

SEQUÍA, LLUVIAS TORRENCIALES Y TRANSPORTE FLUVIAL DE MADERA: LAS AVENIDAS DEL RÍO TURIA DEL OTOÑO DE 1776*

Armando ALBEROLA ROMÁ

Universidad de Alicante

Resumen

Las avenidas que sufrió la ciudad de Valencia durante los días veintiuno de octubre y cuatro de noviembre de 1776 como consecuencia del desbordamiento del río Turia generaron una muy abundante documentación. Lo extraordinario de las precipitaciones unido a otras circunstancias, como por ejemplo la existencia de una gran cantidad de troncos en el curso del río entre los puentes de la capital del reino valenciano, provocaron un desastre de gran magnitud. Las autoridades desplegaron de inmediato una intensa actividad encaminada a evaluar los daños, informar a la corte del suceso, procurar soluciones de urgencia, poner en marcha mecanismos de prevención y, en última instancia, depurar responsabilidades.

Palabras clave: Valencia, siglo XVIII, sequía, río Turia, avenidas, inundaciones, transporte fluvial de madera, consejo de Castilla.

Abstract

A huge number of documents were generated after the floods Valencia city suffered from October 21st till November 24th in 1776, just when the river Turia burst its banks. The extraordinary kind of rain linked with other circumstances –such as the existence of a great deal of trunks on the watercourse all through the bridges of the Valencian kingdom Capital–brought about a major problem. The authorities displayed at once an intense activity focused to evaluate damage, to inform the Court about the event, to find out urgent solutions, to started contingency plans and as a last resort, to see who had to accept responsibility.

Key words: Valencia, 18th Century, drought, floods, flooding, river transport of woods, Consejo of Castile.

* El presente estudio se inscribe en el marco del proyecto de investigación BHA2002-01551 denominado «Clima, agricultura y sociedad en la España del siglo XVIII», que cuenta con financiación del MEC y de los fondos FEDER.

Hace unos años, y en un contexto mucho más amplio, efectué una aproximación muy somera a las avenidas sufridas por la ciudad de Valencia durante las madrugadas de los días veintiuno de octubre y cuatro de noviembre del año 1776¹. La documentación que generó tal suceso fue muy abundante y prolija, custodiando la sección de Consejos del Archivo Histórico Nacional un voluminoso legajo en el que se contiene la correspondencia cruzada entre las diferentes instituciones valencianas y la corte, como consecuencia del acontecimiento, así como el posterior expediente promovido ante el Consejo de Castilla, acompañado de cuatro ramos de diferente contenido en los que constan declaraciones de testigos, evaluación de daños así como referencias detalladas a los problemas que originaba el traslado de troncos de madera por el curso del río Turia desde los pinares conquenses hasta su desembocadura en El Grao². La aparición posterior de un excelente trabajo de Faus Prieto sobre estas riadas³, en la que utilizando fundamentalmente documentación procedente del archivo municipal valentino arrojaba considerable luz sobre el interesante papel desempeñado por los peritos y expertos ante el desastre, así como las medidas propuestas para conjurar estos males, ha aconsejado pese al tiempo transcurrido la publicación de este artículo cuyo objetivo consiste, por un lado, en ampliar la primera aproximación líneas atrás aludida y, por otro, complementar esta última aportación, optando para ello por aprovechar exhaustivamente la documentación procedente del Archivo Histórico Nacional.

LAS AVENIDAS DEL RÍO TURIA: UN PROBLEMA SECULAR

Es sobradamente conocido, y está además comprobado históricamente, que la sequía ha constituido siempre el principal problema climático para las tierras de la fachada mediterránea. Sin embargo, no por ello es menos cierto que el campo valenciano ha estado —y está— sujeto a otro género de desastres meteorológicos. Entre ellos

1. ALBEROLA ROMÁ, A.: *Catástrofe, economía y acción política en la Valencia del siglo XVIII*, Alfons el Magnànim, Valencia, 1999, pp. 296-303.

2. Archivo Histórico Nacional (AHN), *Consejos*, legajo 22.580. Al margen de la correspondencia aludida encierran enorme interés tanto el denominado *Expediente promovido con motivo de las desgracias acaecidas en los Arrabales de Valencia de resultas de las avenidas del Río Turia en los días 22 de octubre y 4 de noviembre de 1776 (Año de 1783)*, como los cuatro ramos anexos relativos a *Diligencias practicadas en la Villa de Chulilla de orden del Real Acuerdo para asegurar cierta porción de madera* (ramo 1º), *Sumaria de testigos dada a pedimento de la Junta de Muros y Váles* (ramo 2º), *Sobre tránsito de madera por el Río Turia*. El Dr. D. Mathias Perelló *Abogado de los Reales Consejos Síndico procurador general de la ciudad de Valencia con Dn. Joaquín de Jovellar, asentista* (ramo 3º) y *Sobre los daños que ha causado la madera que ha venido por el Río Turia en las avenidas de 22 de octubre y 4 de noviembre de 1776. A instancia de el Dr. D. Mathias Perelló, Abogado de los Reales Consejos Síndico procurador General de esta ciudad y de Dn. Fernando Montserrat Síndico Personero del Público* (ramo 4º). La información se completa con el informe del proyecto para componer en 1800 el cauce del río Turia, en el que se menciona como causa las aludidas avenidas de octubre y noviembre de 1776 ocurridas en el barranco de Chiva; AHN *Consejos*, libro 1970, ff. 51-57.

3. FAUS PRIETO, A.: «La ciudad de Valencia ante las riadas del Turia de 1776», en *Cuadernos de Geografía*, nº 65-66 (Valencia, 1999), pp. 123-142.

levantaban especiales temores entre el común de las gentes las precipitaciones de alta intensidad horaria propias del otoño y la primavera que, con reiterada frecuencia, provocaban importantes inundaciones y desastrosos efectos tanto en campos de cultivo como en inmuebles urbanos. Los ríos valencianos muestran sobrados ejemplos a lo largo de la historia del poder destructor que podían exhibir sus cursos a poco que éstos se vieran incrementados, pudiéndose rastrear tanto en los archivos como en las fuentes impresas de eruditos e ilustrados numerosas noticias relativas a la magnitud de los desastres ocasionados por la furia de las aguas. Así, por ejemplo y para el siglo XVIII, el botánico ilustrado Cavanilles o su contemporáneo y amigo el académico de la Historia José Castelló nos dejan, respectivamente en sus *Observaciones*⁴ y en su *Descripción*⁵, algún que otro jugoso comentario al respecto relativo a los ríos y barrancos valencianos más significativos. Del Turia o Guadalaviar, protagonista del presente trabajo, refieren, entre otras cosas, su discurrir por las tierras valencianas de noroeste a sudeste desde su nacimiento en la lejana Muela de San Juan, allende los lindes del antiguo reino, hasta su desembocadura en el mar, por El Grao, tras fecundar numerosas tierras a lo largo de sus riberas y, sobre todo, la Huerta de Valencia⁶. Cavanilles, mucho más prolijo y preciso en sus comentarios, alude a lo exiguo de su caudal en verano «*quando el agua viene clara y sin aumento*» y, pese a destacar que su ancho cauce por lo regular estaba seco, advierte que se tornaba terrible en sus avenidas; tanto que, cuando describe el fértil término de Campanar, califica al Turia como el «*mortal enemigo*» que se halla a sus puertas⁷. De ahí que, tras la desastrosa riada acaecida en 1427 la *Fàbrica de Murs i Valls*, organismo municipal encargado del mantenimiento de la muralla y del cauce del río, decidiera acometer la alteración y canalización del curso del Turia entre Mislata y Monteolivete para, si no evitarlas del todo, al menos reducir

4. CAVANILLES, A. J.: *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del reyno de Valencia*, En Madrid, en la Imprenta Real, año de 1795, 2 volúmenes.

5. CASTELLÓ, J.: *Descripción geográfica del reyno de Valencia formada por corregimientos, por Dn. ----, de la Real Academia de la Historia, 1783*. Noticia preliminar, comentarios, transcripción y notas por J. B. CODINA BAS, Diputació de Valencia, 2000.

6. CAVANILLES, A. J.: *Observaciones ...*, vol I, pp. 129-131. CASTELLÓ, J.: *Descripción ...*, pp. 75-77.

7. CAVANILLES, A. J.: *Observaciones ...*, vol. I, pp. 132, 134, 145-146.

8. SÁNCHEZ CUTILLAS, C.: «La Fàbrica vella, dita de Murs i Valls», en *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, 1967, vol. II, pp. 199-220. MELIÓ URIBE, V.: *La «Junta de Murs i Valls». Historia de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV-XVIII*, Consell Valencià de Cultura, Valencia, 1991. Interesantes aportaciones, ayudados por excelentes e ilustrativos gráficos, efectúan Rosselló Verger y Esteban Chaparria acerca de la modificación del curso y flujos del río Turia a su paso por Valencia como consecuencia de las actuaciones llevadas a cabo por la *Fàbrica de murs i valls*; ROSSELLÓ VERGER, V. M. y ESTEBAN CHAPARÍA, J.: *La façana septentrional de la ciutat de Valencia*, Fundació Bancaixa, Valencia, 1999, pp. 11-14 y 24-57. Cavanilles se refiere también a esta realidad, aunque sin aportar cronología alguna, en sus *Observaciones*, vol I, pág. 134. Pascual Madoz, que copia textual y descaradamente a Cavanilles en múltiples ocasiones, alude al fuerte malecón de una legua de extensión, cuya conclusión data en 1674, que contenía el cauce del río desde la Cruz de Mislata hasta la ermita de Nuestra Señora de Monteolivete; MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Alicante, Castellón y Valencia*, Ed. a cargo de la Institució «Alfons el Magnànim», Valencia, 1982, volumen II, pág. 292.

las funestas consecuencias de las crecidas⁸. La furiosa riada del 20 de octubre de 1589 determinó la gestación de la denominada *Fàbrica Nova del Riu*, organismo que a partir de esa fecha quedó encargado de llevar a cabo las obras de defensa necesarias en el lecho del Turia para contener y encauzar los tremendos desbordamientos del río. Así, junto con la conservación y reconstrucción de los puentes los responsables de la nueva entidad ciudadana tuvieron por objetivo una obra trascendental por su envergadura y complejidad: el diseño y levantamiento de los antepechos o muros de contención existentes en ambas orillas del río. Los trabajos dieron comienzo en la margen derecha en los años 1591-1592, entre los puentes de la Trinidad y del Real, continuando entre 1592 y 1596 entre este último puente y el del Mar. La porción más larga de paredón se alargaría desde 1607 a 1764 comprendiendo el tramo que mediaba entre la Cruz de Mislata y el Puente Nuevo o de San José y, desde allí, hasta el de Serranos. Ya en el siglo XVIII, y a partir de 1729, las obras permitieron alargar el pretil hasta alcanzar la ermita de Monteolivete. Por la orilla izquierda los trabajos, mucho más lentos, duraron desde 1581 a 1789 e intentaron salvaguardar de las inundaciones el maplio espacio que mediaba entre el Puente Nuevo y el del Mar⁹.

Las avenidas del Turia a lo largo de la historia han rondado la cuarentena –aunque Rosselló Verger precisa veintidós desbordamientos y once avenidas importantes¹⁰, siendo muy diferentes su intensidad y efectos, mereciendo la atención de diferentes cronistas y eruditos que nos han legado análisis y comentarios de desigual rigor pero que nos permiten establecer una relación secuencial de todas ellas a lo largo de los tiempos¹¹.

Durante la centuria ilustrada las tierras valencianas vivieron en un estado de casi permanente sequía, resultando especialmente penosa la década de los setenta por las manifiestas carencias de grano y el hambre subsiguiente¹². Hay constancia de la celebración de rogativas *pro pluvia* en numerosas poblaciones valencianas; ceremonias éstas que, en muchos casos, ya venían llevándose a cabo desde la década anterior. En este sentido, a partir de 1775, la ciudad de Alicante acordó en diferentes reuniones de sus regidores solicitar del cabildo eclesiástico la celebración de estos rituales¹³. En la vecina localidad de Elche la situación era similar prolongándose, e incluso agravándose aún

9. MELIÓ URIBE, V.: *La «Junta de Murs i Valls»...*, pp. 69-71 y 82-83.

10. ROSSELLÓ VERGER, V. M.: «Los llanos de inundación», en GIL OLCINA, A. y MORALES GIL, A.: *Avenidas fluviales e inundaciones en la cuenca del Mediterráneo*, Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante-Caja de Ahorros del Mediterráneo, Alicante, 1989, pp. 264-266

11. El compendio de todas ellas se puede encontrar en BOIX Y RICARTE, V.: *Historia de la ciudad y reino de Valencia*, Imprenta de don Benito Monfort, Valencia, 1845, volumen I, pp. 442-447; CARBONERES, M.: *Nomenclator de las puertas, calles y plazas de Valencia, con los nombres (...) y varios datos históricos de la ciudad*, Imprenta El Avisador Valenciano, Valencia, 1873, pp. 128-136 (facsimil por Librerías París-Valencia, Valencia, 1980); y ALMELA Y VIVES, F.: *Las riadas del Turia (1321-1949)*, Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1957. Un cuadro con las avenidas sufridas por la ciudad de Valencia entre 1500 y 1957, con indicación de la magnitud de sus efectos, en MELIÓ URIBE, V.: *La «Junta de Murs i Valls» ...*, pág. 36.

12. ALBEROLA ROMÁ, A.: *Catástrofe, economía ...*, pp. 289-296.

13. Archivo Municipal de Alicante. *Cabildos*, Armario 9, libros 70 al 75.

más, las dificultades padecidas en el decenio anterior¹⁴ tal y como pone de relieve el alto número de acuerdos adoptados entre 1770 y 1780 por los munícipes ilicitanos para solicitar el desarrollo de rogativas portando la imagen de la virgen de la Asunción, patrona de la ciudad, con el fin de conjurar la esterilidad que ofrecían los campos y la manifiesta carencia de agua que alcanzaba incluso al consumo humano¹⁵. En Orihuela se reproducía el fenómeno, al constar la celebración de procesiones y rogativas por falta de lluvias en los años 1770, 1773, 1774 y 1779¹⁶. Más al norte, el dietarista castellanense fray Joseph Rocafort refiere que la década de los setenta se inauguró con rogativas públicas por agua «*por la mucha necesidad que de ella había*»¹⁷, y aunque ya no proporciona dato alguno hasta 1776 hace constar que, precisamente en este año, «*se padeció por todo el reino de Valencia una grande esterilidad de agua*» lo que obligó a celebrar en Castellón una solemne rogativa portando las imágenes del Santo Sepulcro y de la Virgen del Lidón¹⁸.

Esa persistente y generalizada escasez de lluvias se truncó, evidenciando de nuevo los contrastes climáticos propios del territorio valenciano, en el otoño de 1776 cuando las intensas precipitaciones de octubre y noviembre provocaron el desbordamiento del río Turia y violentas inundaciones en la capital del viejo reino y poblaciones del entorno. Los habitualmente desastrosos efectos se vieron agravados en esta ocasión por diferentes circunstancias, entre ellas la existencia de una gran cantidad de maderos flotando en el lecho del río pertenecientes a una importante partida que el asentista del real servicio transportaba en dirección al mar para embarcarlos hacia los arsenales de Cartagena.

UNA CUESTIÓN A CONSIDERAR: EL TRANSPORTE MADERERO POR EL RÍO TURIA

La actividad transportadora de madera por los cursos fluviales valencianos, cuyos orígenes pueden rastrearse hasta el período medieval¹⁹, generaba por lo que hace al

14. ALBEROLA ROMÁ, A.: «Temps de sequera, rogatives i avalots al sud del País Valencia (1760-1770)», en *Homenatge al doctor Emili Giralt i Raventós-Estudis d'Història Agrària*, nº 17 (2004), pp. 35-48.

15. Archivo Histórico Municipal de Elche, *Cabildos*, libros a/101-a/109 (1770-1779), con excepción del a/108 correspondiente a 1778 en el que no consta celebración de rogativas.

16. RAMOS VIDAL, J. A.: *Demografía, economía y sociedad en la comarca del Bajo Segura durante el siglo XVIII*, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, Orihuela, 1980, pág. 17.

17. ROCAFORT, Fr. J.: *Libro de cosas notables de la villa de Castellón de la Plana*. Edición y notas de E. Codina Armengot. Sociedad Castellonense de Cultura-Ayuntamiento de Castellón de la Plana, Castellón, MCMXLV, pág. 32.

18. *Ibidem*, pág. 41.

19. Castelló recoge una cita tomada de las *Relaciones de Castañeda* y Alcover en la que el geógrafo árabe El-Idrisi se refiere a la conducción de maderas por el Júcar; CASTELLÓ, J.: *Descripción geográfica...*, pág. 150. PILES ROS, L.: *Apuntes para la historia económico social de Valencia durante el siglo XV*, Ayuntamiento de Valencia, 1969. El cronista Gaspar Escolano dedica un amplio párrafo a esta actividad en sus *Décadas de la historia de la insigne y coronada ciudad y reyno de Valencia*, en Valencia, por Pedro Patricio Mey, 1610-1611, libro séptimo, 278; cito por la edición facsímil a cargo del Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Valencia, Valencia, 1972, volumen IV. MELIÓ URIBE, V.: *La «Junta de Murs i Valls»...*, pp. 32-33.

Turia ciertos ingresos a la ciudad de Valencia, crecientes durante el siglo XVIII, incluidos en la denominada renta del ocho por ciento²⁰, aunque podía llegar a constituir un serio problema si mediaban circunstancias climatológicas especiales cuando las cargas arribaban a la misma²¹. El siempre preciso Cavanilles describe a la perfección este problema al anotar

«Siempre son temibles aquí [la ciudad de Valencia] las riadas, porque nada impide el que las aguas se derramen hacia las huertas; pero si se verifica cuando el cauce se halla embarazado con la madera que desde Santa Cruz de Moya baja para el abasto de la capital, entonces son incalculables los daños. Porque suelen cruzarse algunos maderos al pasar por baxo de los puentes, detener a los que vienen después y todos amontonados tapar los arcos impidiendo el curso de las aguas. Refluyen estas, crecen por instantes, forman un mar sin más recurso que o destruir el puente, o anegar las tierras que se hallan en las cercanías»²².

La puesta en marcha por los monarcas de la casa de Borbón de una política tendente a recuperar la flota hispana, perceptible con claridad en la etapa de gobierno del marqués de la Ensenada²³ y confirmada en los reinados de Carlos III y Carlos IV, incrementaría la explotación de los bosques valencianos del interior y de los que, pese a encontrarse fuera de las fronteras del reino, lindaban con el mismo²⁴. El objetivo de la administración borbónica consistía en aproximar, con la mayor rapidez y comodidad posibles, grandes cargas de madera al arsenal de Cartagena utilizando para ello los principales cursos fluviales valencianos; el Turia, por supuesto, entre ellos. El inicio de la tala masiva en el área del marquesado de Moya, junto con el consiguiente incremento del transporte maderero por este río, cabe situarlos en la segunda mitad de la década de los cincuenta del siglo XVIII y desataría serios conflictos y agrias disputas entre los asentistas de la madera y los campesinos de las riberas que consideraban que el riego de sus tierras se veía amenazado en momentos clave del año agrícola. No hay que olvidar que el curso del Turia mermaba considerablemente en su tramo final al ser exhaustivamente aprovechado y ello dificultaba sobremanera, cuando no impedía totalmente, la conducción de la madera. De manera consuetudinaria, puesto que no había nada

20. FRANCH BENAVENT, R.: *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Institución «Alfons el Magnànim»-IVEI, Valencia, 1986, pp. 69 y Apéndice numérico 4.

21. Ver al respecto FERRER PÉREZ, V.: «Fusta transportada pels rius Xúquer i Turia als anys 1840-1860», en RIBES, V. (Ed.): *La industrialització de la zona de Xàtiva en el context valencià*, Ajuntament de Xàtiva, Xàtiva, 1994, pp. 267-280. SANCHIS DEUSA, C. y PIQUERAS HABA, J.: «La conducció fluvial de fusta a Valencia (segles XIII-XX)», en *Cuadernos de Geografía*, nº 69/70 (Valencia, 2001), pp. 195-214. PIQUERAS HABA, J. y SANCHIS DEUSA, C.: «El transporte fluvial de madera en España. Geografía histórica», en *Cuadernos de Geografía*, nº 69/70 (Valencia, 2001), pp. 127-162. Noticias sobre los problemas que originaba el transporte de madera por el Júcar las proporciona Miguel BOSCH JULIÁ en su *Memoria sobre la inundación del Júcar en 1864*, Imprenta Nacional, Madrid, 1866, pp. 387-393.

22. CAVANILLES, A. J.: *Observaciones...*, vol. I, pág. 146.

23. GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista de Ensenada*, Ed. Milenio, Lleida, 1996. Del mismo autor *Fernando VI*, Arlanza Ediciones, Madrid, 2001.

24. FERRER PÉREZ, V.: «La política forestal en tiempos de Cavanilles», en *Cuadernos de Geografía*, nº 62 (Valencia, 1997), pp. 637-652.

regulado al efecto, existió un cierto acuerdo para que el caudal del Turia fluyera casi al completo en aquellos momentos en los que sus aguas no se precisaban para el riego hasta que, ya en el siglo XVIII, los asentistas por cuenta del Real Servicio, en exceso celosos de sus intereses, quisieron hacer valer su poder e influencias para disponer a su antojo del control del caudal para hacer llegar las maderadas a El Grao con rapidez y comodidad. La obstinada oposición de la ciudad de Valencia y de los síndicos controladores de los azudes y acequias de su huerta a esta forma de actuar provocaron la publicación de sendas disposiciones reales en noviembre de 1775 y febrero de 1776, que establecieron que las conducciones de madera por el Turia sólo podrían llevarse a efecto durante los meses de marzo, abril y octubre, quedando prohibidas en los de verano con el fin de garantizar el riego de las huertas y la salvaguarda de las cosechas²⁵.

La conducción de madera desde la ya citada población de Santa Cruz de Moya, el mayor embarcadero o aguadero de troncos del Turia aunque hubiera otros en el Racó d'Ademus²⁶, se antojaba una aventura en ocasiones muy peligrosa. Para cubrir los aproximadamente 120 kilómetros que separaban este punto de Valencia se precisaban entre tres y cuatro meses en función del caudal que portara el río cuyo módulo, en el mejor de los casos, no llegaba a superar los 15m³ por segundo dado su proverbial aprovechamiento desde tiempo inmemorial y que se plasmaba en la existencia de una cuarentena de azudes que desviaban las aguas para el riego de huertas o para el funcionamiento de molinos. Estos obstáculos artificiales que las maderadas habían de salvar sin ocasionarles daño alguno, so pena de hacer frente a las multas establecidas al efecto, se añadían a los de signo natural que el río ofrecía sobre todo en su curso medio y alto caracterizado por su carácter quebrado y el predominio de abiertas gargantas. El famoso salto de Chulilla, impresionante desfiladero con unas paredes que superan los doscientos metros de altura, constituía uno de los puntos más delicados y difíciles de salvar en el recorrido puesto que su estrechez solía provocar el amontonamiento de los troncos y el cierre del paso, obligando a los gancheros o conductores a realizar peligrosas maniobras descolgándose con cuerdas desde lo alto de las paredes para desatascar las cargas²⁷. Una vez pasado Gestalgar las dificultades casi desaparecían, convirtiéndose la falta de caudal en el principal problema para llegar a Valencia.

Las talas se llevaban a cabo normalmente en el otoño o comienzos del invierno con el fin de que, tras pasar un tiempo los troncos encambrados desprendiendo jugos y secándose lo máximo posible para ganar flotabilidad, se pudiera iniciar su transporte en el mes de diciembre y alcanzar la capital del reino en abril para, de este modo, no interferir en el riego²⁸. Organizada en los denominados *entandes* o *peañas* la maderada

25. BORRULL Y VILANOVA, F. X.: *Tratado de la distribución de las aguas del río Turia, y del Tribunal de los acequeros de la Huerta de Valencia*, Imprenta de D. Benito Monfort, Valencia, 1831, pág. 93.

26. ALCAINE, V.: *La vega de Valencia y el río Turia*, Imprenta de José Rius, Valencia, 1867, pp. 88-89 (fac-símil por Librerías París-Valencia, Valencia, 1980, 153 pp.). BOSCH Y JULIÁ, M.: *Memoria sobre la inundación del Júcar...*, pág. 389. PIQUERAS HABA, J. y SANCHIS DEUSA, C.: «El transporte fluvial de madera...», pp. 150-152.

27. CAVANILLES, A. J.: *Observaciones...*, vol. II, pág. 57.

28. BOSCH Y JULIÁ, M.: *Memoria sobre la inundación del Júcar...*, pág. 389.

era conducida por los gancheros, agrupados en cuadrillas²⁹, cuyo número solía oscilar entre el centenar y los quinientos según el volumen de carga a transportar; gozando los naturales de Chelva junto con los de Ademuz y Cofrentes de un bien ganado prestigio, incluso más allá de los lindes del viejo reino valenciano³⁰.

El inicio del transporte de madera en dirección a los arsenales cartageneros se sitúa en 1757 al hacerse con la correspondiente contrata José Granés³¹. Años más tarde Joaquín de Jovellar le sustituiría tras comprometerse ante la corona el 30 de diciembre de 1766 a suministrar anualmente a los citados arsenales cuatro mil piezas de pino procedente de los montes de Teruel, Molina, Albarracín y Orihuela de Albarracín de dimensiones y figuras concretas, tal y como establecía un minucioso articulado. El compromiso era por seis años, aprobándose la contrata por una real orden expedida el tres de junio de 1767³². Las diferencias entre el asentista y la ciudad surgieron casi de inmediato y la relación, con el paso del tiempo, se encontró. Hay constancia de agrias disputas en los años 1774 y 1775 como consecuencia de la, al parecer habitual, pretensión de Jovellar de que se le permitiera conducir la madera en los meses estivales. En agosto de 1775 el asentista solicitó que la ciudad y los síndicos de las diferentes acequias le otorgaran el máximo caudal posible de agua para que los troncos destinados a Cartagena pudieran concluir su viaje, alegando que se le habían retenido 1800 piezas a tan sólo media legua de El Grao donde ya llevaban esperando cierto tiempo embarcaciones contratadas al efecto³³. Los labradores manifestaron su preocupación por las cosechas, sobre todo teniendo en cuenta que la extrema sequedad imperante hacía insuficiente el caudal destinado a riego. Se temía fundamentalmente por la pérdida de la de maíz, la única cosecha capaz de reemplazar a las del trigo y cañamo que se esperaban ya muy menguadas; pero, además, era evidente que el asentista se hallaba claramente fuera de época para llevar a cabo su tarea. Su insistencia, sin embargo, provocó incluso que el responsable de la Secretaría de Marina, el bailío Julián de Arriaga, remitiera una

29. La organización era compleja, componiéndose cada cuadrilla o *compaña* de un cabo o *cuadrillero* y de cuatro o seis gancheros. Las compañías estaban al mando de tres *mayorales* y según la posición que ocuparan en el río se denominaban delantera, medio y zaga, supervisándose todas las operaciones por el *sobrestante*; ver al respecto BOSCH JULIÁ, M.: *Memoria sobre la inundación...*, pp. 389-391; ALMELA Y VIVES, F.: *Las riadas del Turia...*, pp. 101-102, y 107.

30. De ellos afirma Alcaine que «se dedican como los de los pueblos inmediatos a la conducción material de las almadías por la corriente del Turia (...). Gente esforzada, robusta y sumamente sobria pasan los días crudos de invierno en regiones frías por la necesidad de ir conduciendo la madera, haciendo represas todo el día»; ALCAINE, V.: *La vega de Valencia...*, pág. 102. Castelló, al referirse al Racó d'Ademús, comenta que «sus naturales (...) se aplican en invierno a la conducción de madera por el río para Valencia, en lo que son muy diestros»; CASTELLÓ, J.: *Descripción geográfica...*, pág. 142. Abundantes referencias a la cuestión recoge ALMELA Y VIVES precedentes, fundamentalmente, del libro *Los valencianos pintados por sí mismos* (Valencia, 1859) en su obra *Las riadas del Turia*, apéndice IV, pp. 100-109.

31. FAUS PRIETO, A.: «La ciudad de Valencia ante las riadas...», pág. 129.

32. AHN, *Consejos*, legajo 22.500. Ramo 3º: Sobre tránsito de madera por el río Turia. El Dr. Dn. Mathías Perelló abogado de los Rs. Cons. Síndico Pror. Genl. de la ciudad de Valencia con Dn. Joaquín Jovellar, ff. 24-26.

33. *Ibidem*, ff. 1-11.

carta al ayuntamiento valenciano en la que, pese a reconocer que la ciudad tenía toda la razón al negar el agua que se le solicitaba, le rogaba intentara conciliar los intereses de ambos pero ésta, escamada por las estrategias empleadas en años anteriores por Jovellar, se mantuvo en sus trece y le instó a que sacara la madera del río antes de que llegara a los azudes.

La actitud altanera del asentista, remitiendo nuevas quejas al corregidor de Valencia en las que deslizaba expresiones satíricas y ofensivas en contra del procurador general, provocó que el máximo responsable ciudadano ratificara mediante auto el día cinco de septiembre de 1775 el decreto del Real Acuerdo que negaba toda opción a Jovellar. A partir de ahí la confrontación estaba servida, entablándose una dura pugna entre éste y el procurador general, al que acusaba de morosidad en el despacho de las diligencias. Pese a todo, una reunión de los síndicos de todas las acequias y del clavario del gremio de molineros celebrada el día once de septiembre accedió a «*dar las aguas para el tránsito de las maderas por quatro horas diarias (...) sin embargo de la urgente necesidad como padecían los campos, como era notorio*»³⁴.

La resolución no satisfizo en absoluto al procurador general Matías Perelló, víctima de los insultos y desprecios del asentista y sus procuradores, quien inició una severa pesquisa para determinar la exacta titularidad de las maderas que se conducían, en teoría en su totalidad, por cuenta del real servicio a Cartagena. El testimonio de diferentes peritos y expertos determinó el veinte de septiembre que junto con la madera perteneciente al asiento viajaban hasta una treintena de cargas pertenecientes a particulares que parecían proceder de Ademuz y movió al procurador general a solicitar oficialmente que se reconocieran con detalle todos los troncos y se verificara si portaban las marcas correspondientes al rey o si las había de otro tipo. Una somera visura determinó que más de doscientas piezas portaban la marca correspondiente a un particular³⁵, lo que motivaría un duro alegato de Matías Perelló contra Joaquín de Jovellar quien, por otro lado, ya había dado muestras de sus escasos escrúpulos a la hora de adquirir la madera en sus lugares de origen. Afirmaba Perelló que

«Los autos demuestran continuamente (...) los medios reprobables de que se vale el procurador del asentista para conseguir el tránsito de la madera perteneciente al asiento que se supone. El Real Servicio, la muy ilustre ciudad y el común se hallan ofendidos y respectivamente perjudicados (...). La experiencia bien acreditada con la sumaria de testigos y relación que han hecho los peritos a instancia mía delatando el amontonamiento y confusión con que ha venido la madera destinada por Jovellar al Rl. Asiento con otras muchas porciones de particulares. Por este medio impermitido ha causado el asentista notorio perjuicio a los regantes, cuyos síndicos se allanaron al tránsito de la madera por algunas horas en la inteligencia de que toda ella llevaba sobre sí los Reales destinos. Esta confusión ofende también a su majestad por ser opuesta diametralmente a su notoria justicia y singular clemencia (...)»³⁶.

34. *Ibidem*, ff. 55v-61v.

35. *Ibidem*, ff. 99-113.

36. *Ibidem*, ff. 118-121.

Ante lo que consideraba como un auténtico fraude contra la corona, la ciudad y el común de regantes, el procurador general reclamaba la inmediata suspensión del tránsito de madera por el cauce del Turia, en tanto en cuanto no acreditara el asentista el número exacto de piezas que tenía autorizado conducir según la contrata, a la vez que exigía se le impidiera mezclar la perteneciente al real servicio con la de los particulares³⁷. Corría ya el mes de abril de 1776, la disputa se había alargado en exceso y una nueva maderada discurría premiosa en dirección a la ciudad de Valencia.

LA RIADA DE OCTUBRE DE 1776

El 22 de octubre del año 1776 escribía alarmado el regente de la audiencia valenciana, Ángel Figueroa, a Manuel Ventura Figueroa, gobernador del Consejo de Castilla desde 1773, una misiva en la que le daba noticia de las copiosas lluvias que, desde dos días antes, venían descargando sobre la ciudad de Valencia y que habían hecho crecer sobremanera el caudal del río Turia, hasta el punto de hacerle sospechar que podría tener lugar una más de las avenidas que, por desgracia, tan habituales resultaban para la ciudad. Al margen de indicar que estaban prevenidos desde el capitán general hasta el último responsable público, a los que se habían cursado las instrucciones oportunas, manifestaba su preocupación por el considerable número de troncos existente en esos momentos en el río que casi cerraba algunos de los arcos de los primeros puentes³⁸. La información alcanzaría hasta las más altas instancias políticas de la monarquía, como lo prueba el hecho de que Manuel de Roda, a la cabeza de la secretaria de Gracia y Justicia desde 1765, se diera por enterado del asunto e indicara en la minuta correspondiente que el propio monarca también era concededor del mismo³⁹.

Esta gran porción de madera correspondía a las cargas que el asentista Joaquín de Jovellar trasladaba, por cuenta del Real Servicio, siguiendo el curso del Turia desde los bosques de la Sierra de Moya⁴⁰ hasta la playa de El Grado para, desde allí, embarcarla en dirección a los arsenales de Cartagena donde servirían para el carenado y construcción de buques de la armada. Esta actividad transportadora sólo podía llevarse a cabo, según establecían reales órdenes, durante los meses de marzo, abril y octubre, excluyéndose expresamente los estivales en los que el caudal del Turia quedaba sensiblemente reducido al utilizarse de manera exhaustiva para proporcionar riego a las huertas próximas a la ciudad. El que hubiera tan gran cantidad de madera en el cauce a primeros de octubre implicaba que, una vez más, el asentista había vulnerado la norma

37. *Ibidem*, ff. 125v-127.

38. AHN. *Consejos*, legajo 22.580. Ángel Figueroa a Manuel Ventura Figueroa (Valencia, 22-10-1776).

39. AHN. *Consejos*, leg. 22.580, Manuel de Roda a Manuel Ventura Figueroa (San Lorenzo, 27-10-1776).

40. En la descripción que efectúa Vicente Alcaine de todos los pueblos situados en el curso del río Turia alude a los pinares de la Sierra de Moya al referirse a la población de Santa Cruz, señalando que este lugar era el punto en el que se organizaban «los grandes embarques de madera que todos los años bajan a Valencia», ALCAINE, V.: *La Vega de Valencia...*, pp. 98-99.

establecida. De ahí que no resultara en absoluto baladí la preocupación mostrada por los responsables políticos de la capital del antiguo reino.

La lluvia que había comenzado a caer sobre Valencia el día 20 de octubre continuó insistente hasta provocar en la madrugada del día 23 que llegara «*por este río Turia una grande avenida de agua que ha causado considerables daños*» al no poder discurrir libremente por el puente Nuevo o de San José por encontrarse todos sus arcos cegados con maderos y broza que habían colocado los gancheros o conductores de la madera⁴¹. Por ello

«cuando llegó a él [puente Nuevo] la grande avenida de agua por no tener ésta salida levantó su altura a tanto grado que derramándose por sobre la pared de dicho río y campos de la huerta de la parte del lugar de Campanar y Saydía inundó toda aquella llanura, derrivó la mayor parte del paredón de dho. río y ocasionó mucho estrago en los edificios inmediatos»⁴².

Así de gráficamente se expresaba don Juan Francisco Martí, marqués de Vanmark y capitán general de Valencia, en la carta que remitió a Manuel Ventura Figueroa el día 25 de octubre y que complementaba a la perfección otra del Regente de la Audiencia valenciana dirigida al mismo interlocutor un día después, en la que confesaba su asombro al

«ver tal porción de madera que cubría todo el frente y formaba un puente de tablas con un espesor de muchas varas, y si no se toma seria providencia para evitar en lo sucesivo igual fracaso, se puede temer justamente la ruina de esta población, pues el del día la huviera causado a no ser tan perfecta la fábrica del puente que sufrió los repetidos embates de tantos maderos que combatieron sus estribos»⁴³.

Hay una indiscutible unanimidad en achacar la responsabilidad del desastre padecido a la imprudencia exhibida por los responsables de conducir la madera quienes, lejos de dejar expeditos los puentes tan pronto recibieron la correspondiente orden, procedieron a desplegar la maniobra conocida como *engraellada* consistente en taponar todos los ojos del Puente Nuevo con excepción del central con el fin de poder dirigir por él con mayor facilidad toda la carga de madera en su discurrir hasta la playa de El Grao para su embarque rumbo al arsenal de Cartagena. Tal manejo, acertado en aquellos momentos en los que el caudal de Turia era muy escaso, se reveló temerario en esta ocasión dadas las circunstancias, y así quedaría recogido con posterioridad en la correspondiente información sumaria de testigos⁴⁴ y en el propio informe que, años

41. Según testimonio anotado por el escribano Francisco Magdalenes, en la madrugada del día 22 se constituyeron Juan García de Ávila, corregidor interino, y Ramón Arbués y Villamarín, alcalde mayor, en el puente Nuevo donde advirtieron cegados sus trece ojos y observaron cómo una gran masa de agua rompía «el primer canapé y dos largos trozos del barandado o pretil fabricado sobre las murallas que forman el cauce del río», AHN, *Consejos*, legajo 22.580, *Diligencias practicadas a instancias de los sindicatos de Valencia en justificación de los daños causados por la avenida del día 22 de octubre de 1776* (...).

42. AHN, *Consejos*, leg. 22.580, El marqués de Vanmark a Manuel Ventura Figueroa (Valencia, 25-10-1776).

43. *Ibidem*, Ángel Figueroa a Manuel Ventura Figueroa (Valencia, 26-10-1776).

44. AHN, *Consejos*, leg. 22.580, *Ramo 2º, Sumaria de testigos dada a pedimento de la Junta de Muros y Vallas, 19-12-1776*; 30 ff.

más tarde elevaría el fiscal del Consejo de Castilla al relator del mismo tras el procedimiento interpuesto por la ciudad de Valencia ante el alto tribunal⁴⁵.

Resulta relativamente sencillo seguir con sumo detalle el desarrollo de los acontecimientos previos a la riada pues en el segundo ramo de autos, de los cuatro remitidos al Consejo de Castilla por el síndico procurador general y el síndico personero del común de la ciudad de Valencia, se contiene la sumaria de testigos aludida líneas atrás que desvela el proceder de los conductores de la madera en las horas previas al desastre. Diferentes testigos de muy variadas profesiones satisficieron⁴⁶, en todo o en parte, el cuestionario que, según auto del corregidor interino Juan García de Ávila, tenía por objeto demostrar que la actuación de los gancheros había resultado decisiva para que el desastre se instalara en la ciudad del Turia. Los testigos se mostraron coincidentes en destacar que en la tarde del día veintiuno, y pese a que el tiempo amenazaba lluvia, los gancheros comenzaron a maniobrar para configurar la *engraellada* que debía taponar los ojos del puente Nuevo. Hay declaraciones muy precisas de tres labradores de Mislata que señalan cómo los responsables del transporte adquirieron en la tarde del día señalado varias carretadas de matas de alubias y calabazas que transportaron hasta las orillas del río y que sirvieron, tras trabarlas con la madera circulante por el cauce, «para estañar el agua del río en los arcos del puente, a fin de que pasen las aguas por un solo arco»⁴⁷. Agustín Gazoni, fabricante de medias, añadía en su declaración que vio poco antes del anochecer desde la puerta de Serranos cómo los madereros, para dar mayor seguridad a su obra, además de las ya aludidas matas «cargaron piedras de mucha gordaria para que el corriente de agua no se las llevase». Con ello, los puentes Nuevo y de Serranos presentaban un aspecto poco tranquilizador al estar la práctica totalidad de sus ojos taponados «con arte e idea para que si venía riada de agua la madera que trajere se detuviera», tal y como apuntaba un alferez de la Compañía de Fusileros. El hecho llamó sobremanera la atención del abogado Maximiliano Alberola quien, tal y como recoge su declaración, se extrañó de que «estando el tiempo lluvioso se executara semejante detención de la madera en los referidos ojos».

Los testigos más cualificados desde el punto de vista profesional no dudan en señalar tal circunstancia como la auténtica causante de las desgracias subsiguientes, coincidiendo en la impresión de que el cauce del río era suficientemente amplio y que los paredones que lo protegían habían probado su resistencia en anteriores ocasiones en las que habiendo sido la crecida mucho mayor sus efectos resultaron menos significativos; bien es cierto que con los arcos de los puentes expeditos. Los testimo-

45. AHN, *Consejos*, leg. 22.580, Informe del Fiscal al Relator (Madrid, 16-8-1783), ff. 98 y ss.

46. La sumaria recoge las declaraciones de catorce testigos. Tres de ellos eran labradores de Mislata, dos eran propietarios de barracas próximas al puente de Serranos, siendo los restantes un vecino de Valencia, un calesero, un maestro molinero, un maestro carpintero, un fabricante de medias, un alferez de la compañía de Fusileros, un abogado de los reales consejos, un maestro arquitecto y un maestro cantero; AHN, *Consejos*, leg. 22.580, *Ramo 2º, sumaria de testigos*.

47. Declaraciones de Joseph Suay, Jerónimo Guillot y Martín García, todos ellos labradores de Mislata; AHN, *Ibidem*.

nios de Sebastián Sol, maestro molinero, de Bautista Sacanella, maestro carpintero, y de Lorenzo Martínez, maestro arquitecto, aseveraban que la excesiva longitud de los maderos existentes en el lecho del río —entre 40 y 70 palmos la pieza— facilitó que quedaran atravesados en los arcos del puente Nuevo al no superar éstos los 30 palmos de anchura, provocando la retención de toda la madera, la subida del nivel del río y su desbordamiento por la margen izquierda; advirtiendo que siempre que se dieran similares circunstancias el problema estaba servido.

El puente Nuevo o de San José fue, con sus trece arcos escarzanos, el último de los construidos en piedra a comienzos del siglo XVII. No obstante hay constancia de la existencia ya en 1383 de una pasarela o *palanca* de madera que comunicaba el barrio de Roters con el llano del convento de la Zaidía que conducía hacia Marxalenes, Tendetes y Campanar. Lo endeble de su estructura, muy afectada cada vez que se producía una riada, aconsejó el empleo de la piedra y el incremento de su longitud, cosa que se lograría tras la fundación de la *Fábrica Nova del Riu* en septiembre de 1590, desarrollándose sus obras entre los años 1604 y 1607⁴⁸.

Los daños originados por la considerada como «*recia avenida*» de agua fueron considerables, al cubrir las aguas el área de Campanar, llano de la Zaidía y el arrabal de Morvedre⁴⁹. Un buen número de casas de éste⁵⁰, de la calle Alboraya y del barrio de Marxalenes quedaron arruinadas o seriamente deterioradas al alcanzar el agua una altura entre siete y diez palmos, estimándose su reparación en más de seis mil libras. Mayores fueron las pérdidas en heredades y barracas de la huerta de Campanar —12.569 libras—, a las que cabría incorporar las casi 8.500 libras en que el abastecedor del tocino cifró su quebranto tras contemplar impotente cómo las aguas, tras romper la pared del corral, ahogaban doscientos de los cerdos allí estabulados y destruían todo el grano para su alimento. El agua, que en algunos puntos como en el mesón de San Esteban superó los doce palmos, acabó con la vida de una mujer encinta, arruinó casi mil palmos de los pretilos o barandado de piedra existente sobre las murallas, derribó canapés y voladizos, destrozó una fábrica de alfarería sita frente al convento de Santa Mónica y provocó la muerte de nueve potros del regimiento de Farnesio, así como la de tres mulos, un pollino y una jaca propiedad del mesonero de San Esteban. La ruptura del paredón que se alzaba junto al llano de la Zaidía minoró algo los efectos de las aguas, al permitir que éstas retornaran al cauce⁵¹. En total unas 27.000 libras, sin contar los salarios pagados a los trabajadores que dejaron expeditos los puentes.

48. MELIÓ URIBE, V.: *La Junta de Murs i valls ...*, pp. 64 y 83-86. ROSELLÓ, V. M^º y ESTEBAN CHAPAPRÍA, J.: *La façana septentrional ...*, pp. 90-92.

49. Rosselló Verger pone de relieve como las cotas de la orilla derecha del río en esta zona estaban más elevadas que las de la izquierda, favoreciendo por tanto el desbordamiento en este tramo de Campanar-Marxalenes-arrabal de Morvedre a poco que se produjera un incremento del caudal, como fue el caso. ROSELLÓ VERGER, V. M^º: «Los llanos de inundación», pág. 264.

50. Cavanilles se refiere al carácter populoso de la calle Morvedre definiéndola como «un arrabal tan capaz, que podría por sí sola formar una ciudad decente», *Observaciones...*, vol. I. Pág. 145.

51. ALBEROLA ROMÁ, A.: *Catástrofe, economía...*, pp. 301-302, Igualmente AHN, *Consejos*, leg. 22.580, *Diligencias practicadas a instancias de los síndicos de Valencia en justificación de daños causados por*

Pero no sólo la ciudad de Valencia sufrió la furia de la avenida. El día 24 de octubre, tras no pocas dificultades del correo para alcanzar la capital del reino, el alcalde mayor de la villa de Chiva informaba de los efectos ocasionados en la madrugada del día veintidós por la violenta tormenta que descargó sobre el término

«y no siendo suficiente el canal del barranco para poderla conducir salió de madre por cima del puente (...); la que duró la más fuerte de ella hasta las seis de la mañana del día de ayer»⁵²

Muchas casas arruinadas, treinta y ocho muertos encontrados en los derrumbes o arrastrados por las aguas, extrema pobreza entre la vecindad al haberse llevado la avenida víveres y enseres, apuntalamiento de edificios, vigilancia para evitar robos así como el socorro inmediato organizado desde la vecina población de Cheste, constituye el resumen de la crónica de urgencia remitida desde Chiva y a la que se añadieron de inmediato informes llegados desde Aldaia, Catarroja, Paiporta, Vilamarxant y Riba-roja que incrementaron el número provisional de muertos hasta cincuenta y dos, incluyendo la mujer muerta en Valencia⁵³. Un informe de capitania general evacuado al mes siguiente prácticamente duplicaría la cifra de fallecidos o desaparecidos y confirmaría las pérdidas materiales de la villa de Chiva⁵⁴. El padre Rocafort refiere muy de pasada la inundación padecida por la ciudad de Valencia y no incorpora dato alguno a la información de que disponemos; sin embargo al aludir a la «infelicidad» en que se hallaba sumida Chiva tras el desbordamiento del barranco de su mismo nombre cifra en sesenta las casas derruidas, aumentando hasta ciento sesenta y dos los cadáveres encontrados según rezaba «*una lista que traxo a Valencia*» el alcalde de la localidad. De los muertos, al parecer, nueve correspondían a vecinos de la capital regnicola que se habían desplazado a las fiestas patronales de Chiva. Respecto de otras poblaciones por las que discurre el citado barranco, como Quart, Aldaia y Torrent, destaca el hallazgo en sus términos de más de cincuenta cuerpos entre el fango y el agua, en su mayoría de mujeres⁵⁵.

De Segorbe también hay noticias referidas a los estragos provocados por el desbordamiento del Palancia en el casco urbano y en el campo⁵⁶, mientras que de Castellón sabemos que en la amanecida del veintiuno al veintidós de octubre también descargó una

la avenida del día 22 de octubre de 76 y las providencias que se tomaron (...), Madrid, 1783, Ramo 4º, ff. 145 y ss.

52. AHN, *Consejos*, leg. 22.580. Luis de Adame Carvajal Fernández, alcalde mayor de Chiva, al presidente de la Audiencia (24-10-1776), ff. 6-7.

53. *Ibidem*, ff. 8-21.

54. AHN, *Consejos*, legajo 22.580. El marqués de Vanmark a Manuel Ventura Figueroa (Real de Valencia, 2-11-1776)

55. ROCAFORT, Fr. J.: *Libro de cosas notables ...*, pp. 43-44.

56. ALBEROLA ROMÁ, A.: *Catástrofe, economía ...*, pp. 302-303.

«horrible tempestad de truenos, relámpagos y especialmente de agua, que parecía volver otra vez el diluvio; pues fue tanta la copia de agua que cayó que casi quedó inundada la huerta y también la Villa»⁵⁷.

El temporal, lejos de remitir, incrementó su furia y en la madrugada del día veintitrés la inundación fue todavía mayor hundiéndose muchas casas de la villa y sus arrabales. Hubo profusión de relámpagos y truenos, provocando un rayo la muerte de un vecino y grandes destrozos. Pasados tres días, a eso de las cinco de la mañana, la tormenta se desató de nuevo «y parecía averse de acabar el mundo con los fuertes y continuados truenos, relámpagos y agua y muy recio ayre, como de un huracán, el más veloz». Tres horas más tarde la situación tendió a normalizarse lográndose la «cumplida serenidad en el tiempo», según el padre Rocafort, tras exponerse a la veneración de los fieles la imagen del Santo Sepulcro. No cuantifica los daños ocasionados.

LA RIADA DE NOVIEMBRE DE 1776

Tras comprobarse en Valencia las consecuencias del desastre, y ante el riesgo de que persistieran las lluvias, sendas disposiciones tanto del Real Acuerdo como del cabildo ciudadano fechadas en 25 y 26 de octubre conminaron a los asentistas de la madera o a sus apoderados a que limpiaran urgentemente los arcos de todos los puentes. Se temía, no sin fundamento, que la llegada por el río de unas quinientas cargas de madera que a la sazón se tenía noticia de que se hallaban detenidas en el salto de Chulilla pudieran, además de deteriorar seriamente los puentes, provocar daños mayores en la ciudad⁵⁸. Por ello las autoridades actuaron en dos frentes. Por un lado, dando un plazo de tres días para que todo estuviera despejado de madera y, por otro, desplazando una comisión a Chulilla encabezada por el alcalde mayor Ramón Arbués, acompañado por un escribano municipal, expertos y una escolta a caballo, con el fin de determinar si existía riesgo de que las maderas allí retenidas pudieran continuar su tránsito hacia la ciudad de Valencia. De ser así debían inmovilizarlas de inmediato⁵⁹.

Esta comisión partió de la capital del reino el día 26 de octubre, despachando el asunto con celeridad pues el 28 ya estaba de regreso. Nada más arribar a Chulilla se pudo comprobar que la maderada no correspondía a los asentistas de la corona y sí a particulares; concretamente a la compañía de los hermanos Noguera, carpinteros y negociantes de la ciudad del Turia. La inspección ocular llevada a cabo por los peritos permitió constatar que, salvo cincuenta o sesenta piezas detenidas en lo alto del salto,

57. ROCAFORT, Fr. J.: *Ibidem*, pp. 41-42.

58. Todos los avatares acaecidos a partir de ese momento se pueden seguir a partir de una lectura detallada del ya aludido *Ramo 4º de autos Sobre los daños que ha causado la madera que ha venido por el Río Turia (...)*, y en el *Testimonio evacuado por Ignacio Blanes, escribano de número de S. M. de la ciudad de Valencia* fechado en 11 de noviembre de 1776, contenidos en la documentación del AHN que sustenta este trabajo.

59. Los trabajos de la comisión aparecen detallados en el *Ramo 1º de los autos intitulado Diligencias practicadas en la villa de Chulilla de orden del Real Acuerdo para asegurar cierta porción de madera*, 44 folios.

el grueso de la partida (unas doscientas cincuenta cargas, no quinientas como se creía) se hallaba esparcida y amontonada a lo largo de las orillas, entre las peñas e incluso en los campos, y tan sólidamente trabada entre sí que resultaba imposible moverla⁶⁰. En consecuencia los expertos dictaminaron el día 27 de octubre que no existía riesgo alguno de que las cargas pudieran llegar a Valencia⁶¹, cursándose la notificación de manera inmediata al corregidor interino de la ciudad para que informara al Real Acuerdo y al ayuntamiento, a la vez que se ordenaba a los hermanos Noguera y al conductor de la peña que no tocaran las maderas hasta que recibieran el oportuno permiso.

Mientras tanto en la capital del reino varias escuadras de gancheros habían comenzado a trabajar a primera hora del día 27 de octubre en el puente Nuevo dirigidos por Joaquín Aliaga, conductor de la madera por cuenta del asentista Jovellar⁶², con el fin de dejar expeditos sus arcos. Idéntica tarea se desarrollaba, aunque con menor número de operarios, en los puentes de la Trinidad y de Serranos; no observándose movimiento alguno en los del Real y del Mar. Con el fin de agilizar al máximo los trabajos, y ante la actitud parsimoniosa mostrada por los madereros, se decidió recurrir al concurso de los marineros matriculados en El Grao para lo que el comisario de marina don Joaquín Navarrete dio las órdenes oportunas. Desde el día veintiocho, y habida cuenta de que las lluvias persistían, el Real Acuerdo decretó que se informara diariamente de la evolución que experimentara el curso del Turia y de la situación en los puentes. Asimismo, y con el fin de que la madera que se fuera liberando pudiera circular con rapidez se cursó oficio por parte del intendente general al acequero de Montcada y a los síndicos de las restantes acequias para que, so pena de 50 libras, dejaran de tomar agua para el riego permitiendo, de este modo, que el Turia incrementara su caudal. Así los marineros trabajarían «arregladamente» liberando de madera los ojos de los puentes para que las cuadrillas de gancheros fueran «*gobernando y dexe[n] el río libre, desembarazado y corriente*»⁶³. El dos de noviembre se había conseguido limpiar cinco arcos del puente Nuevo, cosa que tranquilizó sobremanera al regente de la audiencia quien pensó que en caso de una nueva riada, «*que no se recela por haverse fijado de bonanza el tiempo*», las aguas no quedarían retenidas como en la anterior ocasión⁶⁴. Su previsión meteorolo-

60. *Diligencias practicadas ...*, ff. 17-18v. y 22-24v.

61. Indicaban textualmente los peritos que «las maderas que forman la peña que conducen los hermanos Noguera (...) según la situación que han tomado no pueden volver a navegar sin mucho trabajo y manobra, aunque aconteciere otra riada igual a la que se ha experimentado, y que a más por el corto calibre de las piezas nunca se aventuraría riesgo con ellas aun quando impelidas de las aguas llegasen a esa ciudad y sus puentes (...)», *Ramo 4º de autos ...*, ff. 20-21.

62. Las fuentes discrepan en el número exacto de las mismas. El informe del escribano Ignacio Blanes señala 13 o 14 escuadras, mientras que la información que contiene el *Ramo 4º* de los autos las rebaja a 8 o 9. En cualquier caso un número significativo; sobre todo teniendo en cuenta que hasta ese momento la aportación de estos trabajadores había sido escasa, por no decir nula.

63. AHN, *Consejos*, legajo 22.580. *Ramo 4º de autos ...*, ff. 17-19v.

64. AHN, *Consejos*, legajo 22.580. Ángel Figueroa a Manuel Ventura Figueroa (Valencia, 2-11-1776).

lógica, sin embargo, falló y desde el día tres el cielo comenzó a descargar agua con una fuerza e intensidad superiores a las recientemente experimentadas⁶⁵.

Fray Joseph de Rocafort dedica también un amplio espacio en su *Libro de cosas notables* a este suceso, describiéndolo con detalle y como si lo hubiera vivido in situ. Coincide prácticamente con la información oficial, pero le añade su particular visión y cierto toque de catastrofismo, tan habitual por otra parte en las obras de los dietaristas. Así, refiere las veinticuatro horas de incesante lluvia que conoció Valencia entre los días tres y cuatro y la «*tronada muy fuerte*» que se produjo a mediodía de este último y que

«despidió tanta agua y tan fuerte que jamás se ha visto otra igual. A las onse horas, de dicho día 4, se vio venir desde Paterna hasta Valencia, por medio de la huerta, tal inundación de agua que pensaban quedar aogados todos lo de aquella parte, salió un barranco que llaman el Palmar, y no es posible decir el daño que ocasionó en las barracas, alquerías y campos por donde pasó»⁶⁶

El caudal del río volvió a crecer de manera amenazante, viéndose obligado el corregidor de la ciudad Juan de Cervera a proveer el día cuatro de noviembre un auto en el que, aparte de insistir en el peligro que podían representar las maderas aún circulantes sin control en los últimos puentes, instaba a los alcaldes pedáneos y de barrio de las calles de Morvedre y Quart a que estuvieran atentos a la crecida de las aguas y, en su caso, avisaran a los vecinos para que se pusieran a buen recaudo. El *velacalle* de Quart recibió, asimismo, la orden de cerrar la almenara de la acequia de Rovella por la que se introducía el agua en la ciudad⁶⁷ a la vez que se previno a la tropa de caballería para que, ante las noticias de «*haver salido el presente río Turia de su cauce y de nuevo pudieran perecer [personas]*», acudiera allá donde fuera necesario. En última instancia se comisionaba al escribano de la ciudad Ignacio Blanes para que practicara rondas continuas y proporcionara noticias según fuera evolucionando de la situación⁶⁸.

Gracias al testimonio del escribano disponemos de una narración puntual de los acontecimientos acaecidos a partir de las nueve de la noche de ese día cuatro de noviembre, momento en que señala textualmente:

«me constituí en el Puente del Real, extramuros, en donde encontré diversidad de gentes y tropa, hogueras encendidas de leña y hachas de viento, y que el río Turia hiva creciendo (...), aumentando dho. río hasta los bugeros, eo desague de las canales que hay en el paseo del muro, extramuros y cahen en dicho río manteniéndose todos los arriba dichos repartidos en todos los rellanos de los puentes»⁶⁹.

65. ALBEROLA ROMÁ, A.: *Catástrofe, economía y acción política* ..., pp. 299-300.

66. ROCAFORT, Fr. J.: *Libro de cosas notables* ..., pp. 42-43.

67. La acequia de Rovella cruzaba la ciudad de Valencia de parte a parte y, además de suministrar riego, era utilizada para otros fines entre ellos el de servir de colector. De ahí que un incremento de su caudal la convertía en seria amenaza de inundación del casco urbano; FAUS PRIETO, A.: «La ciudad de Valencia ante las riadas...», pp. 133-134.

68. AHN, *Consejos*, legajo 22.580, Testimonio de Ignacio Blanes, escribano de número de S. M. de la ciudad de Valencia (11-11-1776). Igualmente *Ramo 4º de autos* ..., ff. 93v-109.

69. *Ibidem*.

El escribano, el síndico personero del común y el maestro de obras de la ciudad fueron recorriendo los puntos donde mayor riesgo de inundación existía supervisando albañales y valladares y dando instrucciones para prevenir lo peor, a la par que comprobaban cómo las lluvias caídas desde horas atrás provocaban

«otra avenida del Río, con tanta plenitud del cauce, ímpetu y abundancia como que fue una de las avenidas más grandes de que había memoria entre las gentes»⁷⁰

El nivel del Turia subió tanto que, a las once de la noche, había cubierto los arcos de todos los puentes mientras una muchedumbre, entre curiosa y asustada, se apiñaba sobre ellos y en las orillas iluminadas por más de quinientos hachones. Al decir del padre Rocafort la ciudad permanecía despierta, con los portales de las casas abiertos, mientras que en sus iglesias se rezaba pues el agua había comenzado a inundar desde primeras horas de la tarde el llano de la Zaidía y las casas de las calles Morvedre y Marxalenes, y aunque los daños aún no se podían evaluar ya se hablaba de la ruina de azudes y casamatas de gobierno, de serios destrozos en las barandas de las orillas y de algunas barracas arrastradas por el ímpetu de la avenida⁷¹. El caudal del río continuó creciendo hasta la una de la madrugada en que comenzó a observarse una paulatina disminución, aunque la corriente arrastraba una importante porción de vigas de madera de gran longitud que los gancheros se negaron a detener o conducir de no mediar órdenes expresas del propio capitán general. Las consecuencias no se hicieron esperar y una hora y media más tarde el escribano Blanes anotaba puntualmente el desastre:

«A cosa de las dos y media con poca diferencia se me dio noticia por un Teniente de la calle de Murviedro como el Puente del Mar se había estremecido y caído parte de él en el agua del río, y el nincho en donde al remate de él estaba una imagen de Nuestra Señora de los Desamparados de piedra».

Tras acudir de inmediato al puente del Mar acompañado del síndico personero, albañiles y el maestro de obras, sólo pudo verificar en parte el estado real de los daños

«[Llegados] al replano de dho puente, tanto por la parte de Monteolivete como por la de la Alameda, y sin embargo de haver advertido a fuerza de las luces que llevaban faltar el referido nincho, no pude advertir como estava dho. puente, ni sus ojos, aunque se comprendían algunos arruinados por el medio; expresándome [el maestro de obras] lo estavan para arruinarse quatro o cinco ojos que havia consentido el trabazón de la madera que se hallaba en medio de ellos».

Esa madrugada debió conocer el cauce del río, alumbrado por antorchas y fogatas, una actividad febril tras dispararse todas las alarmas y redoblar las autoridades la vigilancia para evitar un estrago similar al de la riada de octubre; máxime tras comprobar que el río se desbordaba por su margen izquierda también en las proximidades del puente del Mar y que el agua había entrado incluso en el palacio real donde residía el capitán general, quien lo abandonó para pasar la noche en la casa del conde de Orgaz.

70. AHN, *Consejos*, legajo 22.580, *Ramo 4º de autos ...*, ff. 187v-192.

71. ROCAFORT, Fr. J.: *Libro de cosas notables ...*, pág. 43.

Al amanecer, y tras comprobar que los puentes del Real, de la Trinidad, de Serranos y Nuevo estaban «*sólidos y estables para transitar por ellos las personas y carruajes mayores y menores*» y que no padecían «*de presente ruina ni peligro alguno*», el escribano pasó al del Mar donde a las siete de la mañana del día cinco de noviembre certificaba que «*estaban arruinados quatro ojos y parte del que hacía cinco, en medio de los quales había unos maderos travados*» y, en una primera aproximación a los estragos de la avenida, anotaba, entre otros, la ruina del azud de Rovella⁷², la primera escalera del puente del Mar, una amplia porción de la orilla frente a la ermita de Nuestra Señora de Monte Olivete, así como que las aguas habían inundado la calle del Remedio y gran parte de la huerta.

El marqués de Vanmark, capitán general de Valencia, en su informe al presidente del Consejo de Castilla destacaba la actuación de las gentes de mar que habían trabajado denodadamente para dejar libres los puentes de la ciudad, haciendo notar que de no haber sido por ellos «*nos hubiéramos visto en el mayor conflicto, pues hasta este palacio llegó anoche a entrar el agua*»⁷³. No hubo que lamentar, en esta ocasión, desgracias personales ni grandes destrozos en la ciudad pero la quiebra del puente del Mar y la inundación de la margen izquierda desató, de nuevo, las quejas contra el asentista de la madera cuya conducta fue tachada de imprudente por Matías Perelló, síndico procurador general de la ciudad, y por el personero Fernando Montserrat Ximénez de Urrea, quienes en un primer informe, además de hacerle responsable exclusivo del desastre, le exigían daños y perjuicios y reclamaban se le embargase la madera⁷⁴.

El emblemático puente del Mar, el último de los que jalonan el curso del río Turia a su paso por Valencia camino del Mediterráneo, había sido construido por la *Fàbrica Nova del Riu* entre los años 1592 y 1596⁷⁵. Tenía una longitud de 162 metros, una anchura en la base de 10,5 metros y constaba de diez arcos apuntados de 15,5 metros de luz y dos casalicios que, en principio, acogieron las imágenes de San Pascual y el Santo Cristo; sustituida esta última por la de la Virgen de los Desamparados. En sus orígenes medievales no pasó de ser una mera *palanca* de madera, de no mucha anchura y muy vulnerable ante el empuje de las periódicas avenidas del río. Partiendo del convento trinitario de Nuestra Señora del Remedio extramuros de la ciudad superaba el lecho del río y alcanzaba el monasterio de San Juan de la Ribera, de religiosos franciscanos. Su misión consistía en unir la ciudad de Valencia con los pequeños núcleos huertanos

72. Respecto de este azud y su correspondiente acequia ver FAUS PRIETO, V.: «La ciudad de Valencia ante las riadas ...», pp. 133-135.

73. AHN. *Consejos*, legajo 22.580, El marqués de Vanmark a Manuel ventura Figueroa (Valencia, 5-11-1777).

74. *Ibidem*, Memorial de Fernando Montserrat Ximénez de Urrea, personero, y Mathías Perelló, síndico procurador general de Valencia (Valencia, 12-11-1776), ff. 53-54v.

75. MELIÓ URIBE, V.: *La «Junta de Murs i Valls»...*, pp. 63 y 80-81. TEIXIDOR, M^a J.: «Una obra emblemática de la Fàbrica Nova del Riu: el pont de la Mar (1592-1596)», en *Cuadernos de Geografía*, n^o 67-68 (Valencia, 2000), pp. 147-166. ROSSELLÓ, V. M^a y ESTEBAN CHAPAPRÍA, J.: *La façana septentrional...*, pp. 79-80.

y con El Grao facilitando el movimiento humano y el intercambio de mercancías⁷⁶. Lo frágil de su construcción propició sus continuas destrucciones y, tras la gran riada de octubre de 1589, se optó por levantar uno bien sólido y capaz de soportar el ímpetu de las aguas. Las diferentes opciones constructivas han sido analizadas con detalle por María Jesús Teixidor así como todo el proceso que dio como resultado, a primeros de 1597 y tras cinco años de trabajos, el puente del Mar que tan afectado se vio por la riada de los días 4 y 5 de noviembre de 1776 y cuya imagen con sus arcos centrales hundidos plasmó el grabador López de Enguñados para ilustrar las *Observaciones* de Cavanilles, quien indica que su reparación concluyó en 1782⁷⁷.

LAS CONSECUENCIAS DE LAS RIADAS: DAÑOS, MEDIDAS CORRECTORAS Y PUGNAS JUDICIALES

Los efectos de las dos riadas sucesivas provocaron el despliegue de una gran actividad entre los responsables políticos de la ciudad conducente a evaluar la magnitud de los daños, informar a la corte, procurar soluciones de urgencia, poner en marcha mecanismos de previsión y, como ya se ha indicado, depurar responsabilidades. Respecto de los daños, se tendió a evaluar conjuntamente los de esta avenida y los acarreados por la del mes de octubre, aunque no hay duda de que quienes más sufrieron sus consecuencias fueron los habitantes de la margen izquierda del río desde la zona de Monte Olivete hasta el mar⁷⁸. La destrucción del azud de Rovella, el arrasamiento de los plantíos municipales existentes en el cauce del Turia próximos a Campanar, los grandes destrozos observables en los pretilos del puente Nuevo, el derrumbe ya aludido de parte de los arcos del puente del Mar o los daños visibles en los cimientos de los restantes constituyen los datos más reseñables de la crónica de urgencia elaborada por los responsables ciudadanos quienes, además, no se atrevieron a aventurar los gastos que podrían representar las reparaciones⁷⁹. Por otro lado la ciudad hubo de adelantar una

76. Cavanilles describe la población y la playa de El Grao y los avances que experimentaba la construcción del puerto, destacando de la segunda su atractivo como lugar de asueto y diversión —aunque lo crítica severamente— para los vecinos de Valencia; CAVANILLES, A. J.: *Observaciones...*, vol. I, pp. 142-145.

77. *Ibidem...*, vol. I, pág. 145.

78. Fray Joseph Rocafort es muy preciso en la descripción de los daños y, al margen de afirmar que «no se pueden contar» dada su magnitud, detalla la altura alcanzada por el agua en diferentes lugares. Así, en la portería del convento de la Zaidía y en San Pío V el agua no pasó de media vara, mientras que en el convento de las monjas de la Trinidad y en el Real la altura superó la vara, señalando que por la Puerta del Real «entran muchas muelas de agua, que salía y se subía por la escalera que hay al lado del puente». En San Juan de la Ribera el agua alcanzó el palmo, y gran número de las barracas existentes entre Monte Olivete y El Grao fueron arrasadas concluyendo que sus moradores «padecieron más trabajos que los de la ciudad»; ver *Libro de cosas notables...*, pág. 43.

79. En los folios finales (del 268 al 293) del voluminoso *Ramo 4º de los autos* figuran unos datos —incompletos— del justiprecio de los daños de las riadas de octubre y noviembre llevado a cabo a partir del día 20 de noviembre de 1776 por el escribano de la ciudad Francisco Vicente Madalenes al frente de una comisión de expertos y peritos en la huerta de Campanar y en el barrio de Marxalenes. Por lo que hace a Campanar y su huerta las pérdidas se evaluaban en 12.570 libras, mientras que del reconocimiento detallado de las

cuantiosa suma procedente de sus caudales de propios a Matías Perelló, síndico general y comisionado de manera extraordinaria para la ocasión, con el fin de que pudiera hacer frente a los abundantes gastos generados. Fueron más de cinco mil libras, expedidas en diferentes remesas, las destinadas a la adquisición de diferente material para limpiar puentes y cauce, a *manutención y transporte*, así como a gratificar a marineros, peritos, profesionales diversos o soldados que habían estado trabajando para aminorar los efectos de la riada. Dos años y medio más tarde justificaría Perelló el alcance de las cuentas ingresando a primeros de mayo de 1779 en la tesorería de la Junta de Propios y Arbitrios ochenta y siete libras y dos sueldos que le habían sobrado⁸⁰, a la vez que iniciaba un largo y complejo proceso, que llegaría hasta el consejo de Castilla, para que se le reconociera el derecho a percibir las dietas devengadas durante los días en los que desempeñó su comisión.

La correspondencia remitida al consejo de Castilla pocos días después de la riada señalaba que las lluvias continuaban «*aunque no tan copiosas ni ocasionan estrago alguno considerable*»⁸¹, resultando mucho más preocupante la acusada escasez de pan pues los veinte molinos que aún funcionaban resultaban insuficientes para garantizar su abasto a los vecinos de Valencia y a quienes acudían desde los alrededores en su busca. El problema, no obstante, pudo solventarse gracias a que las dos cartujas próximas a la ciudad permitieron a ésta surtirse de su harina. Lo impracticable de los caminos obligó al municipio, igualmente, a despachar cuatro embarcaciones cargadas de grano para su molturación en los molinos de Sueca y Silla. Con todo, el día 16 de noviembre el regente de la audiencia valenciana comunicaba a Madrid que había dejado de llover, que el pan era ya suficiente y que había solicitado a la Junta de Murs i Valls que efectuara las oportunas previsiones para evitar que en lo sucesivo se reprodujeran estragos y desgracias similares a los padecidos⁸².

A finales de noviembre se habían evacuado diferentes informes por parte de los regidores de la ciudad y por el representante de la Junta de Murs i Valls que permitieron al procurador general Matías Perelló componer los cuatro ramos de autos referidos a las inundaciones que remitiría con posterioridad al Consejo de Castilla; ramos cuya reunión en un solo cuerpo ya había reclamado el mismo día siete de noviembre. Todos ellos coincidían en señalar que

casas de Marxalenes –que se dice completo, aunque no lo es– no consta cifra final, aunque un informe posterior que resume este Ramo 4º anota unas pérdidas superiores a las 1.400 libras.

80. AHN. *Consejos*, legajo 23.523, Expediente remitido por la Contaduría General de Propios y Arbitrios del Reyno a instancia de Dn Mathías Perelló, síndico graf. que fue de la ciudad de Valencia, año 1786, ff. 1-4. Agradezco a D. Pablo Giménez Font la información proporcionada al respecto. Ver igualmente AHN, *Consejos*, legajo 22.580, Remisión de los cuatro ramos de autos por el síndico procurador y el síndico personero para justificar el mal uso que se hace del tránsito de la madera por el río Turia (Valencia, 30-12-1776), ff. 81-82.

81. AHN. *Consejos*, legajo 22.580. Ángel Figueroa a Manuel Ventura Figueroa (Valencia, 12-11-1776)

82. *Ibidem*, Ángel Figueroa a Manuel Ventura Figueroa (Valencia, 16-11-1776).

«los daños acacecidos en los puentes, pretilas, barandadas o antepechos y canapés del río Turia, por la avenida de las aguas del día 22 de octubre y demás siguiente han sido motivo de la maderada que había en el cauce»⁸³.

El asentista de la madera Joaquín de Jovellar no había permanecido de brazos cruzados elevando reiterados recursos a las más altas instancias de la monarquía por la «*tenaz oposición*» ofrecida por la ciudad a que condujera la madera por el Turia hasta su desembocadura y los perjuicios que se derivaban para el real servicio y, por supuesto, para él. Sus escritos habían hallado eco, y desde la corte se demandaba agilidad en el traslado de las cargas de madera y se instaba a los órganos competentes para que atendieran los alegatos del asentista contra las acusaciones de ser el principal provocador de los daños de las avenidas. Por ello, cuando Jovellar tuvo noticias del intento de la ciudad de embargar la madera para hacer frente a las responsabilidades derivadas de los daños causados y de que su mayoral Juan Manuel Fliquete y el responsable de las provisiones habían sido encarcelados, no dudó en utilizar sus influencias en la corte para evitar lo peor. El regente de la audiencia manifestó bien pronto al gobernador del consejo de Castilla el temor, nada infundado por cierto, de los síndicos de la ciudad de que Jovellar pretendiera utilizar la vía reservada y dejase «*burlados todos sus esfuerzos*», tras ser de dominio público que los males causados provenían del incumplimiento por parte del asentista de los capítulos establecidos en la contrata de transporte de la madera⁸⁴. El asunto daría lugar a una dura pugna judicial y a un largo proceso que acabaría en el Consejo de Castilla.

Llama acertadamente la atención Faus Prieto sobre el hecho sintomático de que ciertos informes de carácter técnico quedaran relegados de las conclusiones elaboradas por los «*políticos*». Y no resultaban en absoluto ociosos; máxime porque quienes los llevaron a cabo disfrutaban, en más de un caso, de reconocido prestigio profesional⁸⁵ y, además de analizar las causas de las inundaciones, aportaban soluciones de enorme interés para evitar –o al menos moderar– en el futuro los efectos de las inundaciones del Turia⁸⁶. Las propuestas pasaban por estudiar un itinerario alternativo al transporte maderero, por sopesar la conveniencia o no de reconstruir el azud de Rovella, por evitar la ocupación del lecho del Turia con cultivos y por llevar a cabo obras de encauzamien-

83. *Ibidem*, Sumaria de testigos aportada por Joseph Miñana, abogado y síndico procurador general de las Fábricas de Muros y Valladares y Nueva del Río (Valencia, 7-11-1776).

84. *Ibidem*, Ángel Figueroa a Manuel Ventura Figueroa (Valencia, 16-11-1776; 19-11-1776 y 30-11-1766), ff. 600 y ss.

85. FAUS PRIETO proporciona los nombres de todos ellos en su ya citado trabajo «La ciudad de Valencia ante las riadas...», pág. 124.

86. Los informes «*políticos*» corrieron a cargo de los regidores Pedro Merita y Manuel Giner, mientras que por la Junta de Murs i Valls hizo lo propio Francisco María Vergadás. Los análisis técnicos fueron elaborados por Juan Soler, síndico de la acequia de Rovella, los expertos Bartolomé Olmos, Juan Bautista Romero, Joaquín Esteve, Joaquín Escolá y el agrimensor Tomás Casanova; FAUS PRIETO, A.: «La ciudad de Valencia ante las riadas...», pp. 127 y ss., del mismo autor *Mapistes: cartografia i agrimensura a la València del segle XVIII*, Alfons el Magnànim-IVEI, Valencia, 1995.

to en la rambla de Chiva. Se barajaban asimismo como opciones complementarias la construcción –que sería desestimada– de un pantano en las proximidades de Gestalgar así como de malecones para defender El Grao de las avenidas; proyecto éste que en los albores del siglo XIX ni siquiera había dado comienzo.

Tras decidirse en 1788 recomponer los azudes de Rascanya y de Rovella, la riada del año 1793 arruinó de nuevo este último⁸⁷: habían transcurrido más de diez años para tomar una decisión que, en 1776, se consideraba como «urgente». Respecto de los plantíos ilegales que ocupaban el cauce del río y que en caso de avenida ocasionaban un serio perjuicio, tras demostrar los dictámenes que habían sido causa directa del destrozo del azud de Rovella y de la inundación de la huerta de Campanar, se acordó en 1778 deslindar el cauce del Turia entre el azud de Rovella y el puente Nuevo o de San José prohibiéndose, en consecuencia, los cultivos en esta zona. Por lo que hace al desvío de los barrancos que desaguaban en el Turia, el de Chiva entre ellos, hubo dictámenes desde noviembre de 1776⁸⁸ así como propuestas para recomponer el cauce y evitar que las aguas en caso de avenida devastaran las poblaciones próximas e incrementaran el cauce del Turia. El coste que podía representar la obra, consistente en levantar un paredón para evitar el desbordamiento de las aguas, fue evaluado en 15.502 libras a poco de sufrirse los efectos de la riada de octubre de 1776⁸⁹, proponiéndose para su financiación un reparto entre todos los propietarios en función de los daños que hubiera sufrido cada uno. Transcurrieron, sin embargo, veintidós años hasta que se decidió activar el asunto. Así, a primeros de junio de 1798, el consejo de Castilla determinaba que

«las obras de reparación de la rambla y rompimiento del barranco de Chiva eran urgentes, de utilidad notoria y que evitarían los perjuicios y males que desde el año 76 habían ocasionado las avenidas que se habían visto»⁹⁰

En consecuencia, y siguiendo el criterio del fiscal del consejo, instaba al comienzo de las obras, que habían de ser dirigidas por un arquitecto, aunque exigía que hubiese los suficientes caudales para ello, bien procedentes de la prorrata entre propietarios propuesta o bien adelantados y con el compromiso de reintegrarlos una vez ésta hubiera sido cobrada. Sin embargo las alegaciones efectuadas en marzo de 1799 por una porción significativa de propietarios impidió que la empresa se llevara a cabo. Argüían éstos que la construcción de la pared acarrearía serios perjuicios a una gran mayoría y sólo beneficiaría a la duquesa de Almodóvar, al convento de San Francisco de Paula y al abogado de la ciudad de Valencia don Juan Bautista Marau que

87. FAUS PRIETO, A.: «La ciudad de Valencia ante las riadas...», pp. 134-135.

88. *Ibidem*, pp. 135-138.

89. Hay un expediente al respecto en AHN, *Consejos*, legajo 1970, ff. 51-57. Alude a que los daños causados en las huertas de los lugares que inundó –Xirivella, Aldaia, Patraix, Quart y Russafa– ascendieron a 300.000 libras, sin contar el valor que podía tener el cáñamo que resultó mojado, ni los destrozos en casas y barracas.

90. *Ibidem*, fol.51v.

«miraban solo a sus intereses y ganancia y a librar las masías que tenían junto a la rambla de los perjuicios y daños que podían atraerles qualquiera inundación del barranco⁹¹»

Aún se producirían nuevos alegatos en agosto de ese mismo año 1799 solicitando la suspensión definitiva del proyecto y la anulación de la derrama aduciendo que si todas las aguas se hacían circular por el barranco de Torrent se causarían daños irreparables. Finalmente el consejo de Castilla, conformándose con lo que proponía el fiscal, decidió anular el proyecto en marzo de 1800, no sin antes ordenar a la audiencia de Valencia que evacuara el correspondiente informe⁹².

Respecto del transporte maderero por el Turia, de nuevo Joaquín de Jovellar se había retrasado e incumplido en 1776 los capítulos de su contrata; y no sólo en lo tocante a los meses que esta establecía para conducir la madera sino, además, mezclando con la propia del real servicio grandes porciones perteneciente a particulares, tal y como habían detectado expertos carpinteros desplazados hasta El Grao para reconocer los troncos que habían llegado hasta allí tras las riadas⁹³. Un memorial de los responsables de la maderada exponía que, tras haberse echado al agua «*tan presto como estuvo para ello*», quedó detenida en Riba-roja a primeros de julio de 1776 al no llevar el río suficiente caudal y serles negada parte del agua destinada para riego. Allí permanecería hasta mediados de septiembre pese a que, según los apoderados del asentista, las lluvias caídas habrían permitido su circulación si los síndicos de las acequias hubieran accedido a conceder unas horas de agua al día. Este sería el principal argumento utilizado posteriormente por Joaquín de Jovellar para declinar cualquier tipo de responsabilidad ante los daños ocasionados por las riadas, al margen de insistir en que durante el mes de octubre se permitía el transporte maderero⁹⁴. El retraso acumulado, la crecida inesperada del río como consecuencia de las precipitaciones de alta intensidad horaria que descargaron, la gran cantidad de troncos existente y el despliegue inoportuno y arriesgado de la *engraellada* provocó las consecuencias ya reseñadas y el despliegue, por parte de la ciudad, de una amplia batería legal contra el asentista quien, de nuevo, empleó todo tipo de artimañas así como sus influencias para intentar conseguir del juez privativo de marina que el corregidor se inhibiera en el conocimiento de la causa en la que el síndico general y el personero de la ciudad de Valencia justificaban los gravísimos daños padecidos por esta en las dos riadas comentadas.

Jovellar perdería la contrata en favor de Joaquín Madero y durante 1777 no se otorgaron permisos para conducir madera, aunque ante las protestas que suscitó la medida al año siguiente se volvió a autorizar la actividad. Mientras tanto el procedi-

91. *Ibidem*, fol. 53.

92. *Ibidem*, ff. 56v-57.

93. AHN, *Consejos*, legajo 22.500. Ángel Figueroa a Manuel ventura Figueroa (Valencia, 30-11-1776). Los expertos detallaban que estaban sin marcar con la «R» preceptiva 420 piezas, 170 filas, 117 cabrios, 72 seixenos, 9 maderos y 42 cuadernos, sin contar las piezas que pudieran estar enterradas en el fango; *Relación de los expertos carpinteros* (6-11-1776).

94. AHN, *Consejos*, legajo 22.500. Ramo 4º Sobre los daños que ha causado la madera que ha venido por el río Turia (...), ff. 40-68v.

miento judicial siguió su cauce y llegó al consejo de Castilla estimando su relator en 1783 que la materia merecía

«la mayor atención por sus consecuencias, siendo harto frecuentes las crecientes en aquel río por refluir a él muchas aguas de la Sierra de Moya de que han resultado graves daños, mayormente si en la ocasión de crecer el río se conducen maderas como suele suceder»⁹⁵.

El dictamen del Fiscal resultaba un tanto ambiguo, aunque en buena medida hacía suyo los informes remitidos por la ciudad de Valencia y, en consecuencia, achacaba el desastre a la obstrucción de los puentes ocasionada por los gancheros. Algo dudosa le quedaba la responsabilidad de Joaquín de Jovellar por el retraso en la conducción, aunque la afirmación del corregidor de que se le había suministrado en tiempo oportuno cuatro horas de riego le inclinaba a pensar que podía «*graduarse culpa en el asentista*». En lo tocante a los gastos ocasionados manifestaba lo injusto que resultaba que lo sufragaran caudales públicos arguyendo que

«ni será intención de S. M. que a pretexto de la conducción de maderas para los Arsenales se causen tan graves perjuicios, exponiendo una población tan estimable como la de la ciudad de Valencia a su ruina quando puede verificarse el cumplimiento del Real Servicio sin tanto inconveniente»⁹⁶.

En última instancia, y al objeto de prevenir en el futuro sucesos semejantes, se permitía recordar las normas relativas al transporte fluvial de madera: esto es, que se cortara en la época del año que establecían las reales ordenanzas y que se condujera igualmente en plazo, debiéndose franquear por quienes correspondiera las horas de agua diarias que el mantenimiento del riego aconsejara. Caso de ser imposible el tránsito las maderas debían quedar convenientemente retiradas del curso fluvial para impedir que una riada inesperada las arrebatara y lanzara sin control. Igualmente prohibía la trabazón de maderos así como la formación de empalizadas que pudieran taponar los arcos de los puentes y provocar su destrucción, la ruina de los edificios contiguos y la inundación de calles y campos. Por último lanzaba una seria advertencia a los asentistas para que se abstuvieran de conducir madera perteneciente a particulares mezclada con la que debía llegar a los arsenales de la corona, proponiendo un serio castigo para los contraventores. A primeros de enero de 1784 todavía andaba el consejo de Castilla solicitando de la ciudad de Valencia que le facilitara la cantidad exacta a la que habían ascendido los perjuicios ocasionados por las avenidas de octubre y noviembre de 1776, así como «*de qué caudales o fondos se suplió, con qué orden y facultad y si se ha solicitado su reintegro de las personas que verdaderamente dieron causa del daño, qué cantidad y a quién se debe en el día*»⁹⁷.

Casi por las mismas fechas se sustanciaba igualmente en el supremo consejo la disputa mantenida desde el año 1779 entre el doctor Matías Perelló, síndico procurador

95. AHN. *Consejos*, legajo 22.500. Informe del fiscal al relator (Madrid, 16-8-1783)

96. *Ibidem*.

97. *Ibidem*. Escrito de remisión fechado en Madrid en 12 de enero de 1784 y reiterado tres días más tarde.

de la ciudad de Valencia y comisionado extraordinario durante las riadas, y la Junta de Propios y Arbitrios de la ciudad de Valencia por el abono de sesenta y cinco dietas correspondientes a los días que dedicó Perelló a dar cumplimiento a su misión. Resulta un tanto chocante que, tras manejar una cantidad superior a las cinco mil libras y efectuar todos los pagos y liquidaciones a plena satisfacción, se le regatearan al síndico procurador 240 libras que solicitaba. El expediente⁹⁸ contiene todos los escritos y alegatos entre las partes, resultando en extremo tedioso su comentario en detalle. Bástese decir que siete años más tarde y tras sucesivos informes, unos favorables –entre ellos el del intendente de Valencia– y otros contrarios a los intereses de Perelló, el consejo de Castilla sentenció que la Junta de Propios debía satisfacer el pago de las dietas que, en justicia, reclamaba el síndico procurador general. Al menos en este caso, y aunque tarde, la justicia obró en consecuencia.

98. AHN. *Consejos*, legajo 23.523. Expediente remitido por la Contaduría General de propios y Arbitrios del reino causado a instancia del Dr. d. Mathías Perelló, síndico general que fue de la ciudad de Valencia, 1786, 56 folios.