

PUENTES DE CANTERÍA EN EL REINO DE VALENCIA DE LA EDAD MODERNA: CONSTRUCCIÓN Y POLISEMIA*

Luis Arciniega García

Profesor Titular, Universitat de València

luis.arciniega@uv.es

Abstract

Stone Bridges in the Kingdom of Valencia During the Early-Modern Period: Construction and Polysemy

This essay tries to delve into the conditions that determine the specificity of stone bridges in the Kingdom of Valencia during the early-Modern Period. It considers some constructive and functional characteristics, as well as their different meanings: the control of lands, piety and munificence, admiration of the ingenuity, iconic elements and part of a collective imagination linked to spiritual aspects.

Keywords

Bridges, Construction, Urban Image, Kingdom of Valencia

Para entender la especificidad de la zona a estudio debemos tener presente aspectos geográficos e históricos. Respecto a estos últimos, es relevante señalar que desde los orígenes cristianos del Reino de Valencia en el siglo XIII el rey se reservó las vías de comunicación y el dominio directo sobre las aguas, incluyendo todo aquello que las surcaban, como el tránsito de maderas, y cualquier obra que las cruzaran, como los puentes¹. Estas regalías, preeminencia o prerrogativa que en virtud de suprema potestad ejercía el soberano, fijaban por dónde debían ir los caminos y aseguraban el tránsito de personas, así como el abastecimiento de vituallas. Con la estabilidad de las instituciones municipales y del sistema señorial el monarca concedió algunos derechos de monopolio; esto es, atribuciones que se arrogaban particulares o municipios tendentes a obligar a usar una serie de bienes a cambio de un pago. Fue frecuente que estas concesiones afectaran a los puentes, con lo que se delegaba la atención a las infraestructuras viarias, aunque siempre bajo aprobación real.

Históricamente ha existido una clara relación entre río, núcleo de población importante y red viaria, y en ésta desempeña un papel destacado el puente, que es la parte de un camino que se forma sobre los ríos y acusados desniveles, y cuya existencia fijaba en buena medida una ruta. En principio, estas construcciones debían presumirse importantes en el Reino de Valencia, pues el principal eje de comunicación terrestre, de disposición norte – sur, con origen en la

antigua vía Heraklea – Augusta, tenía un trazado perpendicular a los ríos. Sin embargo, no siempre fueron necesarios, pues tal y como es frecuente en la cuenca Mediterránea, los ríos son poco caudalosos y de régimen irregular, y su caudal se canaliza para la agricultura, por lo que en la mayoría de las ocasiones podían vadearse; en este sentido, resulta significativo que en las fronteras valencianas los ríos Cenia (N) y Segura (S) habitualmente pudieran pasarse de este modo; en el segundo de los casos Agustín Bernardino construyó en Orihuela un puente de piedra a comienzos del siglo XVII.

A pesar de la modestia de los ríos valencianos, sobre todo si se comparan con los de gran parte de Europa que han sido históricas vías de comunicación, sus beneficios eran indiscutibles: el abastecimiento de agua para consumo de la población y de la fértil huerta, producción de energía en los molinos y vía de descenso de la madera necesaria para muchos usos. Esta actividad, que era realmente laboriosa pues para conducir los troncos debían construirse represas y otros adobos², condicionó en buena medida los puentes. Por un lado, su diseño debía prever el descenso de la madera; por otro, a pesar de los cuidados, con frecuencia los dañaron.

El franciscano Francesc Eiximenis en el *Regiment de la cosa publica* (mss. en 1384 y editado en 1499), citó como sexta de las noblezas del reino sus cuatro ríos: Mijares, que pasa por Burriana; Guadalaviar-Turia, que lo hace por Valencia; Júcar, que convertía Alzira