

ALFREDO FAUS PRIETO*

LA CIUDAD DE VALENCIA ANTE LAS RIADAS DEL TURIA DE 1776

RESUMEN

La ciudad de Valencia ha sufrido numerosas inundaciones provocadas por el río Turia a lo largo de su historia. En este artículo se hace una descripción de las que tuvieron lugar en 1776 y se estudian los informes redactados por los técnicos del municipio acerca de sus causas y de las medidas que debían adoptarse para prevenir estos sucesos.

RÉSUMÉ

La ville de Valence a souffert de nombreuses inondations provoquées par le fleuve Turia au cours de son histoire. Dans cet article l'on fait une description de celles que eurent lieu en 1776 et l'on étudie les informations rédigées par les techniciens de la municipalité sur leurs causes et les mesures qui devaient s'adopter pour prévenir ces incidents.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Valencia sufrió dos avenidas sucesivas del río Turia las noches del 21 de octubre y del 4 de noviembre de 1776. Nada excepcional si tenemos en cuenta que estos episodios han sido recurrentes a lo largo de su historia (en el mismo siglo XVIII se han documentado desbordamientos de diferente importancia en 1731, 1737, 1766, 1770, 1783 y 1793¹) y que también han sido comunes en otros ríos valencianos como el Júcar² y el

* Departament de Geografia. Universitat de València.

¹ Se han enumerado algo más de cuarenta avenidas del Turia entre 1328 y 1957. Un resumen de las escasas obras que han abordado este tema en F. ALMELA (1957): *Las riadas del Turia (1321-1949)*, Ayuntamiento de Valencia. La mayoría de ellas estaban basadas en los datos aportados en su día por Agustín Sales y José Teixidor, motivo por el que suelen detenerse en la riada de 1731. El único autor que se preocupó de ampliarlos a partir de fuentes de archivo fue M. CARBONERES (1873): *Nomenclator de las puertas, calles y plazas de Valencia...*, Valencia, Imprenta del Avisador Valenciano. ALMELA utilizó los datos de Carboneres referidos a las inundaciones de 1776 y les añadió únicamente un párrafo extraído de las *Observaciones* de A.J. CAVANILLES (1795-1797, Madrid, Imprenta Real, vol.I, p.146).

² Una recopilación de las mismas en F. FOCUÉS (1931): "Las inundaciones de la Ribera", *Anales del Centro de Cultura Valenciana*, IV, 10, pp. 232-250.

Segura³. Las riadas de 1776 tuvieron lugar, además, en un periodo, el último tercio del siglo XVIII, caracterizado en el antiguo reino de Valencia por el encadenamiento de catástrofes naturales⁴.

El interés de los acontecimientos de 1776 reside en la abundancia de documentación generada y en la inusual oportunidad que nos brinda de comprobar cómo había cambiado la manera de afrontar estos sucesos a lo largo del siglo XVIII. Porque si en 1731 un preilustrado como Antonio Bordázar aún culpaba de la riada sufrida por la ciudad a la *lluvia sobrenatural* causada por la *justa indignación de Dios*⁵, cuarenta y cinco años después apenas quedaban rastros de este providencialismo en los numerosos informes redactados por los técnicos municipales sobre las causas de las inundaciones y las medidas que debían adoptarse para prevenirlas. El legado del movimiento *novator*⁶ y el propio academicismo ilustrado⁷ también habían impregnado su forma de trabajar y de analizar la realidad. *Maestros de obra* y *expertos en agricultura* vieron cómo se modificaban las exigencias de su profesión y sus condiciones de trabajo a lo largo del siglo XVIII y asistieron, tras la creación de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos en 1768, a la plena institucionalización de ambos oficios⁸.

Por este motivo, los peritos movilizados tras las inundaciones de 1776 por la *Junta de Murs i Valls*, organismo municipal autónomo⁹, eran muy distintos de los que debieron actuar en 1731. Entre ellos se encontraban personas tan reputadas como los expertos Bartolomé Olmos y Juan Bautista Romero, los agrimensores Francisco Aparisi y Tomás Casanova, los maestros de obra Andrés Soler y José Pons, y los arquitectos Mauro Minguet, Antonio Gilabert y Joaquín Martínez. Nadie como este último para ejemplificar el cambio operado: formado en las Escuelas Pías de Valencia y el Colegio Imperial de Madrid, fue el alumno más brillante de arquitectura de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos entre 1770-1773 y, tras ocupar diversos cargos, su director general desde 1793¹⁰.

³ Véase R. COUCHOUD y R. SÁNCHEZ (1965): *Compendio cronológico de las riadas, avenidas e inundaciones que sufrió la huerta del río Segura desde 1535, año en que falleció la célebre y piadosa iluminada Maricastaña, hasta la devastadora riada de Santa Teresa, acaecida el mes de octubre de 1879, con grave quebranto y peligro de la ciudad y reino de Murcia*, Madrid, Imprenta de Silverio Aguirre.

⁴ A. ALBEROLA (1999): *Catástrofe, economía y acción política en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, Institutió Alfons el Magnànim. Las referencias a las avenidas de 1776 se encuentran en las pp. 296-302.

⁵ A. BORDAZAR (1731): *Puntual relación de la avenida de el río Turia, que baña a esta ciudad de Valencia, sucedida el día 16 de Setiembre de 1731*, Valencia, Imprenta del autor.

⁶ La bibliografía dedicada al movimiento *novator* valenciano es muy extensa. La última síntesis en J.M. LÓPEZ *et al.* (1998): *La actividad científica valenciana de la Ilustración*, Valencia, Diputación Provincial.

⁷ Para los orígenes del academicismo valenciano véanse los trabajos incluidos en E. RODRÍGUEZ *et al.* (1993): *De las academias a la Enciclopedia: el discurso del saber en la modernidad*, Valencia, Institutió Alfons el Magnànim.

⁸ Sobre ambas corporaciones véanse T.M. HERNÁNDEZ (1987): *Els Novatores i els mestres d'obra de València (1675-1740)*, *Afers*, 5/6, pp. 421-465; J. BÉRCHÉZ (1987): *Arquitectura y academicismo en el siglo XVIII valenciano*, Valencia, IVEI; y A. FAUS (1994): *El proceso de institucionalización de la agrimensura en la Valencia del siglo XVIII*, *Cuadernos de Geografía*, 56, pp. 233-262.

⁹ Datos sobre la creación, funcionamiento y competencias propias de esta institución en C. SÁNCHEZ-CUTILLAS (1967): *La Fábrica vella, dita de Murs i Valls*, *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, II, pp. 199-220; y V. MELIÓ (1991): *La "Junta de Murs i Valls". Historia de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV-XVIII*, Valencia, Consell Valencià de Cultura.

¹⁰ F. PINGARRÓN (1989): *El arquitecto Lorenzo Martínez, Saitabi*, 39, pp. 145-160.



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

Fig. 1. A.J. CAVANILLES: *Vista del Puente del Mar arruinado por el río Turia en 5 de Noviembre de 1776* (lámina de las *Observaciones sobre el Reyno de Valencia*, 1795-1797).

CRÓNICA DE LAS INUNDACIONES DE 1776

La primera riada del Turia se produjo en la noche del 21 y la madrugada del 22 de octubre, un día después del inicio de las lluvias¹¹. Antes de alcanzar el casco urbano, el frente de la inundación arrasó el azud de la acequia de Rovella, que aún estaba reconstruyéndose tras la avenida de 1766, y arrastró gran parte del plantío de árboles que la ciudad poseía aguas abajo. Al llegar al puente de San José dicho frente se encontró con un obstáculo inesperado: todos los ojos, excepción hecha del central, habían sido taponados esa misma tarde por los gancheros encargados del transporte de una carga de madera cuyo destino eran los arsenales de Cartagena. Parte de la misma había sido sujeta al puente con un emparrillado formado por broza de alubias y calabazas para que, al subir el nivel de las aguas, se facilitase su traslado. Iba a nombre del asentista Joaquín de Jovellar y era conducida bajo la dirección de Joaquín Aliaga.

Los materiales que arrastraban las aguas y los troncos que no estaban sujetos acabaron por cegar el ojo central del puente de San José, lo que provocó un amontonamiento de madera que sobresalía por encima de éste. En consecuencia, las aguas rompieron hacia la Saïdia e inundaron Campanar, Marxalenes, la partida de Tendetes y el camino de

¹¹ Sigo, para la crónica de las inundaciones, el *Extracto de los autos principales, y sus tres ramos, sobre la venida del Río Turia en 21 de Octubre, y 4 de noviembre de 1776* que se encuentra en el Archivo Histórico Municipal de Valencia (AHMV en lo sucesivo), Libro de Instrumentos (LI) de 1777, fols. 267-295; la descripción contenida en la *Recopilación de especies sueltas perdidas, pertenecientes a esta Santa Iglesia* de J. PAHONER, obra manuscrita conservada en la Biblioteca de la Catedral de Valencia; y el *Expediente promovido con motivo de las desgracias acaecidas por las avenidas de agua del Río de Valencia*, legajo n.º 22580 de la sección de Consejos del Archivo Histórico Nacional de Madrid.

Morvedre, llegando hasta la casa del duque de Medinaceli. Según parece, en algunos puntos alcanzaron más de tres metros de altura. Al margen de los daños materiales (la destrucción de edificios, la anegación de los campos, la pérdida de parte de los caballos del regimiento de Farnesio y de las cabezas de ganado de cerda del asentista de tocino de la ciudad estabuladas en un corral del camino de Morvedre), se produjo el fallecimiento de una mujer embarazada.

Pasada la crecida, los peritos de la *Fàbrica nova*, numerosos marineros matriculados en el Grau y algunos particulares iniciaron, bajo el mando del corregidor Juan García de Ávila, los trabajos necesarios para liberar el puente. El día 25 el personero Fernando Monserrat comunicó al ayuntamiento que, dada la mejoría del tiempo, las aguas detenidas en el puente de San José podían tener salida por los tres ojos que habían quedado libres si el Real Acuerdo instaba a los asentistas a desembarazarlos del todo. También advirtió de la existencia de quinientas nuevas cargas de madera que estaban esperando en el salto de Chulilla y que podían representar un peligro para la ciudad en caso de nuevas lluvias en la cuenca alta. El Real Acuerdo ordenó al día siguiente a los asentistas que ayudasen a liberar el puente y retuviesen la madera aguas arriba. Sin embargo, aunque la madera que esperaba en Chulilla fue sacada del agua y asegurada, el día 27 todavía no habían comparecido los asentistas y los pocos gancheros que trabajaban lo hacían por cuenta propia. Se pidió entonces ayuda al comisario de Marina y las acequias de la huerta dejaron de tomar agua para que aumentase el nivel del río y fueran más fáciles las operaciones. El día 28 el cauce quedó libre.

Las nuevas lluvias del 4 de noviembre sorprendieron a la carga de Joaquín de Jovellar entre los puentes del Real y del Mar. Esa noche se produjo la inundación de la calle del Remedio y la ruptura de cuatro ojos y parte de un quinto del puente del Mar [Fig. 1]. Los alcaldes pedáneos y de los barrios de Sagunt y Quart avisaron a los vecinos, al tiempo que el último de ellos recibió la orden de cerrar la almenara por la que el agua que traía la acequia de Rovella entraba en la ciudad. Al día siguiente se celebró cabildo extraordinario en el ayuntamiento y misa de gracias por haber quedado el casco urbano libre de la inundación, ya que los daños se habían limitado a la huerta inmediata. El reconocimiento posterior de los puentes (San José, Serranos, Trinidad y Real) los encontró sólidos. Se embargó la madera, se detuvo a los gancheros y sólo se les excarceló tras pagar fianza.

El consistorio fue dando cuenta de los daños en los días posteriores: habían quedado totalmente destruidos el azud de Rovella y los establecimientos ilegales y el plantío de árboles de la ciudad que ocupaban el cauce a la altura de Campanar. Además, se advertían grandes destrozos en los pretiles junto al puente de San José (algo más de 13 m), la Saïdia (donde se derribó el contrafuerte de refuerzo) y las calles de Sagunt y Alboraiá (160 m). También se advertía de la caída del puente del Mar y de los perjuicios ocasionados a los cimientos de los restantes¹². Una valoración de daños realizada a comienzos de 1777 los elevaba a cerca de 26.000 libras valencianas. Al margen de las pérdidas del abastecedor de tocino de la ciudad (8.482 libras), las que afectaban a los edificios y las huertas se distribuían del siguiente modo:

Casas de la calle de Sagunt:	4.122	libras	y 19	sueldos valencianos
Huerta de Campanar:	12.570	"	y 15	"
Casas de la calle de Alboraiá:	438	"	y 4	"
Casas del barrio de Marxalenes:	1.460	"	y 8	"

¹² AHMV: Varios de *Murs i Vallis* (MV), llo 8, nº 10.

Peores fueron los efectos aguas arriba. En Chiva la rambla se llevó por delante numerosas casas, molinos y huertos¹³ y provocó la muerte de unas cuarenta personas (una docena de ellas fueron arrastradas por las aguas hasta Cheste). En Vilamarxant, Aldaia, Paiporta y Catarroja aparecieron más cadáveres que elevaron esta cifra a 52 y un informe de la Capitanía General tras la segunda riada hablaba ya de más de cien fallecidos.

INFORMES Y MEDIDAS POSTERIORES

Como pudimos comprobar en otros trabajos anteriores¹⁴, a menudo los episodios catastróficos generaron una documentación muy abundante que resulta, en ocasiones, sorprendente. En el caso que nos ocupa, los meses posteriores a las inundaciones de 1776 fueron pródigos en informes y dictámenes sobre sus causas y los medios de prevención que podían adoptarse. Todos trataban de averiguar la influencia sobre las riadas del Turia de la conducción de cargas de madera por el río, del azud de Rovella, de los establecimientos presentes en el cauce (incluyendo el plantío municipal de árboles) y del desbordamiento paralelo de la rambla de Cheste¹⁵.

La ciudad encargó su informe a los regidores Pedro Merita y Manuel Giner y la *Junta de Murs i Valls* hizo lo propio con Francisco María Vergadá, obrero por el brazo militar. Mientras que este último presentó el suyo inmediatamente, el de los primeros se retrasaría hasta el mes de marzo de 1777¹⁶. Ambos dictámenes, junto a los cuatro ramos de autos recopilados por el procurador general Matías Perelló, sirvieron para que el marqués de Mirasol, en calidad de personero, redactase otro en el que responsabilizaba de las inundaciones al asentista Joaquín de Jovellar y recomendaba que las maderas destinadas al arsenal de Cartagena no bajasen por el Turia o que, en todo caso, no se detuviesen hasta pasado el puente del Mar¹⁷.

Sin embargo, ninguno de estos informes recogía las conclusiones contenidas en los realizados por Juan Soler (síndico de la acequia de Rovella), los expertos y comisarios Bartolomé Olmos, Juan Bautista Romero, Joaquín Esteve y Joaquín Escolá, y el agrimensor Tomás Casanova, sobre, respectivamente, los daños causados en el azud de Rovella, el estado del plantío municipal de árboles y la influencia del desbordamiento de la rambla de Cheste¹⁸. En consecuencia, debieron parecerle insuficientes al Real Acuerdo, que reiteró su orden mediante otro decreto de 24 de octubre de 1778 en el que se le daba un plazo de ocho días a la ciudad para que contestase. El cabildo municipal respondió que ya había informado al Real Acuerdo en dos ocasiones y que no tenía medios para sufragar nuevos estudios. Sin embargo, tras recibir en el verano de 1779 un cuestionario detallado en el que el Real Acuerdo pedía que se le comunicasen datos sobre si existía alternativa al descenso de la madera destinada a los arsenales de Cartagena por el Turia, la

¹³ En el Archivo General de la Fundación Casa Ducal de Medinaceli de Sevilla existen cuatro planos que recogen los edificios afectados, así como los planes de reconstrucción posteriores (carpeta C-2, sin clasificar).

¹⁴ A. FAUS (1989): Los terremotos de 1748 en el antiguo reino de Valencia. Documentos de base y notas para su estudio, *Cuadernos de Geografía*, 45, pp. 35-50; y M.T. PÉREZ y A. FAUS (1990): La riada del Turia de 1731. Narración histórica e interpretación geográfica, *Quaderns d'Investigació d'Alaquàs*, IX, pp. 15-29.

¹⁵ Conocida también por los nombres de rambla de Chiva y, sobre todo, de Poyo. Utilizo la denominación de la época. Todos estos informes se redactaron siguiendo un decreto del Real Acuerdo del 14 de noviembre de 1776. AHMV: Libro Capitular (LC) de 1776, fols. 292v-293v.

¹⁶ AHMV: MV, lio 8, n.º 10 y LI de 1777, fols. 300-303v; y AHMV: LI de 1777, fols. 296-297v, respectivamente.

¹⁷ AHMV: LI de 1777, fols. 298-299v.

¹⁸ Pueden verse, sucesivamente, en AHMV: LI de 1776, fols. 460-462; LC de 1777, fols. 71-74v y LI de 1777, fols. 140-142; y LI de 1776, fols. 471-474 y MV, lio 8, n.º 10.

competencia del intendente para entender en este asunto y la incidencia que tenían los desbordamientos de la rambla de Cheste en las inundaciones de la ciudad de Valencia, pasó la comisión que habían desempeñado Merita y Giner a los regidores Vicente Noguera y Onofre Vicente Danvila.

Noguera propuso al ayuntamiento costear algún estudio sobre la posibilidad de desviar o cortar los barrancos que desaguaban en el Turia (entre ellos la rambla de Cheste) y, en junio de 1780, presentó junto a Danvila el informe que les había sido encargado. En él recogían los antecedentes sobre la conducción de madera por el río, certificaban la competencia de los intendentes y adjuntaban la relación pericial firmada por Bartolomé Olmos, Pablo García y Bautista Garcés tras inspeccionar el lugar en el que las aguas de la rambla de Cheste habían roto hacia el río Turia¹⁹. Este informe debió dejar satisfecho al consistorio, que sólo lo reactivó parcialmente tras la riada de 1783 al comprobarse que se habían repetido las circunstancias de 1776: el conde de Campomanes lo pasó al consejo de Castilla y una comisión encabezada por el barón de Tamarit confirmó que la rambla de Cheste había vuelto a dividirse en el llano de Quart y uno de sus brazos se había dirigido hacia el Turia²⁰. Sin embargo, un año más tarde, la *Junta de Murs i Valls* tuvo que enviar una carta al agente de la ciudad en la corte instándole a que procurase que dicho consejo acelerase unas diligencias que parecían haber caído en el olvido²¹.

La última proposición relacionada directamente con los sucesos de 1776 fue presentada ante el ayuntamiento por el síndico Pascual Caro en octubre de 1787. En ella aconsejaba la demolición definitiva del azud de Rovella, propuesta que rechazaría un equipo de técnicos formado por Joaquín Martínez, Antonio Gilabert, Mauro Minguet, Tomás Vilanova, Andrés Soler, José Pons, Tomás Casanova y Gaspar Pérez²². El dictamen alternativo de éstos se decantaba por la composición de los azudes de las acequias de Rascanya y Rovella y el desvío de la acequia del Vall para que desaguase directamente en el mar o la Albufera.

Como vemos, diez años después de las inundaciones de 1776 todavía se estaban discutiendo obras que se habían presentado entonces como urgentes y la mayoría de los dictámenes habían sido archivados. No obstante, puede resultar interesante analizar el contenido concreto de estos últimos y las medidas que, como consecuencia de los mismos, fueron adoptadas, dilatadas o definitivamente rechazadas en lo que quedaba de siglo.

El transporte de madera por el río

La evidencia de que había sido la madera presente en el río la causa directa de las inundaciones hizo que todos los informes atendiesen este tema. El peligro de estas cargas era conocido, de ahí que cada vez que se concedían licencias para su transporte se les recordara a los asentistas la prohibición de trabajar fuera de los meses de marzo, abril y octubre. Esta medida pretendía preservar los derechos de riego y el suministro de agua a los molinos y su incumplimiento estaba castigado con un multa de cien libras. Sin embargo, en 1776 los peritos de la *Fàbrica nova* y los mismos síndicos comprobaron la presencia

¹⁹ El informe completo de Noguera y Danvila en AHMV: LI de 1780, fols. 204-213. La relación de Olmos, García y Garcés ocupa los fols. 216-218v del mismo libro.

²⁰ AHMV: LC de 1784, fols. 435v-436.

²¹ AHMV: LC de 1785, fol. 252v.

²² La propuesta de Caro en AHMV: LC de 1787, fols.379v-380; el dictamen de los técnicos comisionados por la *Fàbrica nova*, en los fols. 420v-423v del mismo libro y en MV, llo 7, nº 17.

de madera en el río durante el verano, lo que motivó una denuncia contra Joaquín de Jovellar que le obligó a detener la suya en el azud de la acequia de Montcada²³.

Los informes de Merita y Giner, Vergadá y el marqués de Mirasol concluyeron que era necesario regular el descenso de la madera, que la destinada a los arsenales de Cartagena era demasiado voluminosa para la capacidad del cauce y el caudal del Turia, que su transporte deterioraba los puentes y pretiles, y que, en todo caso, no debía detenerse hasta pasado el puente del Mar, donde se aconsejaba el establecimiento de un apeadero²⁴. Según el de Noguera y Danvila el transporte de maderadas para los arsenales de Cartagena lo había iniciado José Granés en 1757 y Joaquín de Jovellar se había hecho cargo del servicio en 1766 tras obtener licencia para talar en los montes de Teruel, Albarracín, Molina y Orihuela del Tremedal. Fueron los abusos cometidos por Jovellar (se hablaba del uso de la violencia para comprar la madera a precios más bajos de los establecidos) y los sucesos de 1776 los que determinaron que se le retirase la prerrogativa y el asiento pasase a Joaquín Madero, que la traía desde Santa Cruz de Moya. Ambos comisionados indicaban que la preferencia por el Turia frente al Júcar se debía a la presencia de personal especializado en sus orillas y a la mayor facilidad para vender la madera de poco valor en Valencia, y aconsejaban trasladar la conducción al Júcar ya que no estaría al albur de intereses particulares, provocaría menores daños y sería más fácil al disponer este río de mayor caudal.

A pesar de estos informes, la madera continuó bajando por el río. Durante 1777 no se concedieron permisos y se estuvo al tanto de la llegada de nuevas cargas con el fin de detenerlas, pero se trataba de una medida muy discutida. Así, ese mismo año se retuvo en el azud de Montcada una carga de Mariano Albelda con la protesta de los gremios de maestros de obra y carpinteros²⁵. De ahí que en enero de 1778 se reiniciase, tras un dictamen favorable del comisario Vicente Guillem y con el propio Albelda, la concesión de licencias y que, un año más tarde, incluso se diera una especial a Manuel Isach y Pascual Genovés para que trabajasen, contra todo lo dicho, durante el mes de mayo²⁶.

Los establecimientos en el cauce del río

La discusión sobre los perjuicios que los establecimientos en el cauce causaban a la ciudad en caso de avenidas era anterior a las riadas de 1776²⁷. Sin ir más lejos, en febrero de ese mismo año se discutió ante el ayuntamiento un informe sobre el permiso dado por el intendente a Luis Vicente de Moya para que pusiese en cultivo una porción del cauce a la altura de Mont-Olivet. En él se alertaba de estos peligros y se decía expresamente que las motas provocadas por los cultivos arrojaban el agua contra los pretiles al obstruir la corriente y que estas acciones iban en contra de los privilegios reales dados a la ciudad y

²³ AHMV: LC de 1776, fols. 205-206; y LI de 1776, fols. 402-404v.

²⁴ En los años noventa ya existía dicho apeadero y la venta de madera en otro lugar estaba castigada con una multa de quinientas libras. Véase un ejemplo en AHMV: LC de 1792, fols. 314v-315v.

²⁵ AHMV: LC de 1777, fols. 82v-83 y 142-143v.

²⁶ La licencia dada a Mariano Albelda en AHMV: LC de 1778, fol. 8-8v; la concedida a Manuel Isach y Pascual Genovés, en LC de 1779, fols. 128v-129. Hay que decir, en honor a la verdad, que en ambos casos se consultó primero a los síndicos de las acequias.

²⁷ Véase, por ejemplo, un informe de 1730 emitido por la *Junta de Murs i Valls* en el que se indica que el riego de los cultivos ilegales entre el azud de la acequia de Rovella y Mislata dañaba los paredones del río y mudaba el cauce de éste de manera insensible hacia Campanar. En él ya se pedía una pena de cincuenta ducados para los cultivadores. AHMV: MV, lfo 1, n° 9.

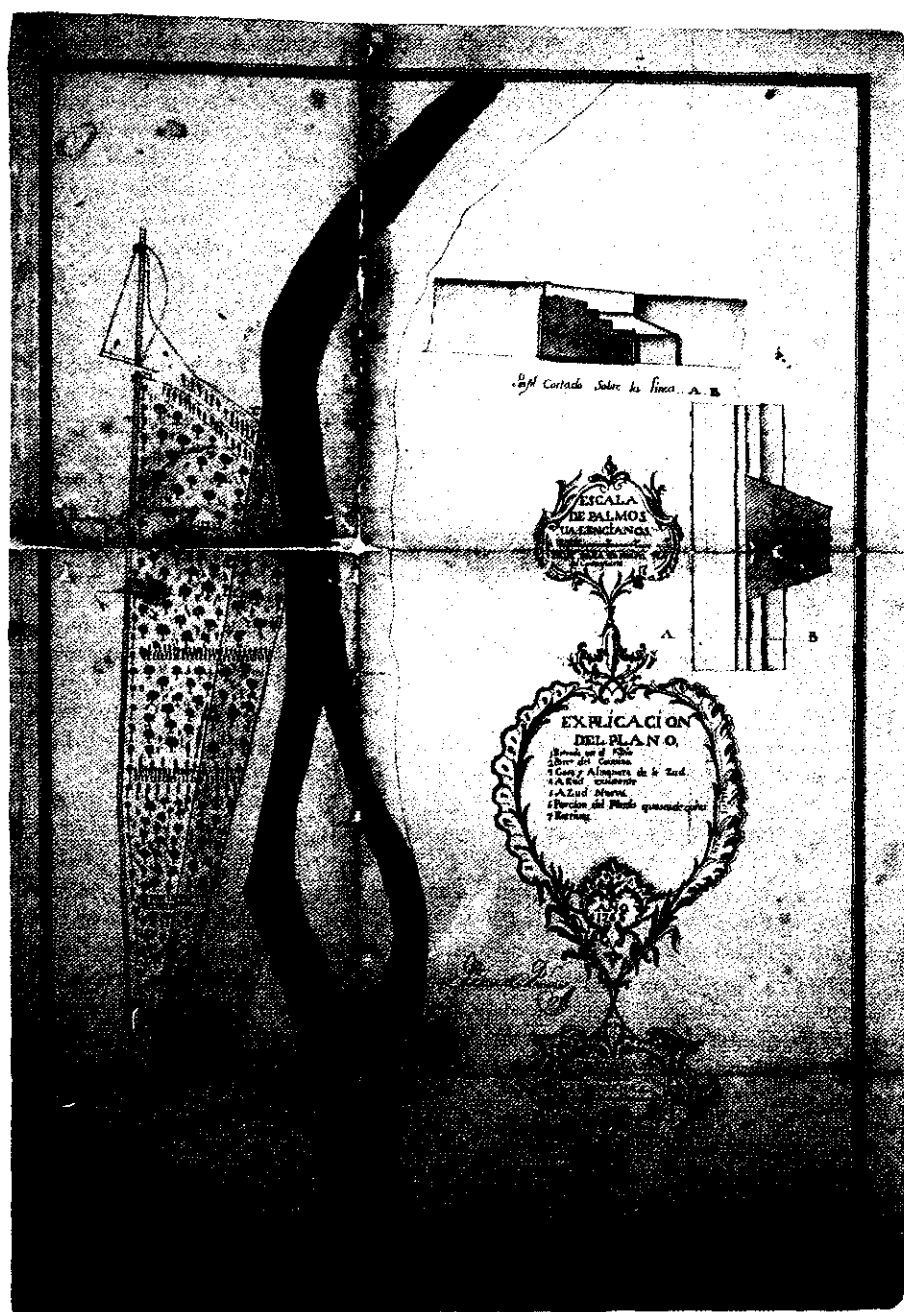


Fig. 2. Plantío municipal de árboles y azud de la acequia de Rovella, según un plano de 1768 firmado por Gregorio Beixer, José Pons, Andrés Soler y José Gascó (ARV).

de las deliberaciones de la acequia de Rovella de 1680-1699²⁸. En agosto, los abogados municipales determinaron que debía deslindarse el cauce y reponerse a su antiguo estado todas las tierras cultivadas en su seno²⁹.

Esta polémica se reavivaría tras las avenidas de 1776. Los informes recogieron que el plantío municipal de árboles había sido una de las causas de la destrucción del azud de Rovella y la inundación de la huerta de Campanar, en un momento en el que todavía estaba fresca en la memoria la inundación de enero de 1766 y los dictámenes posteriores que apuntaban en esta dirección [Fig. 2]. En efecto, tres meses después de esta riada los maestros de obra Vicente Fornells, José Gascó y Rafael Morata ya habían advertido que el vivero desviaba las aguas contra el azud porque se encontraba muy cerca de la almenara de la acequia, sobresalía algo más de tres metros sobre el cauce del río y obstaculizaba su curso³⁰.

El informe presentado en 1776 por Juan Soler acusaba al plantío de haber dejado a la ciudad sin el suministro de agua que la acequia de Rovella le proporcionaba y pedía la apertura de una zanja a través de lo que quedaba del mismo para que el agua volviese al cauce antiguo, solución adoptada a los pocos días. El dictamen de Olmos, Romero, Esteve y Escolá también reconocía que el plantío había sido una de las causas de la inundación de Campanar y, aunque señalaba que los materiales dejados por la inundación habían mejorado la calidad del terreno, aconsejaba que el nuevo vivero estuviera más resguardado y dejase libre el lecho del río. En él se citaban dos reales órdenes de 31 de enero de 1748 y 13 de febrero de 1751 en las que se prohibía expresamente el cultivo de árboles en los cauces. El regidor Manuel Giner llegó a recordarle al consistorio que si había impulsado el deslinde del lecho del Turia para evitar los establecimientos, no podía tener cultivos propios. Sin embargo, se determinó mantener el vivero con la única precaución de asegurar su entrada mediante una estacada de madera.

En febrero de 1778 se inició el mencionado deslinde del cauce en Campanar bajo la supervisión de Manuel Giner y el barón de Tamarit. Esta operación, concluida en octubre, consistió en la colocación de cinco mojones de unos dos metros de altura (poco más de uno en superficie) entre el azud de Rovella y el puente de San José. Juan Bautista Romero fue el encargado de extender la cadena y cartografiar la zona [Fig. 3]³¹. El fin de las operaciones permitió al ayuntamiento declarar prohibidos los cultivos en este sector e, incluso, advertir que denegaría todas las solicitudes que siguieran mientras no se completase el deslinde hasta el mar. Sin embargo, este amojonamiento no impidió que continuasen las protestas contra el vivero de árboles ni el establecimiento de nuevos cul-

²⁸ AHMV: LC de 1776, fols. 55-57v y 135v-136. En dichas disposiciones se prohibían *embarazos, margenes, ribas i cosas que perjudiquen el corriente de las aguas*.

²⁹ AHMV: LC de 1776, fols. 237-237v; y LI de 1776, fol. 360. El deslinde del cauce debía hacerse con una cadena que tuviese la medida del puente de San José, extendiéndola de lado a lado tomando como línea de base el paredón del río. Las tierras comprendidas en la zona delimitada debían quedar libres.

³⁰ Archivo del Reino de Valencia (ARV): Bailía, E, exp. 718.

³¹ El plano de Romero, titulado *Descripcion del ambito del Rio Turia*, se encuentra en AHMV: LI de 1778, fol. 703. Los trabajos le ocuparon cinco días y los realizó ayudado por Tomás Casanova. Los mojones fueron colocados en el límite del margen izquierdo del cauce con los campos de Francisco Larraga, los hermanos de Antonio Navarro, Vicente Soriano y el clero de San Nicolás (dos). El deslinde del cauce entre el puente del Real y el mar no se completó hasta 1795. A él corresponde, con toda probabilidad, el plano levantado en esa fecha por Romero que lleva por título *Plan topografico del Rio Turia comprehendido desde la puerta del Real hasta el Mar incluyendo las casas y barracas inmediatas* y que se encuentra en el Archivo de Planos del Servicio Geográfico del Ejército de Madrid (Arm. G, Tab. 2, C-4, n° 154).

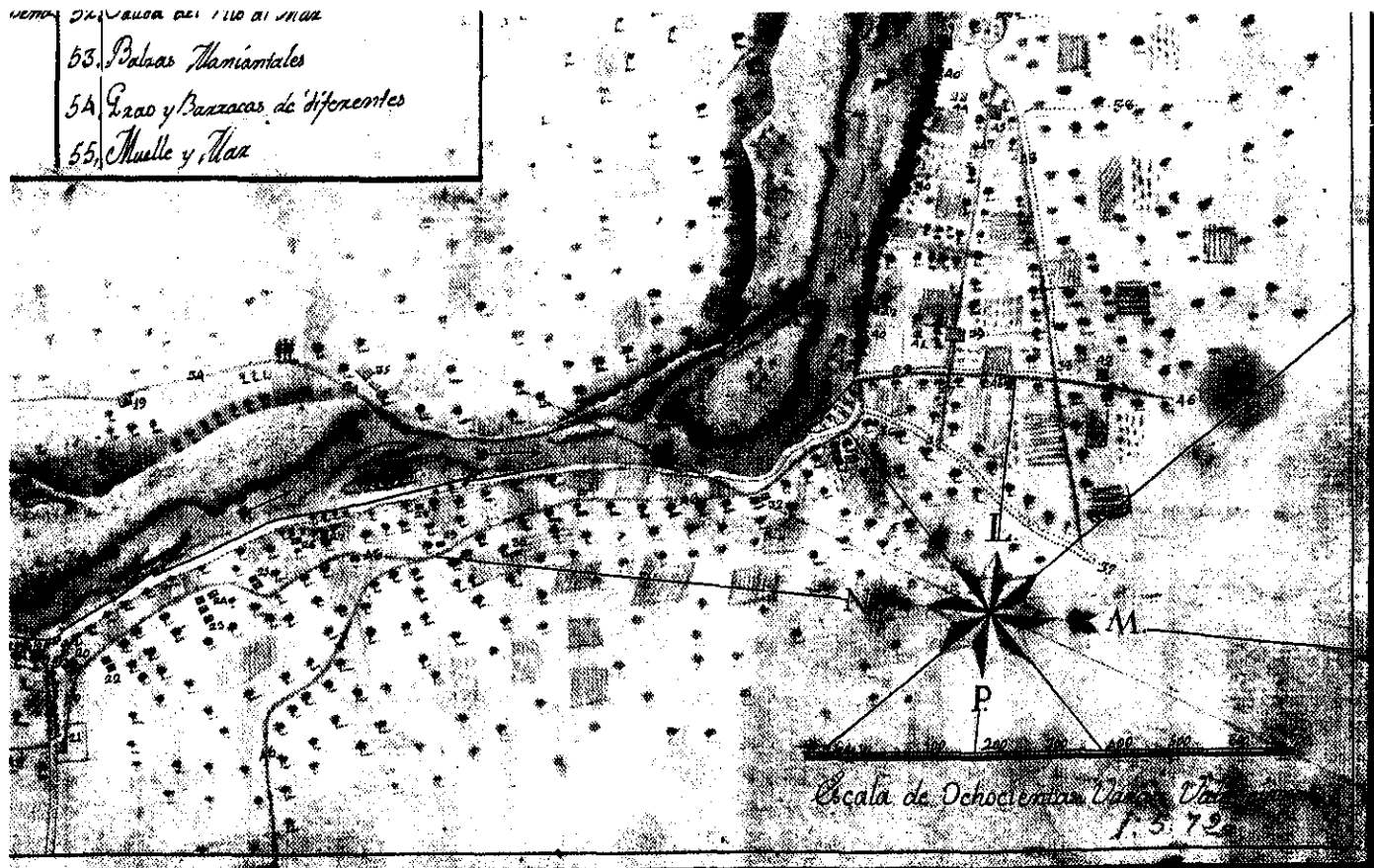


Fig.3. J.B. ROMERO: Detalle del Plan topográfico del Río Turia comprendido desde la puerta del Real hasta el Mar incluyendo las casas y barracas inmediatas (SGE, 1795).

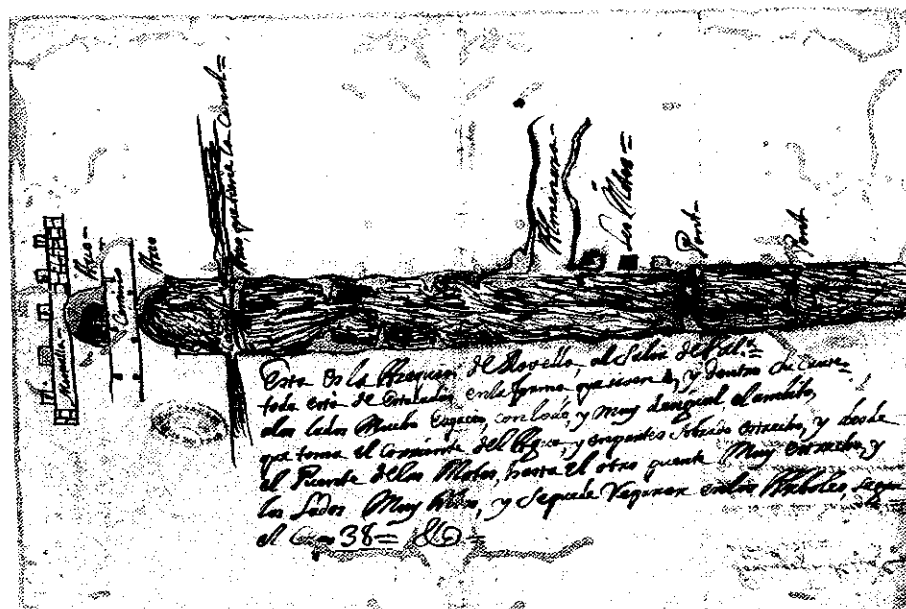


Fig. 4. Entrada de la acequia de Rovella en la ciudad de Valencia, según un plano de 1723 (ARV).

tivadores³². Además, las operaciones que dependían de la *Fàbrica nova* no se realizaron hasta 1791.

La acequia de Rovella y su azud

La polémica sobre la influencia de los azudes sobre el desbordamiento de los ríos valencianos fue constante a lo largo de la Edad Moderna³³. En el caso del Turia y del azud de la acequia de Rovella, situado en el límite con Mislata y a la entrada del río en la ciudad³⁴ [Fig. 4], el debate alcanzó gran virulencia. Sobre todo porque la acequia de Rovella no era sólo un conducto de riego. A partir del momento en el que se adentraba en las calles de Valencia se convertía en la arteria más importante de su red de alcantarillado. En su recorrido hacia las huertas de Russafa y Mont-Olivet proporcionaba agua para el riego de los huertos, la extinción de incendios y las actividades artesanales de intramuros, pero también servía como cloaca y asociados a ella se encontraban los fosos o colec-

³² Véanse las protestas de la acequia de Rascanya contra los perjuicios que le causaba el plantío y las instancias presentadas contra los nuevos establecimientos en la zona delimitada en AHMV: LC de 1782, fols. 303v-307. Igualmente, la relación de cultivadores presentada por Antonio Gisbert, sobrestante de la *Fàbrica nova*, con el fin de que se iniciasen expedientes contra ellos, en AHMV: LC de 1788, fols. 355v-356.

³³ Véanse las referidas a la cuenca baja del Júcar en J.F. MATEU (1983): La ciència i la tècnica davant les revingudes del Xúquer (1635-1905): notes preliminars, *Cuadernos de Geografía*, 32-33, pp. 243-264; y A. FAUS (1996): Cartografía e hidrometría en el siglo XVIII valenciano. El ejemplo de la acequia Real del Xúquer, *Cuadernos de Geografía*, 59, pp. 119-140.

³⁴ El azud destruido en 1776 no era el original de la acequia, sino el que se terminó en 1696 a algo más de kilómetro y medio aguas abajo del primero. AHMV: MV, lio 7, n° 14.

tores de aguas residuales de la ciudad (el *vall vell* y el *vall nou*, con sus diferentes brazales: *de la Boatella, la Xarea, d'en Roca, etc.*)³⁵.

Se entiende que esta conexión de cajeros fuese vista como un peligro potencial en momentos de riada. El agua que entrara en la ciudad a través de la acequia de Rovella la cruzaría de lado a lado de manera irreversible. De ahí la orden inmediata dada por el alcalde del barrio de Quart de que se cerrase la almenara de la acequia de Rovella durante los sucesos de 1776, el consejo contenido en el informe del marqués de Mirasol de que se fortificase de manera urgente el pretil cercano a su azud para evitar que el agua entrase en la ciudad a través de los huertos de Juliá y Parcent o las propuestas que, a imitación de la inicial de Vergadá, se decantaban por la construcción de una alcantarilla capaz de recoger las aguas del río a la altura del mismo azud en momentos de peligro y dirigir las directamente al mar o a una nueva acequia que actuase como aliviadero.

En estas circunstancias era comprensible el debate sobre la conveniencia o no de reconstruir el azud de Rovella. Aunque la ciudad estaba obligada a hacerlo tras un pleito entablado en 1777 por el Común de Regantes de ésta ante el consejo de Castilla, recurrió la orden alegando que desde la inundación las funciones que cumplía esta acequia habían sido atendidas por la de Favara y la ciudad no había padecido carestía de agua³⁶. La polémica se prolongó a lo largo de todo el siglo y todavía en 1808 el azud no había sido reedificado³⁷.

La discusión más importante se produjo a finales de 1787 entre el síndico Pascual Caro (partidario de demoler el azud) y una comisión nombrada por la *Junta de Murs i Valls* encabezada por el arquitecto Joaquín Martínez. En el informe de esta comisión se aconsejaba:

- a) Componer el azud de Rascanya, lugar que consideraban como inicio del auténtico daño.
- b) Abrir un portillo en el centro del azud de Rovella que estuviera cerrado con tablas que fuesen fáciles de levantar o romper en caso de riada.
- c) Canalizar el río en línea recta desde el azud de Rascanya hasta el portillo mencionado mediante estacadas paralelas de madera.
- d) Cerrar el azud de Rovella y proteger los campos próximos mediante estacadas oblicuas al sentido de la corriente.
- e) Dirigir la acequia del Vall directamente hacia el mar o la Albufera para que no desaguase en el río.
- f) Construir almenaras que pudiesen cerrarse en caso de avenida, tanto en la desembocadura de la acequia del Vall en Mont-Olivet como en la entrada de la acequia de Rovella en la ciudad. Las aguas debían desviarse en este segundo caso hacia el foso que rodeaba la ciudad o *vall nou*.

Este informe motivó el nombramiento del canónigo Félix Rico y el regidor Mauro Antonio Oller como coordinadores de los trabajos consecuentes y del cálculo de los gas-

³⁵ M.J. TEIXIDOR y C. DOMINGO (1989): Les séquies i els traçats urbans a València, *Los paisajes del agua*, Universitat de València-Universidad de Alicante, pp. 287-301.

³⁶ AHMV: LC de 1778, fols. 27v-28. Los servicios prestados por la acequia de Favara hicieron que el ayuntamiento optase por mejorar su cajero en lugar de acometer la reconstrucción del azud de la de Rovella. Véase a este respecto el informe presentado por el arquitecto Felipe Fontana en AHMV: LC de 1785, fol. 114v y LC de 1786, fols. 277v-278v.

³⁷ Toda la información que sigue en AHMV: MV, lio 7, n° 2, 14, 17 y 20.

tos que conllevaban. Las medidas anteriores se recogieron en un plano y fueron aprobadas por la *Junta de Murs i Valls* en abril de 1788 con un presupuesto de 240 libras valencianas. En detalle, los trabajos consistían en:

- a) Componer el azud de Rascanya continuando su pared en una distancia de 47,5 m y dándole cerca de 3 m de grosor y 4 m de altura desde los cimientos.
- b) Reedificar el azud de Rovella con un paredón de 95 m de longitud, 3,5 m de anchura, y 4,5 m de altura, apoyado aguas abajo en cinco estribos de cerca de 7 m.
- c) Abrir una zanja de unos 2 m de longitud y 1 m de profundidad, y construir un malecón de algo más de 2,5 m de ancho y 1,5 m de alto para recoger las aguas encauzadas por los azudes.

Estos trabajos se iniciaron en 1789 en Mislata con la construcción de un malecón, pero la riada de 1793 volvió a llevarse por delante el azud de Rovella. En 1806 se realizaron nuevos informes que elevaron el coste de su reedificación a unas 1.200 libras valencianas, pero en 1826 aún no se había iniciado.

Por lo que respecta al papel jugado por la acequia del Vall en las inundaciones del casco urbano, la preocupación principal se dirigía hacia la obstrucción que sufría su cauce debido a las inmundicias que recogía y los cultivos y obras ilegales que lo ocupaban en la desembocadura de Mont-Olivet. Según una visura realizada a finales de 1755 a instancias de la *Fàbrica vella*³⁸, unos y otros eran los responsables del regolfo que experimentaban las aguas hacia el barrio de la Aduana y la calle de las Barcas en momentos de fuertes lluvias. La consecuencia fue un auto del intendente, vigente en 1776, en el que se recordaba a los dueños de las heredades colindantes con el foso que debían respetar la anchura del cajero (unos 8 m), dejarlo libre de árboles y ramajes y ayudar en las tareas de limpieza, al tiempo que se pedía al sobrestante de la *Fàbrica vella* que realizase los trabajos necesarios para asegurar su declive y remarcar el amojonamiento realizado.

El desbordamiento de la rambla de Cheste

Los sucesivos informes también aluden reiteradamente a la influencia del desbordamiento de la rambla de Cheste en los desastres de 1776. El primero de ellos, realizado por Tomás Casanova, se expuso ante la *Junta de Murs i Valls* el 21 de noviembre de 1776. En él se decía que:

- a) La rambla de Cheste sufrió tres roturas en su orilla izquierda a su paso por el término de Riba-roja.
- b) El mayor y último de estos rompimientos, situado a la altura de la venta de Poyo, presentaba una gran inclinación y era el causante de que el agua de la rambla hubiera llegado hasta el Turia.
- c) Antes de desaguar en el Turia, la riada había avanzado en varios frentes hasta reunirse y circular por el camino real antiguo de Madrid (o de las Cabrillas) a partir de la partida del Pantano, ya en el término de Quart de Poblet.

Como soluciones, Casanova propuso la inmediata composición de los tres rompimientos y la reconstrucción del malecón del pantano de Quart de Poblet para que se

³⁸ AHMV: MV, lfo 1, n° 19.

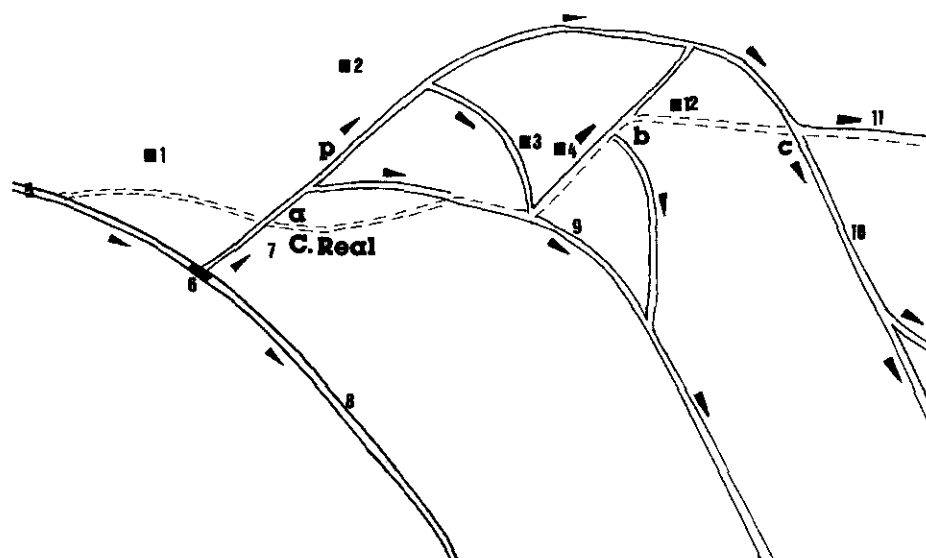


Fig. 5. Copia del croquis que acompañaba a la relación pericial de Bartolomé Olmos, Pablo García y Bartolomé Garcés, fechada en agosto de 1778 (AHMV). Leyenda: 1. Venta de Poyo. 2. Masía de San Sebastián. 3. Masía de Alagón. 4. Masía de la marquesa de Nules. 5. Barranco de Chiva (rambla de Cheste). 6. Sitio del rompimiento. 7. Partida de Casetes. 8. Barranco antiguo. 9. Partida de los Hornillos. 10. Agua hacia Aldaia, Alaquàs y Xirivella. 11. Agua hacia el río Turia por San Onofre de Quart de Poblet. 12. Venta de les Fites. A-B. Curso tomado por el agua por el camino real de Madrid. B-C. Parte del camino real de Madrid libre de agua. P. Rambla por las heredades 2 y 3. Las flechas que indican la dirección de las aguas son nuestras.

encargase de desviar el agua de la rambla de Cheste hacia el barranco de Torrent. Asimismo, señaló que con la inclinación producida en el último de los rompimientos la rambla de Cheste era incapaz de llevar una sola muela de agua hacia dicho barranco.

El dictamen más completo, firmado por Bartolomé Olmos, Pablo García y Bartolomé Garcés fue presentado en agosto de 1778 [Anexo]. Estos tres expertos fueron contratados, respectivamente, por la marquesa de Nules, el clero de San Sebastián de Valencia y Juan Bautista Marau, dueños respectivos de las masías afectadas del Oliveral, de San Sebastián y de Alagón, para que ideasen soluciones que restituyesen el cauce de la rambla y evitasen que se repitiesen los daños. Este informe iba acompañado de un croquis explicativo de la inundación [Fig. 5]. Según su contenido:

- a) La rambla de Cheste había sufrido una rotura en su orilla izquierda entre la venta de Poyo y la partida de les Casetes debido a la acumulación de materiales producida en el cauce que, tras unirse con el del barranco de Gallego, había llevado tradicionalmente sus aguas hasta el barranco de Torrent.
- b) El agua inundó las tierras de la marquesa de Nules y circuló a partir de este momento por el camino real antiguo de Madrid hasta que una parte de la misma se separó del resto y, después de anegar las tierras del clero de San Sebastián y la masía de Alagón, giró nuevamente hacia el camino real en la partida de la Sargueta tras describir un arco de más de doce kilómetros.

- c) El brazo original continuó circulando por el camino real hasta la partida de los Hornillos, donde volvió a bifurcarse y parte del agua derramó hacia el barranco de Torrent. El resto quedó estancada junto a la masía del Oliveral, lo que dejó libre de la riada a un pequeño tramo del camino real.
- d) El frente que llegaba desde la partida de la Sargueta se dividió al llegar al camino real. Uno de sus brazos se dirigió entonces hacia Aldaia y Alaquàs y, tras cruzar entre ambas poblaciones, inundó la huerta de Xirivella antes de alcanzar el camino real nuevo de Madrid (o de la Mancha) a la altura del puente de la Cruz Cubierta, al sur de Valencia. El otro brazo continuó por el camino real de las Cabrillas y desaguó en el Turia tras pasar junto a la ermita de San Onofre de Quart de Poblet.

Respecto de las obras necesarias para que la rambla de Cheste volviese a desaguar completamente en el barranco de Torrent propusieron que se limpiase el antiguo cauce de la rambla de los materiales que habían provocado su ruptura o que se abriese una zanja de unos 67 m de ancha, 285 m de larga y 1 m de profundidad con el suficiente desnivel para que el agua vertiese en esa dirección, y que se construyese un paredón en el lugar de la ruptura de 290 m de longitud y cerca de 3,5 m de altura, apoyado en siete estribos. Según sus cálculos, los gastos de limpieza del cauce y apertura de la zanja se elevarían a unas 1.000 libras valencianas³⁹.

Aceptando la validez de estos informes, realizados *in situ* por algunos de los mejores técnicos de la época, todo ello significa que:

- a) La rambla de Cheste, que había devastado Chiva y sufrido otras roturas menores, se desbordó completamente hacia su margen izquierdo una vez pasada la venta de Poyo, entre los kilómetros 326 y 327 de la A-III, y abandonó el antiguo cauce que la conectaba con el barranco de Gallego.
- b) Poco después, el frente de la inundación se dividió en dos brazos: el primero se dirigió hacia la partida de la Sargueta, donde se unió al agua que previsiblemente bajaba por el barranco del Pozalet, mientras que el segundo siguió el camino real antiguo de Madrid, alcanzó las masías del Oliveral y Alagón y se dirigió luego hacia el barranco de Torrent a través de la partida de los Hornillos. Si el primero aprovechó un cauce que actualmente desaparece entre los depósitos sedimentarios y los cultivos de pidedemonte al llegar a la partida de la Sargueta, el segundo abrió el cajero que hoy une la rambla de Poyo y el barranco de Gallego justo enfrente de la masía del Oliveral (kilómetro 329 de la A-III).
- c) El agua que bajaba por el barranco del Pozalet alcanzó el camino real antiguo de Madrid, donde volvió a bifurcarse: una parte de ella siguió el camino y, tras cruzar la zona que ocupa el aeropuerto, desembocó en el Turia aprovechando el Salt de l'Aigua o barranco dels Arcs entre Quart de Poblet y Manises, mientras que la otra cruzó el camino y, tras circular por el barranco de la Saleta entre Aldaia y Alaquàs, inundó la huerta sur de Xirivella y continuó por el desaparecido barranco de la Rambleta (seguramente también por el de Patraix), hasta alcanzar el puente de la Cruz Cubierta que

³⁹ No hemos encontrado noticias sobre la ejecución de estas obras, salvo una referida a las reuniones que mantuvieron los dueños de las masías afectadas en la del Oliveral días después del informe de Olmos, García y Garcés y a cuyas resoluciones se adhirió el Real Acuerdo: AHMV: LI de 1780, fol. 213. Sin embargo, es evidente que obras semejantes a las referidas se llevaron a cabo, dado el trazado artificial que en la actualidad presentan los cauces de la rambla de Poyo y el barranco de Gallego.

acababa de construirse sobre el nuevo camino real de Madrid. El primero de estos brazos formó un gran regolfo al unirse con el Turia, de resultas del cual quedaron afectadas las huertas de Manises y Quart de Poblet, y potenció su poder de destrucción aguas abajo.

La exactitud de estos informes se confirma a la luz de las conclusiones que arrojan los estudios geomorfológicos realizados en la zona⁴⁰. En éstos ya se advertía de la desorganización de la red de ramblas y barrancos mencionados y se aportaban algunas claves de la misma. En concreto, que la rambla de Poyo (de Cheste) presenta abundantes puntos de rotura de orilla entre la venta de su mismo nombre y la masía del Oliveral; que la intersección de la rambla de Poyo y los barrancos del Pozalet, Gallego y Saleta con el llano de Quart y el carácter centripeto de los tres primeros canales son los causantes de la concentración de agua al este de la masía del Oliveral; que la conexión entre los barrancos del Pozalet y la Saleta en momentos de crecida es la responsable de la inundación del polígono industrial de Quart a partir de la partida de la Bassa de la Canyada; y que, en fin, los cauces de la rambla de Poyo y el barranco de Gallego fueron reexcavados artificialmente con el fin de darles un trazado rectilíneo y dirigirlos hacia el barranco de Torrent, lo que justificaría la brusquedad de los cambios de orientación que presentan entre la masía del Oliveral y la partida de les Basses. Otros aspectos no menos importantes como la conexión entre los barrancos de la Saleta y la Rambleta a través de la huerta de Xirivella o la existencia de un ex-afluente del Turia en la zona del actual aeropuerto que desembocaba en él a través del barranco dels Arcs, ya habían sido descritos con anterioridad⁴¹.

Otras medidas

Al margen de las medidas derivadas de los cuatro aspectos anteriores y de la necesaria reconstrucción de los pretiles, sectores del lienzo de la muralla y puentes afectados por las riadas, éstas provocaron posteriores visuras de los edificios que amenazaban ruina, de los caminos abarrancados de la Saïdia y la Alameda y de las lagunas que, como la del Grau, habían sido causadas por ellas y ahora suponían una amenaza sanitaria. Además, sus recuperaciones hicieron que se recuperaran viejos proyectos para rectificar el cajero del río a su paso por la ciudad y se elaboraran otros nuevos para la construcción de presas aguas arriba y de malecones para la defensa de los lugares más expuestos. Veamos dos de estos últimos: el intento de construir un pantano cerca de Gestalgar en 1778 y los trabajos iniciados en 1795 para defender el Grau de las avenidas.

El primero de estos proyectos fue elaborado por Vicente Noguera a partir de la visura del azud de la acequia de Bugarra realizada por los agrimensores Pedro Torres y Francisco Aparici en abril de 1778 y formaba parte de su informe sobre prevención de inundaciones⁴². Según Noguera la presa debía instalarse en el arroyo de Sot, a la altura de

⁴⁰ P. CARMONA (1990): *La formació de la plana al.luvial de València*, Valencia, IVEL; y (1995): Análisis geomorfológico de abanicos aluviales y procesos de desbordamiento en el litoral de Valencia, *Cuadernos de Geografía*, 57, pp. 17-34.

⁴¹ V.M. ROSSELLÓ (1972): Los ríos Júcar y Turia en la génesis de la Albufera de Valencia, *Cuadernos de Geografía*, 11, pp. 7-25. En la zona del aeropuerto existía a finales del siglo XVIII una laguna que fue desecada tras la epidemia de tercianas de 1784 y que, probablemente, era drenada por este afluente. Véanse a este respecto J.M. MORENO (1983): *Manises. Retazos de su historia*, Alzira, Editorial Seguí, p. 293; y el *Plan demostrativo de las epidemias de tercianas* (1784) que se conserva manuscrito en la Biblioteca de la Universidad de Valencia.

⁴² AHMV: LC de 1778, fols. 88v-89; 99 103v-105; 171v-174 y 180-181v; LI de 1778, fols. 118-119v; 253-253v y 413-414.

la peña María, y poseer en torno a 30 m de altura. Con ello se conseguiría recoger las aguas del arroyo y crear una *segunda albufera* de algo más de 9 km de longitud. Además, en su opinión no existían riesgos para la salud dado que el poblado más cercano se encontraba a 6 km de distancia. La ciudad comisionó al síndico José Miñana para que encabezase una comisión de la que también formaban parte el abogado de la ciudad (José María Alemany), el *verguer* de la acequia de Bugarra (José Godet), el procurador del duque de Villahermosa (dueño del lugar), Pedro Torres y Francisco Aparici. Esta comisión acabaría desestimando la viabilidad del proyecto dado que, según adujeron sus miembros, el arroyo de Sot era demasiado corto y de fuerte pendiente, existían en la zona numerosos manantiales cuyas aguas se perderían y, en todo caso, era mejor construir la presa sobre el mismo Turia (donde se encontraba el azud de Gestalgar). La única medida a la que condujeron estas gestiones fue el compromiso del duque de Villahermosa de proceder a mejorar el azud de Bugarra con el fin de evitar los perjuicios que presumiblemente causaba a la ciudad de Valencia.

El segundo de ellos respondía a una demanda largamente desatendida. El Grau ha sido, tradicionalmente y junto a Campanar, la zona de la ciudad más castigada por las inundaciones del Turia, ya que éstas han coincidido casi siempre (también en 1776) con el desbordamiento paralelo de los barrancos de Carraixet y de Torrent. Por ello, las riadas del último cuarto del siglo XVIII hicieron que en 1795 el ayuntamiento del Grau volviese a quejarse de que la ciudad únicamente se preocupaba de la defensa del margen derecho del río, llegando a indicar, como ejemplo, que las obras de reparación de los pretilos que se estaban ejecutando a partir de la ermita de Mont-Olivet (la construcción de un paredón de 340 m de longitud) inclinaban las aguas hacia ellos⁴³. Una comisión formada por el catedrático Gaspar Pérez Gómez y los arquitectos Vicente Gascó, Joaquín Martínez, José García y Vicente Marzo inspeccionó el último tramo del río a partir del puente del Mar y concluyó que, en efecto, era necesario levantar un nuevo malecón y plantar árboles en el margen izquierdo de la desembocadura a partir del molino de Penya-roja. Otro arquitecto, Cristóbal Sales, calculó que dicho malecón debía tener unos paredones arcillosos de 900 m de longitud, 9 m de latitud y 2,5 m de altura, y que su coste ascendería a más de 15.000 libras valencianas. Sin embargo, en 1801 estas obras no se habían iniciado todavía y la riada del año anterior había reavivado una polémica que se prolongaría a lo largo del siglo XIX.

CONCLUSIÓN

Como consecuencia de las riadas del Turia de 1358 y 1589 se crearon en Valencia, respectivamente, la *Fàbrica de Murs i Valls* y la *Fàbrica nova del Riu*. A ellas les fueron encomendados, entre otros aspectos, la construcción y el mantenimiento de las defensas de la ciudad frente al río (puentes, pretilos, paredones, etc.). Valencia ha contado, por tanto, con organismos que a lo largo de toda su historia han intentado preservarla de los efectos de las avenidas y han determinado su morfología⁴⁴. La existencia de la *Junta de Murs i Valls*, órgano que englobaba a ambas *Fàbricas*, demuestra que el interés por aplicar los conocimientos técnicos de cada momento a la resolución de este problema crónico no se inició, por supuesto, a finales del siglo XVIII.

⁴³ Toda la información que sigue en AHMV: MV, lio 7, nº 1.

⁴⁴ P. CARMONA (1997): La dinámica fluvial del Turia en la construcción de la ciudad de Valencia, *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 31, pp. 85-102.

Ante las inundaciones de 1776 la ciudad de Valencia comisionó a algunos de sus concejales para que, acompañados de los técnicos del ayuntamiento y los de la propia *Junta de Murs i Valls*, redactasen los informes pertinentes. En ellos, lejos de contentarse con la tradicional descripción de las avenidas y la obligatoria evaluación de los daños causados, los mejores maestros de obra, expertos en agricultura, arquitectos y agrimensores del momento analizaron las causas de las inundaciones y propusieron medidas para disminuir sus efectos. Entre las primeras se incluían el transporte de cargas de madera por el río, la presencia de cultivos ilegales en su cauce, la influencia del azud de Rovella y el desbordamiento de la rambla de Cheste; entre las segundas, el traslado del descenso de madera al Júcar, el deslinde del cauce del Turia para evitar su ocupación, la posibilidad de reedificar el azud de Rovella y el encauzamiento hacia el barranco de Torrent de todos los canales que drenaban el llano de Quart.

La sucesión de dictámenes no debe, en todo caso, llevarnos al equívoco. Pasados los primeros momentos de preocupación, éstos fueron archivados o, simplemente, se perdieron en la maraña de trámites burocráticos entablados entre la Corte, el Real Acuerdo y el propio ayuntamiento de Valencia. Sus recomendaciones sólo se habían ejecutado parcialmente a comienzos del siglo XIX (se construyó un apeadero para la madera pasado el puente del Mar, se inició la reconstrucción del azud de Rovella, se modificaron algunos cauces) y otros proyectos (como los de construcción de presas de regulación aguas arriba) ni siquiera fueron considerados. De hecho, la atención que merecieron las últimas riadas del siglo (las de 1783 y 1793) fue muy inferior a la recibida por la de 1776, sin duda porque sus estragos fueron menores. Al cabo, los únicos trabajos culminados fueron los que atendían al cotidiano mantenimiento de las defensas y las comunicaciones de la ciudad (pretilos, lienzo de la muralla, puentes, caminos, etc.).

ANEXO

Informe presentado por los peritos Bartolomé Olmos, Pablo García y Bartolomé Garcés explicando la ruptura de la rambla de Cheste en 1776 (21 de agosto de 1778)

“En la Ciudad de Valencia a los 21 dias de Agosto del año 1778. Nosotros Bartholome Olmos Perito Agrimensor de la Itte. Ciudad nombrado por dn. Franco. Antonio de Mendiagositia Pror. Genl. de la S^a Marquesa de Quirra y Nules Dueña de la Masia nombrada del Oliveral; Pablo Garcia vezino del Lugar de Alaquas labrador y Perito nombrado por la Reverenda Comunidad de Sn. Sebastian de Valencia, Dueña de la Masia de Sn. Sebastian; y Bauta. Garcés labrador, vecino del Lugar de Picaña, Perito nombrado por Dr. dn. Juan Bauta. Marau otro de los dueños de la Masia nombrada de Alagon, todas tres situadas en el Llano de Quarte, a fin de examinar el rompimiento que por las copiosas avenidas de agua sucedidas en el año 1776, se hizo en la Rambla intitulada de Chiva en el sitio inmediato a la Venta de Poyo dejando su antiguo cause haciendo otro nuevo en perjuicio de muchos comunes y particulares, y para precaverles bolviendo el agua por su antiguo cause, explicamos el remedio que en ello huviesse, y demas en demostracion del estado de aquel territorio, y daños que en lo sucessivo puedan ocasionarse de no poner desde luego mano a su composicion. Decimos:

Que examinado como lo hemos practicado el rompimiento hecho en el año 1776 Num^o. 6 del Plan que acompaña esta relacion causado por haverse el alveo de la Rambla llenado desde dho. Num^o. 6 hasta el Num^o. 8 del Plan (que era su antiguo cause) de piedra y casquijos de manera que aunqe. la dha. Rambla lleve grande copia de agua, toda se dirigirá por el rompimiento del Num^o. 6 sin poder subir por el casquijar, que se demuestra entre los Nums. 6 y

8 del Plan obligando dho. embarazo a salir de madre, y la copiosa avenida al mismo tiempo avanzó por el Garroferal de la S^a Marquesa, Partida de les casetes Num^o 7 dejando muchisima piedra en partes, en otras haciendo excavaciones llevandose la tierra el agua que no podia desahogar la citada Rambla, saliendo por el rompimiento Num^o 6, la qual tomò su curso por el camino real hasta cerca del punto P. del Plano, en donde se dividió el agua en dos ramos, el uno siguió el camino real de Madrid que guia por la Venta de Poyo (señalado en el Plano con puntos desde inmediato al Num^o 5 hasta el Num^o 11) y el otro rompio una grande Mola con piteras atropellando muchos campos, ribazos, y viñas de las dos Masias Nums. 2 y 3 con parte de la Masia del Num^o 4 por la Partida de la Sargueta que demuestra el Plano causando en mas de una legua de distancia por todas las tierras que pasava daños mui considerables su rapida corriente en unas mas y en otras menos hasta llegar a concurrir al punto C. del Plano en donde se divide en dos ramos, el uno cruza el camino real de Madrid Num^o 10 del Plano, y dirige su curso por el camino que guia de los Lugares de Aladaya y Alaquas acia Ribarroja y cruza por entre los dos lugares dhos. por medio las huertas azia Chirivella y concurre toda la puente del camino real nuevo de Madrid (que guia por la Mancha y no se demuestra en el Plano) cerca de la cruz cubierta de dho. camino destruyendo todo quanto encuentra en mas de legua y media de huertas que cruza llevandose la tierra de los campos que halla preparados, y barbechados para la sementera de los cañamos cosecha principal del Pais, y demas que produce el terreno de esta vega tan apreciable, y para bolver las tierras aptas paraque puedan producir cosechas despues de haver pasado la Rambla por ellas, es un trabajo inmenso su coste para ponerlas en buen estado, pues en tres o quatro años estercolandolas bien no pueden bolver en si; y al mismo tiempo concurre el peligro de que en tiempo de lluvias y avenidas pueden soplar vientos fuertes, y como son de barro y muy debiles las paredes de las Barracas de las muchas que se hallan construidas en el canal por donde tienen las aguas su direccion, no hay dificultad derribe algunas, y cargando el agua con sus despojos, como son madera, cañas, brosa de cubrirla, y demas cuerpos nadantes que lleva el agua en semejantes casos, todo podia suceder, atravesarse en los ojos del puente del camino real de Madrid nuevo (que guia a la Mancha y no se demuestra en el Plano) y formando pantano havia de romper haciendo estrago en dho. camino real o puentes y casas inmediatas a el.

El ramo de Rambla que del punto C. del Plano sigue el camino real de Madrid (nombrado de las Cabrillas) Num^o 11 ha dejado en partes el camino muy hondo que no se puede transitar por el, pues los carruages han hecho camino (por precission) por los Oliverales y Garroferales del lado del camino segun se demuestra en el Plan desde la Venta del Poyo Num^o 1 siguiendo la linea de puntos por A. B. y C. en adelante hasta el Lugar de Quarte, siendo en grave perjuicio de los particulares vezinos al camino, y aun mas al bien publico, y traficantes, arrieros y pasajeros, conductores para Madrid y sus Correos que pasan quatro veces cada semana, por ser dho. camino la carrera de esta Capital para la Corte, cuya porcion de agua del Num^o 11 sigue por el dho. camino real cerca de dos leguas desde el punto A. hasta mas alla del C. del Plano (a excepcion del punto B. hasta la letra C. como queda explicado en el Plano, no le pasa agua de la Rambla a este tramo) y sigue su curso por el camino real Num^o 11 como queda dho. azia la Hermita de Sn. Onofre del Lugar de Quarte, y cerca dho. Lugar deja la direccion del camino real, y se precipita al Rio de Valencia por las huertas barriendo quanto encuentra, y le deposita una grande copia de agua que precisa a su corriente a hacer remanso, causando en las tierras de las riberas del Rio, y sus maniobras o fabricas grandes daños, y muy terrible se experimenten los mismos dentro la Ciudad y sus arravales.

Del agua que corria por el camino real de Madrid sale un brazo señalado en el Plano por el Num^o 9 que viene a parar al Barranco de Torrente, que tiene capacissimo y muy crecido cause, y adonde desde immemorial, y siempre han derramado è ido a parar todas las aguas de la Rambla de Chiva por su propio cause desde el Num^o 6 a 8 y siguientes hasta que sucedió el rompimiento del sitio Num^o 6 por la avenida del año 1776.

El modo de precaver todos estos daños causados y los que pueden seguirse, que seràn sin

duda muy superiores no acudiendo al mas puntual remedio, perecerà mucha parte de las tierras y casas de los Nums. 2, 3 y 4 por hallarse mas proximas al enemigo del Numº. 6 del Plan, y lo mismo las demas tierras y Barracas de las huertas de esta Ciudad y Poblaciones referidas; comprendemos que en primer lugar se deve bolver a dar el curso correspondiente a las aguas por su antiguo cause Numº. 6 azia el 8 desenrunandole ò abriendo una zanja por el mismo de 33 o 34 brazas de latitud, 140 de longitud, y 4 palmos y medio de honda con algun descenso, paraqe. a qualquiera avenida se dè o tenga paso con mas libertad, y ella misma se profundizarà el cause de la zanja; y se calculò importaria la extraccion del casqui-jar de la dha. zanja o antiguo cause unos mil pesos poco mas o menos: a consecuencia se ha de construir un paredon de cal y canto de longitud 320 varas, de latitud a los simientos 10 palmos, y a la corona que remate con 5 palmos, su total altura 15 palmos, y su direccion serà linea recta desde la letra Q entre los Nums. 6 y 7 Partida de les casetes azia la esquina de la casa Venta de Poyo Numº. 1, con siete estribos colocados a proporcion y segun arte y regla de Arquitectura, y por la parte superior de dho. paredon, terraplenarle de piedra, casqui-jo, y tierra para su conservacion, y resguardo de la obra de las fuertes avenidas. El calculo de el le entregaron los Maestros Albañiles.
Que es quanto podemos decir y declarar segun la mucha practica que en asuntos semejan-tes tenemos y lo firmamos en dho. dia.”

Fuente: AHMV, Libr. de Instr. 1780, fols. 216-218r.