destacan los campanarios y las cúpulas. Litografía de mediados del XIX,

2.4. El Puente del Real.

El puente de madera de 1528, pintado en 1563 por Wijngaerde, perdió las barandas por la presión de la gente que esperaba el paso del emperador Carlos V en su visita a Valencia, hecho que ocasionó numerosos muertos. El nuevo puente de piedra se subastó en 1594 y se inauguró en 1599 con motivo de la boda de Felipe III con Margarita de Austria en la catedral de Valencia.
Unía el monasterio de Santo Domingo y el Temple con el Palacio Real, situado en los actuales Viveros. Se accede a la ciudad por el portal del Real.
Es el más elegante de la ciudad. Diez arcos escarzanos, nueve pilares y dos estribos en los muros del cauce. Dotado de barandas, bancos y pomos esféricos. En 1603 se añaden las esculturas de San Vicente Mártir y San Vicente Ferrer. Alterado en 1968 al triplicar su anchura por el lado de aguas abajo para facilitar el tráfico.



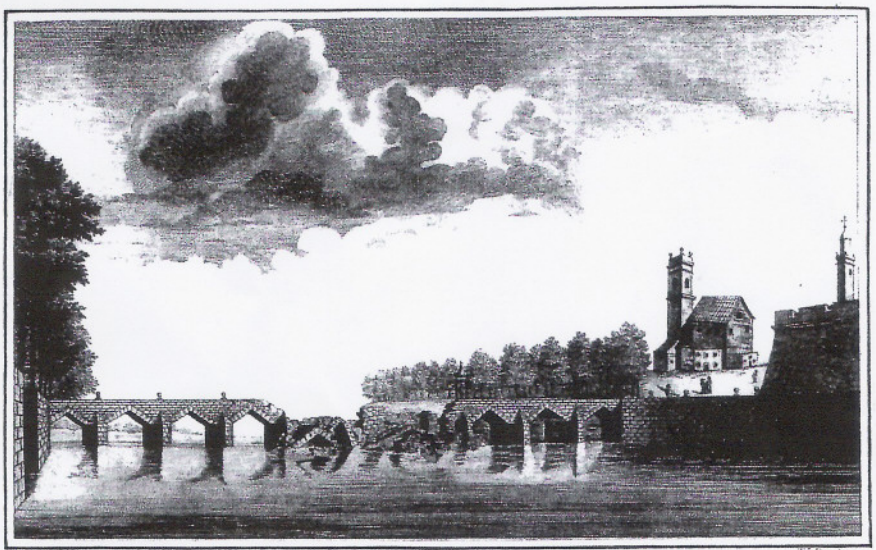
El Palacio real de Valencia, el Real, donde los virreyes establecieron su corte. Aspecto que presentaba en 1755. Derribado en 1810 por razones militares poco justificadas.



Puente y Puerta del Real hacia 1870. La muralla ha sido derribada y el portal como arco triunfal está exento.

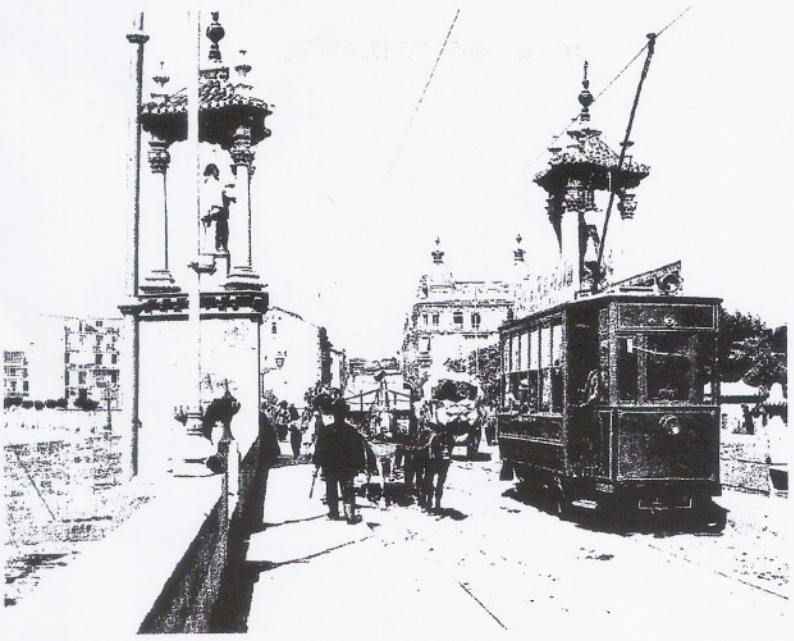
2.5. El Puente del Mar.

Construido de piedra entre 1592-96. Aprobado por Felipe II y supervisado por Juan de Herrera, arquitecto del Escorial.
Comunica la ciudad con el camino del Grao. El camino se iniciaba en la Puerta del Mar y pasaba por el convento del Remei, cruzaba el río, convento de San Juan de Ribera y el camino del Grao. Intenso tráfico de mercancías.
Diez arcadas apuntadas que descansan sobre pilares rompeaguas. Inicialmente tenía una cuesta por el lado de la ciudad. Dotado de bancos y globos de piedra decorativos. En 1673 se construyen dos casalicios con Virgen Desamparados y S. Pascual . Entre 1933-35 se reserva para peatones, y las escaleras sustituyen a las rampas, una vez inaugurado el puente de Aragón.



Vista del Puente del Mar de Valencia arruinado por el río Turia en 5 de Nov.bre de 1776.

El Puente del Mar en 1795. Grabado de Tomás López en el libro de Cavanilles para mostrar la destrucción de la riada de 1776, que afectó a los tres arcos y pilares centrales.



Fotografía del puente del Mar de inicio del siglo XX. Tráfico de carros y tranvía eléctrico.