

MARÍA JESÚS TEIXIDOR*

UNA OBRA EMBLEMÁTICA DE LA FÀBRICA NOVA DEL RIU: EL PONT DE LA MAR (1592-1596)

RESUMEN

La geografía urbana histórica de la ciudad de Valencia tiene un referente muy importante. Son los puentes que salvan el paso del viejo cauce del río Turia, construidos en los siglos XV y XVI. Entre ellos, uno especialmente significativo es el *Pont de la Mar*, cuya obra corrió a cargo de la *Fàbrica Nova del Riu* entre 1592 y 1596. Fue un elemento básico de la red viaria de la ciudad porque era el enlace con el *Camí del Grau*, lo que le confería una funcionalidad comercial indiscutible. Con el manejo de las fuentes depositadas en el Archivo Municipal de Valencia nos hemos aproximado a los pormenores de su edificación, tanto a los debates sobre el emplazamiento como a la realización de la obra.

ABSTRACT

The bridges built over the old bed of the River Turia in the XV and XVI century are an important reference in the City of Valencia's historical urban geography. Of these bridges, the *Pont de la Mar*, built by the *Fàbrica Nova del Riu* between 1592 to 1596 is especially significant. It was a critical part of the city street network as it was the link to the *Camí del Grau* (Port), giving it an important commercial function. Based on sources in the Valencian Municipal Archive, this paper analyses the details of the construction of the bridge, the debates about its location and the problems of completing the project.

INTRODUCCIÓN

Entre los diversos puentes históricos que salvaban el paso del viejo cauce del río Turia, el de la Mar es posiblemente uno de los más simbólicos y emblemáticos. Fue un elemento clave en la red viaria de la ciudad porque a través de este paso fluvial se transportaban las mercancías que llegaban a Valencia procedentes del Grau y las que desde la capital se enviaban para su exportación a diferentes destinos. A esta actividad comercial hay que sumar en el siglo XIV la presencia de *drassanes* y en el XVI la función defensiva (BOIRA i SERRA, 1994).

* Departament de Geografia. Universitat de València.

Para la elaboración de este artículo se ha utilizado básicamente la documentación conservada en el Archivo Municipal de Valencia: serie de *Manuals de Consells* y de la Obra Nueva del Río. De forma pormenorizada y desde las primeras deliberaciones en 1591, hemos podido seguir la crónica de esta obra, culminada en 1596 y que, a partir de 1597, nos dejó para el patrimonio histórico de la ciudad uno de sus referentes más importantes. Vía de tránsito, primero de carros y cabalgaduras, luego de tranvías y coches y de personas, se convirtió en puente sólo peatonal en 1933 con la construcción de las espléndidas escalinatas del arquitecto Javier Goerlich.

La consulta de las fuentes ha sido facilitada por el trabajo de archivo realizado por Vicente Meliό Uribe, autor de un libro sobre la propia institución de la *Junta de Murs i Valls* (1991). A partir de ellas, este artículo pretende ser sólo una aproximación a las circunstancias, avatares y discusiones que precedieron a la puesta en marcha de las obras de construcción del puente y a su definitiva realización. Junto a este material de primera mano, la bibliografía alusiva a la historia de los puentes de la ciudad de Valencia es prolija y, dentro de su desigual valor informativo, útil para conocer detalles más o menos puntuales acerca de este tema. Aunque no se haya manejado para el trabajo, no podemos dejar de referirnos a la que, posiblemente, es la obra más significativa sobre las actuaciones de dicha institución. Es obvio que estamos hablando de la recopilación realizada por Joseph Llop: *De la institució, govern polítich y juridich...de les il·lustres fàbriques Vella, dita de Murs e Valls y Nova, dita del Riu...*(1675). Por que el artículo pretendía ser únicamente una exposición del contenido de los fondos sobre cómo se planteó y resolvió la obra del *Pont de la Mar*, es por lo que nos hemos ceñido básicamente al desarrollo de la documentación de primera mano. También un trabajo reciente consultado destaca por su rigor científico. Nos referimos al libro de Vicenç M. Rosselló y Julià Esteban, *La façana septentrional de la ciutat de València* (1999). Si bien el *Pont de la Mar* no forma parte propiamente de esa fachada norte, dicha investigación es un referente imprescindible porque se adentra en esa relación de la ciudad con el río, participe "...de la seua mateixa essència, de la seua raó de ser" (ROSSELLÓ i ESTEBAN, 1999: 77).

EL ENCLAVE: SUS REPRESENTACIONES

A levante de la ciudad, el *Pont de la Mar* cruza el viejo cauce del Turia desde la plaza de América hasta el paseo de la Alameda. Atrás queda el tiempo en que carros y cabalgaduras lo transitaban, junto con los viandantes. La imagen actual del puente con sus diez arcos de 15, 50 metros de luz nos resulta especialmente bella. Con una longitud de 162 metros y 10,5 de fondo, su recorrido lineal incorpora –como ocurre en otros puentes históricos de la ciudad– dos casilicios triangulares sobre pedestales. Con columnas y cubiertos de tejas y coronados por pináculos y bolas, acogieron desde 1673 las imágenes de San Pascual y del Santo Cristo, esta última sustituida luego por la actual, de la Virgen.

Pero el paisaje de este sector urbano cuando se acometió la construcción del puente era bien distinto del actual. La ciudad, cerrada por las murallas que a partir de 1356 mandó construir Pedro el Ceremonioso, tenía en la *Porta de la Mar* su salida hacia ese enclave. Cercano al lugar de arranque del puente estaba el Monasterio de Nuestra Señora del Remedio de frailes trinitarios que, fundado en 1243, se plasmó en un edificio conventual, con su correspondiente huerto, entre 1504 y 1516. Tras la desamortización, sus terrenos pasaron a configurar el llamado *Pla del Remei* (actual avenida de Navarro Reverter), convertido en zona ajardinada con motivo de la Exposición Regional de 1909.



Figura 1. Plano del territorio parroquial de Santo Tomás extramuros, delineado por Laurentius Mansilla Lorena et Pellizer. 1722. En él se aprecia el *Pont de la Mar*, el camino del Grau y los espacios de huerta regados por la acequia de Mestalla. (Parroquia de Santo Tomás y San Felipe Neri, Valencia).

Como tendremos ocasión de comprobar al analizar el proceso de construcción del puente, la presencia de este Monasterio marcó de forma significativa las diferentes propuestas o alternativas barajadas a la hora de elegir el mejor emplazamiento para el puente. Tras salvar el río, el puente-camino –porque ese fue su auténtico significado durante mucho tiempo– conducía a otro convento, éste más extramuros que el anterior. Nos referimos al de franciscanos de San Juan de la Ribera, construido en 1574 y derribado en 1874 (hoy ocupado por un cuartel que conserva la denominación del convento).

Pero era el camino del Grau de la Mar el que daba sentido al puente. Tras cruzarlo, se transitaba por unos espacios de huerta salpicados de sendas, alquerías, molinos –entre ellos el de Pilades, otro elemento de referencia frecuente en la documentación y que estaba situado en el lugar donde hoy la calle del Arquitecto Mora confluye con el paseo de la Alameda–, surcados por las diferentes derivaciones o ramales de la acequia de Mestalla. Un territorio extramuros, en definitiva, adscrito al templo parroquial de Santo Tomás (SANCHIS SIVERA, 1913). En el plano de la *Huerta y Contribución Particular de la Ciudad de Valencia* de Francisco Antonio Cassaus de 1695, con gran riqueza informativa, se puede apreciar, no tanto el puente, cuanto esa profusión de lugares, ese denso poblamiento y esa red de caminos (Cartografía Valenciana, 1997)

No fue un puente urbano hasta 1596, año en que finalmente concluye su obra (ROSSELLÓ i ESTEBAN, 1999). Cuando en 1563 Anthonie van den Wijngaerde dibuja la ciudad de Valencia, casi tres décadas antes de que la *Fàbrica Nova* comenzara esta importante obra civil, los puentes que en verdad definen la imagen urbana son el Nuevo (de San José), el de Serranos y el de la Trinidad. Los tres de piedra. Los del Real y de la Mar son

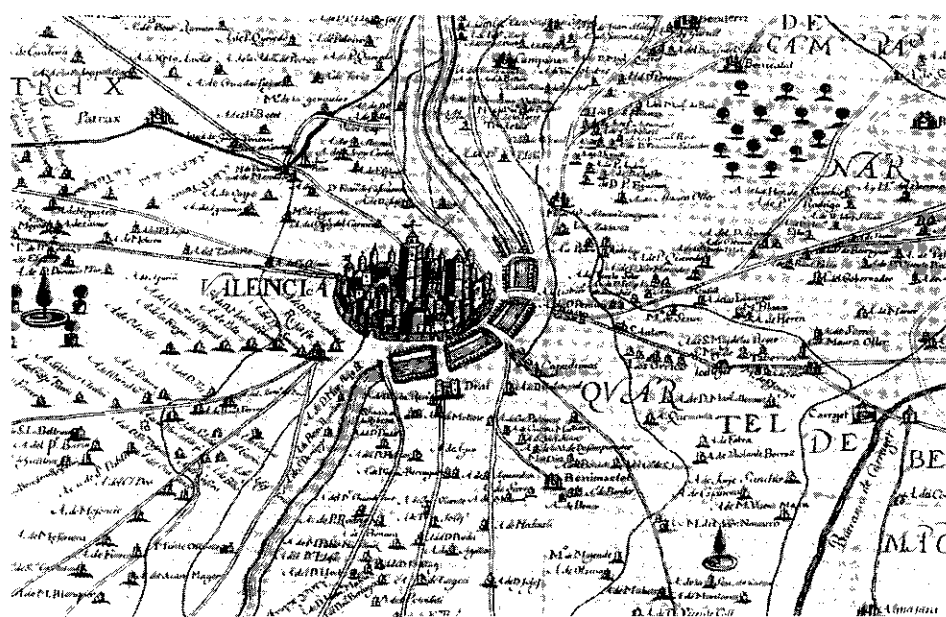


Figura 2. Plano de la Huerta y Contribución Particular de la ciudad de Valencia de Francisco Antonio Cassaus, grabado por Ascensi Duarte. 1695. La profusión de lugares y caminos confiere a este documento gráfico gran riqueza informativa (Archivo J. Huguet, fragmento).

todavía de madera con soportes de piedra y mortero, detalle éste que no se aprecia de forma clara en el segundo (TEIXIDOR, 1990)

En el plano de Antonio Manceli (1608) el *Pont de la Mar* ya muestra su nueva estructura con sus diez arcos y sólo un templete entre el tercero y el cuarto. El italiano dibuja el convento de San Juan de la Ribera y el inicio del camino del Grau. Un poco más alejada, aguas arriba, una pequeña construcción, el citado molino de Pilades. Por la parte de la ciudad, los pretilos, también obra de la *Fàbrica Nova*, llegaban ya al puente. Los planos de Tomàs Vicent Tosca, el de 1704 y el grabado por J. Fortea de 1738 (ca), han tenido tantas descripciones y lecturas que sería reiterativo volver sobre ellos. Por lo que a “nuestro” puente se refiere, es sobre todo en el segundo donde mejor se aprecia su trazado y, además, podemos observar el espacio circular con una imagen en el centro que, a la bajada del puente, delimitaba uno de los lados del antiguo paseo del Prado, ya en estos años de la Alameda. Tanto en el plano de Manceli como en las dos versiones del de Tosca, está representado el convento del Remei con su forma triangular y su doble claustro.

Las *Observaciones* de mossén Antoni Josep Cabanilles (1795) incluyen una lámina, grabada por Tomás López Enguïdanos, del *Pont de la Mar* que refleja los efectos de la riada del 5 de noviembre de 1776 que derribó tres arcos y pilares centrales. En la representación únicamente se aprecia un casilicio y, en el lado derecho, parte de la Ciudadela y el convento del Remedio, con campanario cuadrado y cubierta a dos aguas. Las obras de reconstrucción del puente concluyeron en 1782 (CABANILLES, 1795). Una posterior imagen del *Pont de la Mar* es el dibujo de Ligier para la obra de Alexandre Laborde, *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne* (1806-1826). En ella se ofrece una vista de la ciudad de

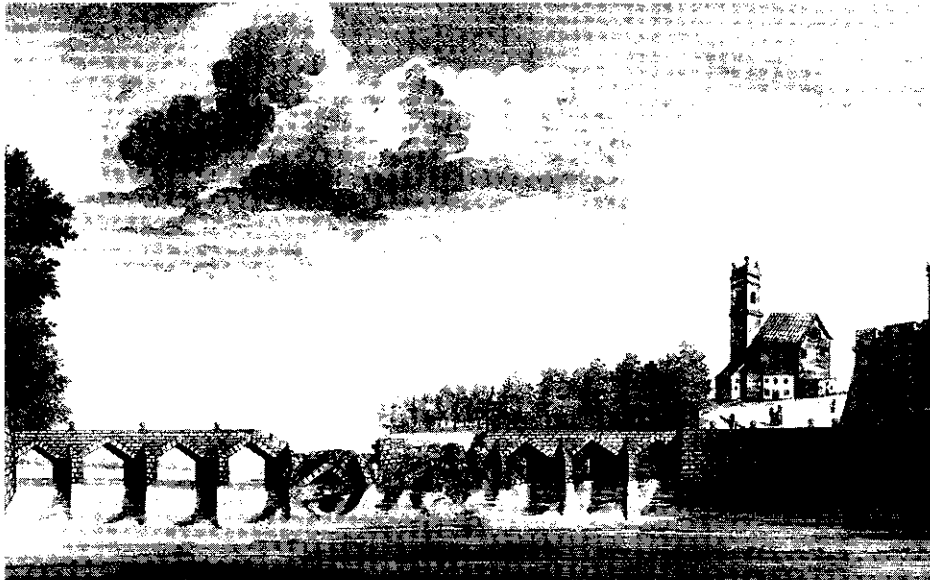


Figura 3. El Pont de la Mar en las *Observaciones...* de A. J. Cabanilles (1795). Lámina grabada por Tomás López Enguídanos en la que se reflejan los efectos de la riada del 5 de noviembre de 1776 que derribó tres arcos y pilares centrales. Se aprecia un casilicio, así como parte de la Ciudadela y del convento del Remedio (*Observaciones...*, p. 146).

Valencia desde el camino del Grau -también está dibujado el de Montolivet- y se puede apreciar el puente (ROSSELLÓ i ESTEBAN, 1999).

A partir del último tercio del siglo XIX, en una ciudad inmersa en procesos de reforma interior pero también de expansión más allá de la muralla demolida en 1865, el enclave urbano en el que se inscribe el *Pont de la Mar*, asiste a la apertura de nuevas vías. Si no del más puro estilo haussmanniano, sí exponentes de una ideología reformista en el plano urbanístico que aportase nuevas perspectivas y ejes de enlace entre la ciudad histórica y la del ensanche ochocentista. La diagonal calle de Sorní, enmarcada en el Ensanche de 1884 y la avenida de Navarro Reverter, son símbolos de ello. La segunda, además, que arranca de un enclave especialmente representativo de la ciudad, el jardín y paseo de la Glorieta con el magnífico edificio de la Aduana (en estos años y hasta 1914 fábrica de tabacos), es ya el enlace directo entre la ciudad y el *Pont de la Mar*.

EL PUENTE Y EL CAMINO

Río, camino, puente...Una perfecta conjunción de elementos geográficos. También, qué duda cabe, históricos y, en definitiva, humanos. Paisaje del agua, paisaje urbano, comunicación y vínculo, obra de ingeniería, se aúnan en ese esfuerzo colectivo que quedó reflejado en el patrimonio histórico que es hoy el *Pont de la Mar*.

Necesaria continuidad del camino que conectaba Valencia con sus poblaciones marítimas, fue en sus orígenes de madera. Más que puente, *palanca*, "...mot que s'aplicava a les passadores de fusta d'amplària migrada [sugiriendo] l'escassa consideració que hom



Figura 4. Fragmento de la vista urbana de A. van den Wijngaerde. 1563. El *Pont de la Mar* es todavía de madera con soportes de piedra y mortero. En este detalle del dibujo ya definitivo y coloreado, son visibles la *Porta del Mar* (*p de mar*) y el convento del Remedio (*Rimedio frailes*) (Wien, Österreichische Nationalbibliothek, Cod. Min. 41, f.1).

li donava i la seua feblesa front a l'escomeses del riu" (Rosselló i Esteban, 1999: 79) Repetidas veces, las riadas que padecía la ciudad obligaban a intervenciones para restablecer dicho paso. En 1401, por ejemplo, la *Sotsobreria de Murs i Valls* tuvo que rehacer sus cimientos y un lustro después, al llevarse el río las palancas del puente, hubo que levantar unas pasarelas aguas abajo para no interrumpir el tránsito de personas y caballerías (CÁRCEL ORTÍ, 1992).

La fragilidad de la obra exige desde 1423 el inicio de trabajos para montar las bóvedas de un nuevo puente, de nuevo destruido en la riada de 1487. Ya en el siglo XVI, la avenida de 1517, que se llevó también los puentes de San José, Serranos y de la Trinidad, dejó al de la Mar en mal estado (CRUILLES, 1876). Pero fue la de los días 20 y 22 de octubre de 1589 la "decisiva", la que llevó a la *Fàbrica Nova* a plantearse la construcción de un sólido puente. La fuerza de las aguas arrastró vigas de madera hasta la misma localidad del Grau.

La fuerte vinculación que tenía el puente con esta localidad marítima, más que con la propia ciudad, se pone claramente de manifiesto en las fuentes manejadas. La documentación consultada, que se inicia el 12 de abril de 1589, incluye referencias explícitas al "pont del Grau de la mar" (AMV, Manuals de Consells. A-117, f. 224 r^o- 224 v^o. 1 de diciembre de 1590). En otro documento del 20 de agosto de 1591 se puede leer:

"Relació feta per Mestre Antoni Real professor de Mathematiques y altres, sobre lo lloch designado pera la construccio del pont que sea de fer peral Cami del Grau" (AMV, Manuals de Consells, A-118, f. 151 r^o-153^o).



Figura 5. Primer plano impreso de la ciudad de Valencia de Antonio Manceli. 1608. El *Pont de la Mar* muestra ya su nueva estructura con sus diez arcos y un templete. El documento permite apreciar el convento de San Juan de la Ribera, el inicio del camino del Grau y el molino de Pilades, elementos muy vinculados al puente y a los que aluden con insistencia las fuentes manejadas (Cortesía de E. Rieta).

En él se justifican las razones del lugar elegido para levantar el nuevo puente, señalándose que no debe estar a trasmano del camino público para el que tiene que servir

“...puix lo dit pont se fa pera anar de Valencia al Grau...” y continúa apuntando la conveniencia de que *“...sia mes breu, mes segur, mes vistos y aparent, y que corresponga recta linea al portal dit de la mar; y al Grau que son los llochs a quo et ad quem”* (Las cursivas son nuestras).

Urge, pues, un nuevo puente y conscientes los Jurados de la duración que entrañaría su construcción, proponen levantar uno provisional de madera *“...pera que peraquell puguen pasar totes les mercaderies y virtualles que venen per mar his porten del Grau a la pñt ciutat de Valencia...”* (AMV, Obra Nueva del Río, 11.11.-1, fol. 95 rº-96 rº; 15 de enero de 1591). De este modo se pretendía evitar desplazamientos más largos, por otros pasos del río que encarecerían los portes de las mercancías y, en consecuencia, redundarían en perjuicios para los vecinos y habitantes de la ciudad.

La *Fàbrica Nova* consideraba que los puentes, *“...como tot lo mon entendre [...] no son mas que un camí damunt laygua...”* y los caminos han de ser lo más cortos posible para desplazarse de un lugar a otro y

“...es necessari que lo camí desta ciutat al grau tinga la dita condicio especialment sent tan frequentat axi de naturals com de strangers y sent tan gran y necessari lo comerch desta ciutat ab la mar y que moltes persones, axi de Valencia com del grau, viuen y es sustenten de

portar vitualles y mercaderies de la mar a Valencia y de Valencia a la mar, perals quals y peral be publich seria molt gran inconvenient ferse lo pont en part que allargas lo camí de Valencia al grau" (AMV, Manuals de Consells, A-118, fol. 151 r^o-153 r^o; 22 de agosto de 1591).

La elección del lugar donde construir el nuevo puente se plantea, no sólo atendiendo a cuestiones puramente hidrológicas, sino también pensando en la importante funcionalidad del camino, como hemos visto en las citas anteriores, y en la categoría urbana del Portal de la Mar, buscándose la correspondencia visual entre puerta y puente; en síntesis, el embellecimiento de la ciudad. Las razones, porque

"...es cosa certa y notoria que en moltes ciutats principals del univers gasten molts millanars de ducats sols per endreçar los carrers y fer que se corresponguen a les places y portals com pochos dies a sea fet en Roma y altres parts..."

La correcta ubicación del puente evitaría afean

"...una tan principal exida y camí com es la del portal de la mar al grau que ab ser esta ciutat tan famosa es alabada per tot lo mon de les bones exides que te per totes parts corresponent los ponts per la una part als portals de la ciutat y per la altra als camins y carrers publichs dels Aravals ..."

Asimismo, no provocaría aquello que se debe evitar, es decir,

"...fer del camí curt llarch y del polit lleig del dret tort y del segur perillós y fer ab molt gasto lo ques potfer...millor ab poch..." (AMV, Manuals de Consells. A-118, fol. 151 r^o-153 r^o; 22 de agosto de 1591).

Se buscaba el ideal renacentista de ciudad. Los trazados rectilíneos, la perspectiva, el realce de los enclaves de mayor relevancia. El interés por el paisaje urbano se difunde y se traduce en las vistas que grabadores italianos, alemanes y flamencos realizan en la segunda mitad del siglo XVI sobre diferentes ciudades europeas. Como la de Valencia de Anthonie van den Wijngaerde (1563), con la que nos legó la imagen de una urbe armónica, proporcionada en su desarrollo y conjunto (TEIXIDOR, 1990).

La perspectiva se impone para modificar los escenarios urbanos. Se busca la síntesis entre ciudad y entorno geográfico. La ciudad de Roma, convertida en referente para los responsables de la *Fàbrica Nova*, es objeto desde 1530 de una nueva ordenación con vías rectilíneas y realce de los puntos de fuga. Los pontífices, en especial Sixto V, impulsan la construcción de calles que reúnan visualmente lugares distantes (BENEVOLO, 1993).

En sintonía con esta nueva cultura del paisaje urbano, en la Valencia de 1591 se busca la línea recta que unifique un recorrido desde el puente "...al portal de la Mar y a la torre de la sglesia major, vulgarment dita lo micalet y al grau de la present ciutat..." (AMV. Manuals de Consells, A-118, fol. 151 r^o-153 r^o). Reiteradamente el camino, su seguridad y su trazado, es una de las bases argumentales. Porque

"...lo camí que te grans voltes y en llochs incommodos es perillos, principalment pera coches y carros..." [y porque] "...comdiu lo refrany dexar via vella per no vella no es cordua" (AMV. Manuals de Consells, A-118, fol. 151 r^o- 153 r^o).

Y estas preocupaciones para garantizar una comunicación segura, rápida, cómoda,

las tenían ya las autoridades municipales desde el siglo XIV, cuando el Consell manda realizar obras para reparar y mantener en buenas condiciones el camino. El que había reemplazado al primitivo del siglo XIII que conectaba la *porta del Grau* con la ciudad de Valencia (BOIRA i SERRA, 1994). Así, una disposición del Consell de 1400 ordena arreglar el camino de la Mar y otra de 1402 repararlo, junto con los “pequeños puentes” que lo cruzan que estaban deteriorados por el continuo tránsito de carros (CÁRCEL ORTÍ, 1992).

CRÓNICA DE UNA OBRA

Elegir el emplazamiento adecuado del nuevo *Pont de la Mar* fue un ejercicio de reflexión y debate. Un Memorial del 22 de agosto de 1591, cuando ya habían comenzado las obras, aunque no las definitivas iniciadas en mayo de 1592, recoge las razones para su construcción cerca del puente viejo, de la antigua palanca que la riada de 1589 había arrastrado. A este documento se suman dos extensas *Relaciones*. La primera con el parecer de *obrers de vila i fusters* y la segunda realizada por el matemático Mestre Antoni Real y otros “profesionales”. Ambas, fechadas el mismo día, insisten de manera pormenorizada acerca de los inconvenientes o no del lugar elegido. Sobre estas fuentes volveremos más adelante.

El primer día del mes de diciembre de 1590, la *Fàbrica Nova* destina una partida de 1.000 libras para remediar los daños ocasionados por la enruna del río en el *pont del Grau de la mar* como consecuencia de la mencionada avenida. Asimismo,

“...Attes que se havist que el riu ha creixcut y creix en tanta manera que es molt necessari y forsos mudar lo dit pont del Grau de la Mar en lloch mes apartat del riu segons passer de molts experts y que si se allargara lo pont que huy esta, seria infructuosa despesa...” (AMV. Manuals de Consells, f. 224 r^o-224 v^o),

dan su consentimiento para que del peculio de la administración de la Lonja Nueva se den 2.500 libras para construir uno nuevo que se “...ha de fer en lo dit Grau de la Mar en lo lloch que millor parexera a ses senyories y que mes convinga” (AMV. Manuals de Consells, f. 224 r^o- 224 v^o).

Esta fecha marcó el inicio de las deliberaciones que concluirían con la construcción del nuevo puente en 1596. Desde un principio, la institución fue consciente de la larga duración de las obras. Por dicha razón, dispuso se levantara una palanca provisional cercana al emplazamiento del puente desaparecido, que sería costeada con la nueva sisa de las carnes impuesta para dicha construcción (MELIÓ, 1991). Dicho paso, “endret del moli de pilades”, se conservaría, “...sino fos venint algunes riades o riades granns...” (AMV, Obra Nueva del Río, 11.11.-1; fol. 210-210 v^o; 27 de julio de 1591), todo el tiempo que durase el transporte de los pertrechos, piedra carretal y sillares, destinados a la obra del nuevo puente. A propósito de este material, se alude al acuerdo con un tal Vicent Esteve, *pedrapiquer*, para que suministre, durante dos años, piedras de 5 palmos de largo, 3 de ancho y 2,5 de altura y que los sillares

“...agen de tenir de llit tres pams y dos pams y mig, per ço que la obra faça la lligasa que es menester y de llargaria hagen de tenir [...] los que tendran tres pams de llit tinguen quatre pams de llargaria y los que tendran dos pams y mig de llit hagen de tenir los matexos quatre pams de llargaria...” (AMV, Obra Nueva del Río; 11.11.-1; fol. 190-192).



Figura 6. El Pont de la Mar, 1563. Detalle en la vista de la ciudad de A. van den Wijngaerde de este puente-camino o palanca (Wien, Öst. Nat. -bibl. Cod. Min. 41, f.1).

Dos meses antes de esta decisión, el 14 de mayo de 1591, los Jurados, obreros de la *Fàbrica de Murs i Valls* y el síndico de la ciudad se reunieron en el río, junto al Monasterio de Remei, para una primera toma de contacto sobre el lugar más idóneo donde erigir el puente. Hubo coincidencia en que se iniciasen las obras cerca del huerto del convento,

“...per ço que mes presto se encaminara la aygua per la via ordinaria, despres del pont del real y que salva molt gran dany que podria fer lo riu sis tornas a fer lo pont ahon solia estar omes enlla...” (AMV, Obra Nueva del Río; 11.11.-1; fol. 156 r°).

Las razones para rechazar este último lugar eran que el agua tendría más espacio para extenderse y podría penetrar en la acequia del *Molí de Pilades* e inundar el *Camí del Grau* y San Juan de la Ribera. Un perjuicio que se evitaría haciéndose el puente cercano al huerto del Monasterio. Pero éste no sería el emplazamiento definitivo.

El mencionado Memorial del 22 de agosto de 1591 razona, tanto las cuestiones técnicas e hidrológicas que deben ser tenidas en cuenta a la hora de edificar el nuevo puente como el lugar más idóneo. En el primer caso, se propone darle una mayor declinación para evitar que el agua “...que pasa per les arcades debes lo moli de pilades...” se dirija al *Camí del Grau* y lo inunde. Desde el punto de vista arquitectónico, lo correcto es que las alas del puente tengan la suficiente altura para permitir la circulación de las aguas y resistir su ímpetu en caso de avenidas. Algo que no se lograría sin esa mayor declinación que encaminara

“...laigua dolçament debes monteolivet. Lo qual no repugna pera que els tallamars no poden mirar al fil de laigua [...] y nos trobara precepte de ningun autor pera que saja de

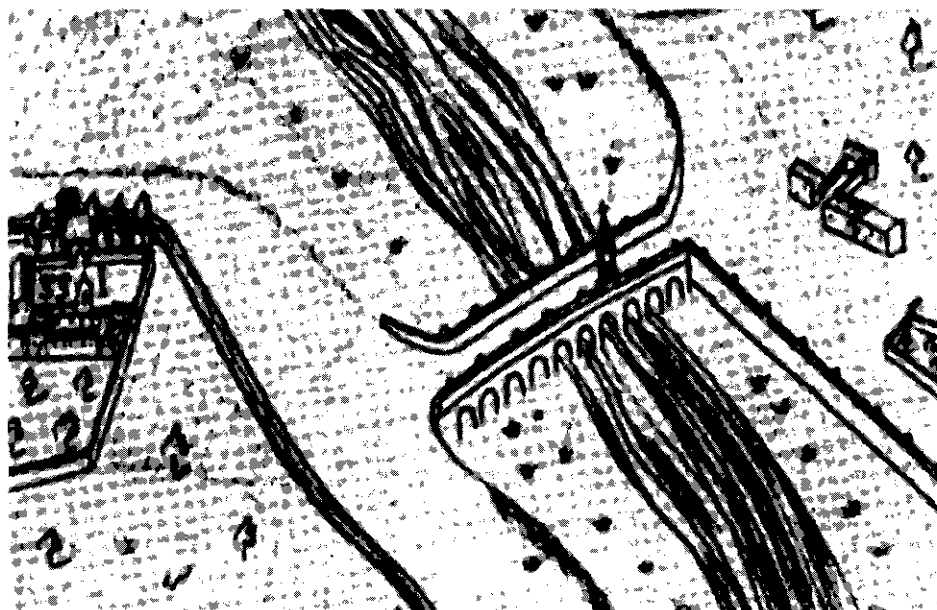


Figura 7. El *Pont de la Mar*, 1608. Detalle del plano de A. Manceli que refleja el puente de piedra finalizado en 1596 (Cortesía de E. Rieta).

açentar lo pont a angulos rectos sobre la linea tirada del est del pont del real a la casa questa prop del moli de penarroja, y es suppoçio falça tirar la tal linea: no fent lo riu volta de un arc sançer entrels dits punts " (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 157-157 v^o).

Este molino -de Pena-roja o Penya-roja- estaba situado al final del actual camino de este nombre que discurre en paralelo con la avenida de Balears, ésta a su vez paralela con la calle del Camino Hondo del Grau.

El redactor del Memorial consideraba que de hacer el puente cerca del *Moli de Pilades*, el camino se alargaría "...com consta per la propoçio del primer libre de Euclides ..." y se convertiría en un recorrido fatigoso y con dificultades para los carros cargados que tendrían que salvar un sector de arenal para llegar al puente y, además, ello implicaría un mayor trayecto a la salida del mismo en dirección al Grau, con la consiguiente repercusión sobre el encarecimiento del porte de las mercancías. Pero también sería

"...fealdat edificar lo pont ahon esta señalat per estar arrema del cami, y no pot veure en exir del portal , y que poden tenir la muntada dolça , la tinga difícil, treballosa, y fer lo cami tort [...] y asi no a de costar mes fer lo dret [...] que bastara fer arcades en lo pont [...] lo qual es mes conforme al preçio dels antics que volien que les arcades fosen senars, y no pars [...] y perque parexen millor a la vista ..." (AMV, Manuals de Consells, A-118; fol. 157-157 v^o).

En cambio, si se hace hacia el convento de San Juan de la Ribera, el arranque del puente estará frente al Portal de la Mar, lo que contribuirá al embellecimiento de la ciudad -por la alineación puerta y puente- y favorecerá al *Camí del Grau*. Pero no sólo por razones estéticas sino también por evitar que el agua se escampe y el consiguiente daño que

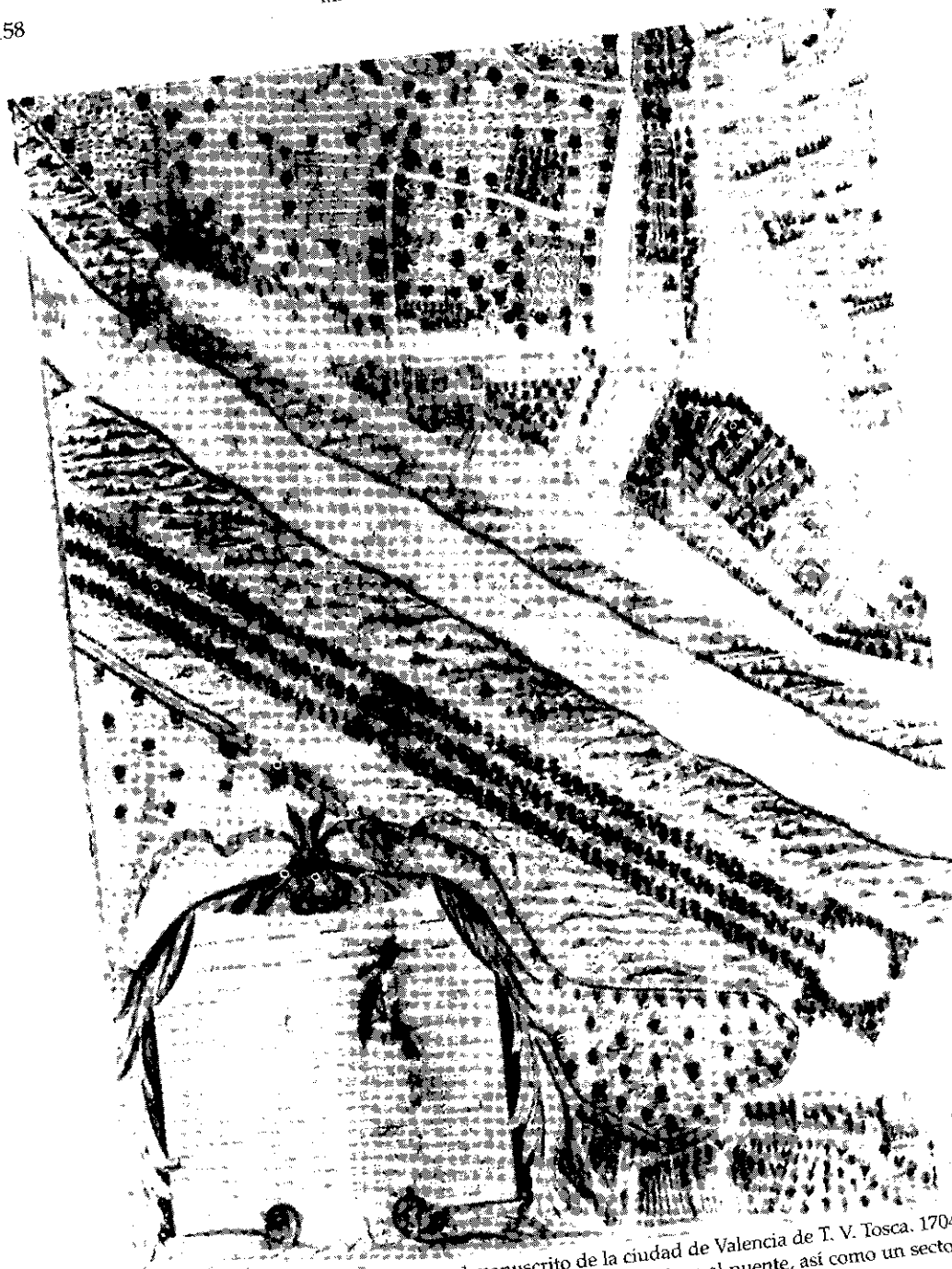


Figura 8. Fragmento del plano original manuscrito de la ciudad de Valencia de T. V. Tosca. 1704. En él se aprecia el *Pla del Remei* que desde la *Porta de la Mar* conduce al puente, así como un sector del futuro paseo de la Alameda (Archivo del Ayuntamiento de Valencia).

pueda hacer. Si se construye más cerca del viejo el coste sería menos elevado y se podrían regular las aguas más fácilmente y mejor, haciendo el suelo de los arcos del medio más hondo y lo que se ahorrara con una arcada de menos (nueve en lugar de diez) podría servir para fortificar el Monasterio del Remei.

Si el puente se construyese muy próximo al edificio del citado monasterio, sería más perjudicial que beneficioso para éste ya que la madera que, para servir a *les drassanes velles*, normalmente se amontonaba entre los puentes del Real y de la Mar, sería arrastrada en caso de una avenida del río, estancándose y provocando *regolfs*, que dañarían seriamente al Remei y, en la margen izquierda, al *Molí de Pilades*. Estos males se podrían evitar edificando el puente más próximo a la vieja palanca que, si fue destruida, no se debió al lugar donde se levantaba sino a las deficiencias de la obra, por no tener los tajamares al hilo del agua y carecer de alas y estribos. Por otro lado, el argumento que algunos esgrimían de que debía construirse frente al Baluarte para que, en caso de ataque, el paso estuviese protegido, es considerado un razonamiento vano y un despropósito

“...sent lo riu de manera que casi a peu exut, lo poden pasar. Quant pas fort que millor se pot ab la artilleria defensar lo pas sis fa” (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 157-157 vº).

Ya comenzadas las primeras diligencias para la construcción del puente, en agosto de 1591, un grupo de *obrer de vila i fusters* visitan el lugar de las obras, cerca del convento de Nuestra Señora del Remedio. Su parecer es contrario al lugar elegido. En términos tajantes indican que

“...lo dit pont en lo lloch hon huy aquell se fa no pot estar en manera alguna sens molt gran dany y perjuhi de la present ciutat de Valencia...” (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 154-155).

Según su opinión desde el fondo al trasdós debería haber 28 palmos y a fin de suavizar el camino por la parte del Remei, habría que elevar el paso mediante *molts rastells*, aunque ello no evitase que la subida fuese áspera porque el trecho existente para suavizarla era reducido. Circunstancia que en caso de lluvias provocaría la entrada de las aguas en la ciudad, con los consiguientes daños para el monasterio y casas próximas. Por otra parte, en la margen izquierda, en la parte del *Molí de Pilades*, eran 21 los palmos de tierra que quedaban para hacer la subida, al estar la acequia de este nombre muy cercana al puente y, además, si se le daba mucha altura, aparte de que podrían producirse desprendimientos en la acequia, los carros que viniesen del Grau tendrían que efectuar una fuerte subida tras atravesar una gran zona de arenal.

“De tal manera que quant les cavalcadures sean dalt restaran casi mortes del gran treball que hauran pasat his faran pagar los carros mes del dret ques pagava en temps pasat al doble, y es tambe en dany y perjuhi de la republica y dels mercaders y dels que avituallen la ciutat, y lo mateix sera dels pobres cavallers, ciutadans y demes gent los quals no podent tenir colche ab dos cavalcadures ne tenen una y ab aquella es cert que no poran pasar per lo pont sino per les rambles ...”(AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 154-155).

La opinión de estos “profesionales” era que el puente “...estara millor a la part davall del pont vell debes montolivet que no hon huy esta...” (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 154-155). Dicho emplazamiento, según ellos, incrementaría la utilidad y prove-

cho del puente, tanto para la ciudad como para los caminantes y mercaderes que iban y venían del Grau al acortar el camino a esta localidad en más de 1.500 pasos. Por último, otra razón que argumentan es que el río no invadiría esta vía por la protección que le daba el ala del puente y porque, si se hacía el fondo en el centro tres palmos más hondo que en las cabeceras, el agua discurriría por el medio y no se decantaría por ninguna de las dos orillas.

Finalmente, tenemos la pormenorizada *Relación* elaborada por Mestre Antoni Real y otros expertos a los que los Jurados habían pedido su parecer. Se reunieron en el Monasterio de San Juan de la Ribera y, según el documento, en un principio hubo ciertas discrepancias entre los que estaban a favor de que se hiciera el puente en el lugar ya acordado, cerca del huerto del monasterio del Remei, y aquellos que se decantaban por construirlo próximo al emplazamiento del viejo, que al final fue la ubicación escogida.

La primera consideración, más arriba comentada, era la de evitar a toda costa que el nuevo puente significase un alargamiento del camino de Valencia al Grau. A partir de aquí, argumentan, por una parte razones técnicas: que siempre los puentes suelen hacerse en la parte más estrecha donde el agua discurre a mayor velocidad y no deja enrruna; por otra, estéticas: buscar el lugar más vistoso -dada su cercanía a la ciudad- y que guarde las proporciones de los demás puentes y caminos que parten del centro de Valencia en línea recta y con este trazado se dirigen al lugar correspondiente (en referencia a los puentes de Serranos o de la Trinidad). Con estas premisas, consideraban que el único punto donde concurrían esas circunstancias era cerca del puente viejo. Por ello, el nuevo debe comenzar

“...a la part de la ciutat entre lo pont vell y un escorredor de aygua que ya y acabant de ver la part del grau prop de una punta endret de on acabara lo pont vell y aon es lo mes estret del altre del dit riu ...” (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 151 rº-153rº).

Consideraban que el emplazamiento cerca del huerto del Remei “...aon alguns volen esforçar se faça lo pont...” es un lugar incómodo y contrario a esas buenas proporciones que debe guardar y que, además, haría el camino más largo, más irregular, con mayores dificultades y peligroso -por el arenal- e incrementaría los portes (otra vez se aduce esta cuestión) de las ropas y mercancías, obligando a imponer un vectigal (impuesto sobre la exportación de productos) perpetuo a los tratantes y vecinos de la ciudad. A todo esto se sumaba un inconveniente de mucho peso: el encarecimiento de la obra. La razón, porque

“...lo lloch designat esta en lo mes ample de la rambla aon lo riu afet dos mares als dos extrems dexant en lo mix com una muntanya de arena tot lo qual necessita que lo pont auria de aplegar al cami prop de la sequia porque de altra manera seria de ningun efecte y encara que huy sols esta designat ab deu arcades no es de creure que los quel an designat estenguen que ade parar en mig de la rambla sino que deven fer conteque fetes les deu arcades y ventse la necessitat quey avra de creixer dit pont los Illustres senyors jurats ...auran de manar affegir per lo menys altres tres arcades porque no affegintse...aurien de fer mes de 300 pams de calçada pera exir de la rambla y aplegar al cami la qual pera que fos segura costaria mes que no sis fesen archs y ultra de aço...com lo dit riu te feta per alli com una mare carregantla aygua en temps de avengudes...regolfaria rompent del tot lo cami y sequia posant en gran perill lo moli de les pilades y lo monestir de Sant Joan de la Ribera...” (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 151 rº-153 rº).



Figura 9. Dibujo de Ligier para la obra de Alexandre de Laborde, *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne* (1806-1826) La imagen ofrece una vista de la ciudad de Valencia con los caminos del Grau y Montolivet y el Pont de la Mar con sus arcos (ROSSELLÓ i ESTEBAN, 1999).

En caso de que se quisiese evitar este daño mediante un ala desde el puente hasta más allá del molino, aquella impulsaría el ímpetu de las aguas hacia el monasterio del Remei y con su fuerza dañaría, incluso destruiría, el convento y las casas próximas. Un mal que sólo podría evitar otra ala que saliese del puente en la parte del monasterio, lo cual, según el parecer de estos expertos, sería un error ya que

“...la dita ala y pont aumenten lo perill del monestir perque serviria de encontre pera fer regolfar laygua de tal manera que si en les pasades avengudes y entra molta aygua sens tenir estos impediments per rao de dites ales ne entraria molta mes y podria anegar lo monestir y cases vehynes...”(AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 151 rº.153 rº).

A todos estos inconvenientes se sumaba la falta de seguridad de la obra, dado el carácter pantanoso del lugar, condición que se había puesto de relieve en los años de sequía, cuando el río apenas llevaba agua y se formaba

“...com un llach...a la part del remey y debes lo moli de les pilades tos temps a mostrat ser terra marchalencia...y en lo mig del dit alveo y rambla ya tanta arena morta que parese una lloma de muntanya, tot lo qual es cosa molt contraria pera seguretat de la obra...”(AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 151 rº-153 rº).

En cualquier caso y al margen de estos problemas –con suficiente peso de por si- la construcción junto al huerto del Remei iría en contra de toda razón y de las leyes de “...Architectura y Regles de filosofia...” Se argumenta, a este respecto, que los edificios públicos, además de útiles, deben tener vistosisidad para embellecer los lugares donde se levantan. Una circunstancia que no se produciría con el emplazamiento elegido que escondía el puente a la vista de los que salieran por el Portal de la Mar, ya que, aunque la obra exigía derribar el huerto del Remei, quedaba el edificio conventual y la iglesia para ocultarlo.



Figura 10. En la Valencia de principios del XX el *Pont de la Mar* con sus casilicios (que desde 1673 acogieron las imágenes de San Pascual y del Santo Cristo), era transitado por carros y tranvías de tracción animal. La masa arbolada al fondo de la fotografía corresponde al *Pla del Remei*, actual avenida de Navarro Reverter (Archivo J. Huguet).

Un cúmulo de razones, en suma, que condujo a la postura unánime de decantarse por levantar el puente cercano al viejo. Es decir, desde frente al convento de Nuestra Señora del Remedio hasta cerca del de San Juan de la Ribera (ESCLAPÉS, 1738). Al tiempo que se llevase a cabo esta obra, se aprovecharía para reparar el monasterio del Remei y las casas de vecindad próximas:

“...ab lo que se afforrera fentse lo pont aon te dit relant, se podran fer tots los reparos que son necessaris peral remey, perque com esta dit prop lo remey son menester 13 arcades...y en esta altra part basten nou arcades y ames de aço lo gasto que se auria de fer en reparar lo cami del grau perque les ales del pont en dit lloch se podran acomodar y fer de manera que reparen dit cami lo qual importa molt conservar y reparar ans que lacabe de arramblar lo riu” (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 151 r^o-153 r^o).

El 9 de diciembre de 1591 el notario escribano de la *Fàbrica*, Andreu Cristòfol Rocafull, recibe 80 libras que le entrega Jaume Bertrà, *ciutadà clavari de la sisa de les carns*, para que efectúe un viaje a la Corte por asuntos relacionados con la construcción del *Pont Nou* (de la Mar) (AMV, Manuals de Consells; A-118; fol. 359 v^o- 360 r^o). Casi un mes después, 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 redactada en los términos siguientes:

“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 reco-

nosciesse los papeles y planta que han imbiado y diesse su parescer sobre ello como lo ha hecho y en efecto 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 digais a los jurados que lo hagan assí...” (AMV. Cartas Reales h 3-6. Fol. 188 vº).

La favorable opinión del arquitecto del rey fue decisiva para, definitivamente, comenzar la obra en el lugar por el que se habían decantado los expertos de la ciudad y confirió al nuevo puente un sello herreriano indiscutible.

En marzo de dicho año se convoca a los *pedrapiquers* del lugar de *Pusol*, de las villas de Carlet y Enguera y de la *universitat de algemesi*, para que acudan a la ciudad a fin de darles a destajo el puente, a razón de 16 *sous* por dieta (AMV. 11.11. -1; fol. 337 vº). De forma oficial las obras se iniciaron el 8 de mayo de 1592, día en que se sacaron a subasta pública, siendo adjudicadas a Pere Tacornal, *obrer de vila* (MELIÓ, 1991). Tres días más tarde, una provisión dona toda la madera vieja del puente del Mar al Hospital General de la ciudad. A lo largo de los meses siguientes la documentación recoge diferentes pagos hechos a *pedrapiquers* y *obrers de vila*, oriundos de distintos lugares del Reino, por trabajos realizados para la obra del nuevo puente.

La actividad de la *Fàbrica Nova* fue intensa en los años siguientes. Junto al puente de la Mar, se estaba trabajando en el del Real y en otros puntos como, por ejemplo, a espaldas del monasterio del Remei y delante de la Ballestería,

“...les quals son obres molt necessaries y tenen necessitat de molts petrets y senyaladament de reble [...] y esser ara lo temps mes comodo pera fer dites obres y los fonaments del dit pont del real, per ser com es estiu y venir poca aygua en lo riu, y attes que ya pochos carros [...] axí de Castella com de Arago, per esser lo temps de la sega [...] proveheixen que tot lo reble ques portara de huy en avant para dites obres [...] se pague per lo dit molt magnífich Jaume bertran clavari de dites obres a raho de deu diners lo quintal...”(AMV, Obra Nueva del Río; 11.11-2; fol. 16 rº- 16 vº. 12 de agosto de 1594).

El 14 de noviembre de 1595 se procedía a la colocación de bolas de piedra decorativas en las barandas del puente, pagándose por mano de obra 19 *sous* y 2 *diners* (AMV. Obra Nueva del Río, 11.11-3; fol. 39 vº-40 rº). En el mes de febrero del siguiente año, las fuentes recogen el dato de los gastos habidos por la extracción de piedra para las imágenes y cruz que debían ubicarse en el puente:

“Proveheixen que Jaume bertran...done e pague a frances figuerola pedrapiquer vint y cinch lliures y set diners ...per cinch dies...que ha vacat en anar de la present ciutat de Valencia fins al terme de la universitat de Agullent y tornar...pera fer arrancar en lo dit terme de Agullent devers de la mare de deu de Agres sis pedres de pedra franca pera les imagnes y creu queste de fer en lo pont de la mar...”(AMV. Obra Nueva del Río; 11.11-3; fol. 61 rº).

Con estas intervenciones prácticamente la obra estaba terminada. Faltaba acondicionar las subidas, por la parte del Remei y por la de Sant Joan de la Ribera y levantar los pretiles. A este respecto, el 29 de julio de 1596, la *Fàbrica Nova* señalaba la necesidad de hacer

“...la paret del ort de filibert que esta mes amunt del monestir del remey ans del pont del mar ahon se posen les rastellades pera endolcir la muntada de dit pont una paret devers

montolivet la qual haja de tenir de llargaria tres cents y trenta palms..., los fonaments de dita paret hajen de tenir tres palm y quatre y mig de ample y damunt dits fonaments dita paret haja de tenir dotze palms y hun palm mes de cavall... [caballón] començant dita paret de quatre palms de gruix y que acabe en tres y mig y que dita paret y fonaments se hajen de fer de manposteria..."(AMV. Obra Nueva del Río; 11.11- 4; fol. 37 rº- 37 vº).

Las diligencias respecto a la construcción de los pretiles y el acondicionamiento de la subida por la margen izquierda del río, continuaban a principios de septiembre. Los *obrers de vila*, Pere Navarro, Hierony Arboleda y March Salvador, se personaron en el lugar –en la parte del convento de San Juan de la Ribera- y se pronunciaron por que

"...la abaixada del dit pont haja de tenir y tinga cinch cent pams contant aquelles del api-trador [repecho] y bola del principi del dit pont a la part del moli de pilades devers lo grau en avall...y ques posen totes les rastellades que convendran y aixi dita muntada restara...ab molta suavitat y ques hajen de fer dos parets pera sustentar los terrers la una a la part de montolivet y la altra a la part del moli de pilades..."(AMV. Obra Nueva del Río; 11.11-4; fol. 37 rº-37 vº).

En cuanto a las dimensiones de estas paredes, la del lado de Montolivet, debía tener 160 palmos de largo, desde dicho lugar hasta la cabecera del puente y la de la parte del *Molí de Pilades*, 140 palmos, con un grosor para ambas de 4,5 palmos y una altura hasta el parapeto ya levantado, siguiendo el mismo declive que el de la subida al puente

"...y ques afonden fins a la cara del aygua y que fassen un cavallo sobre dites parets...que se hagen de fer [de] manposteria y axi dita pujada sera dolsa..."(AMV. Obra Nueva del Río; 11.11-4; fol. 37 rº-37 vº).

A comienzos del año 1597, el *Pont de la Mar* era ya una realidad. La *Fàbrica Nova* había puesto fin a la construcción de uno de los puentes más significativos de la ciudad de Valencia, obra para la que se necesitó un lustro.

CONCLUSIÓN

En toda ciudad fluvial, el puente es un elemento urbanístico y arquitectónico que de manera específica define su paisaje. Une, no separa el espacio –aunque a veces pueda ser percibido como una “barrera” psicológica- y contribuye a la ordenación de las márgenes. “El puente urbano es sentido como uno de los monumentos prestigiosos de la ciudad y, además de ser motivo de utilidad, contribuye a embellecerla” (AGUILÓ, 1999: 51).

No se puede escribir sobre la geografía e historia urbana de la ciudad de Valencia sin aludir a estas estructuras que, bien de madera o de piedra, algunas reemplazando el primer material por el segundo, marcaron la evolución del paisaje en torno al Guadalaviar.

A la *Fàbrica vella de Murs i Valls*, creada en 1358, se sumó a partir de 1589 la *Fàbrica nova dita del Riu*. Si en la actividad de la primera destaca especialmente la construcción de la nueva muralla, mandada erigir por Pedro el Ceremonioso en 1356, en lo que se refiere a la segunda, sus intervenciones más importantes tuvieron estrecho vínculo con el acondicionamiento de las obras del río: puentes y pretiles. Entre ellas destacó una, la edificación del nuevo *Pont de la Mar* (1592- 1596).

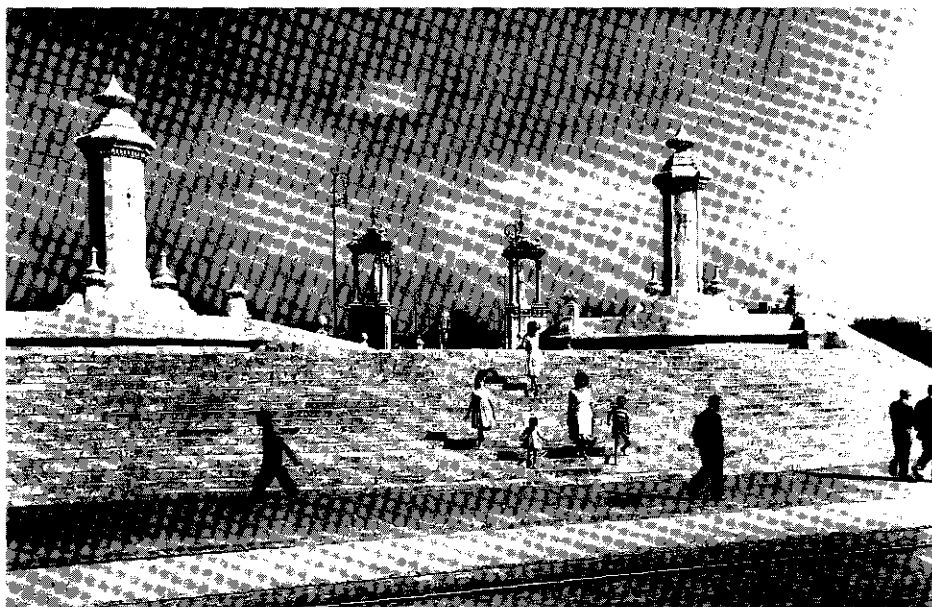


Figura 11. En 1933 el arquitecto Javier Goerlich realizó las escalinatas de acceso al puente que quedó convertido así en un paso sólo peatonal. Las de la fotografía (de los años cincuenta) corresponden a las que se sitúan junto a la actual plaza de América (Archivo J. Huguet).

A lo largo de las páginas precedentes, este artículo se ha aproximado, tanto al paisaje urbano del lugar donde se construyó dicha obra como a la funcionalidad de este puente-camino y, sobre todo, a la cronología de su edificación. Una obra pública, fundamental en la red viaria de la ciudad de Valencia y que, financiada por la nueva sisa de las carnes, estuvo precedida de amplios debates entre los expertos acerca del lugar más idóneo para su ubicación. Dos enclaves se barajaban: situar la cabeza del puente junto al huerto del convento de Nuestra Señora del Remedio o cerca de la antigua *palanca* de la Mar, que la avenida de 1589 había arrastrado, riada que, por otra parte, fue determinante para tomar la decisión de construir un nuevo puente. Al final y con el asesoramiento del propio Juan de Herrera –consultado por Felipe II al respecto– la obra se llevaría a cabo en ese segundo emplazamiento. Es decir, desde frente el monasterio del Remei hasta el de Sant Joan de la Ribera, en la margen izquierda del río.

Con el manejo de la documentación procedente del Archivo Municipal de Valencia relativa a la política de obras públicas realizada por la *Fàbrica Nova del Riu*, hemos podido hacer un seguimiento de la construcción del *Pont de la Mar*. Tal vez, sería más correcto decir reconstrucción, porque el puente actual (dejando aparte las modificaciones efectuadas en el siglo XX), cuya obra se inició oficialmente en 1592, tuvo con anterioridad varios precedentes, todos ellos, eso sí, sin la categoría arquitectónica del realizado a partir de finales del siglo

En suma, la geografía urbana histórica de Valencia tiene un referente muy singular en esta obra, sin duda emblemática, donde se aúnan paisaje del agua y paisaje urbano, camino e ingeniería.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILÓ, M. (1999): *El paisaje construido. Una aproximación a la idea de lugar*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 302 pp.
- BENEVOLO, L. (1993): *La ciudad europea*. Crítica, Barcelona, 254 pp.
- BOIRA, J. V. i SERRA, A. (1994): *El Grau de València. La construcció d'un espai urbà*. València, Edicions Alfons el Magnànim, Col·lecció Politècnica/54, 164 pp.
- CABANILLES, A. J. (1795): *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia, por Antonio Josef Cavanilles*. Madrid, Imprenta Real. Dos volúmenes.
- CÁRCEL ORTÍ, 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.
- Cartografia Valenciana (Segles XVI-XIX) (1997): València, Centre Cultural La Beneficència. Diputació de València, 264 pp.
- CRULLLES, Marqués de (1876): *Guía urbana de Valencia antigua y moderna*. Valencia, J. Rius. Dos volúmenes. (Edición facsímil, 1979).
- ESCLAPÉS, P. (1738): *Resumen historial de la fundación y antigüedad de la ciudad de Valencia de los Edetanos ó del Cid*. Valencia, Bordázar, 164 pp.
- MELIÓ URIBE, V. (1991): *La "Junta de Murs i Valls"*. *Historia de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV-XVIII*. Consell Valencià de Cultura, Generalitat Valenciana, 102 pp.
- ROSSELLÓ, V. M. i ESTEBAN, J. (1999): *La façana septentrional de la ciutat de València*. València, Bancaixa, 150 pp.
- SANCHIS SIVERA, J. (1913): *La Iglesia Parroquial de Santo Tomás de Valencia. Monografía histórico-descriptiva*. Valencia, Vives Mora.
- TEIXIDOR, M. J. (1990): *Les vistes de la ciutat de València*, ap. Rosselló, V.M. et al., *Les vistes valencianes d'Anthonie van den Wijngaerde (1563)*. València, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència. Cf. pp. 43-98.