

Crónicas de Valencia



© del texto, Francisco Pérez Puche, Valencia, 2023

Portada: Enrique Desfilis / Biblioteca Valenciana

Fotografías: los créditos indicados

© Llibres de la Drassana SL | www.drassana.net | info@drassana.net

ISBN: 978-84-126889-3-1 • Depósito Legal: V-738-2023

1ª edición: Septiembre 2023

CRÓNICAS DE VALENCIA

Francisco Pérez Puche

Colección Odissea nº 16





INTRODUCCIÓN

UNA VENTAJA, AUNQUE SEA UNA SOLA, TIENE LA FIGURA del cronista sobre la del periodista; y es la de verse libre, si le apetece, del yugo de la actualidad. No sabemos bien desde cuándo, pero la actualidad siempre es *rabiosa*. Igual que la sequía siempre ha sido *pertinaz* –no es cosa del franquismo–, la actualidad se convirtió en rabiosa seguramente en aras de la competición por la maldita *exclusiva*. Una servidumbre de la que el cronista se escapa cuando quiere, en aras de libertades que son más del paladar personal, de las inclinaciones y las emociones propias.

A este cronista, que es también periodista desde 1967, se le contagió la inclinación de la crónica histórica muy pronto, en cuanto descubrió en las páginas de *Las Provincias* ejemplos singulares sobre la retrospectiva: volver la vista al pasado era un ejercicio saludable de periodismo llamémosle *especial*. Porque ayudaba a entendernos y contribuía a que el lector tomase conciencia de la sociedad en la que vivía; y porque, a través de la Historia, era posible establecer el juego de las analogías entre el pasado y el presente. Decirle al lector que lo que está viviendo, por esdrújulo que parezca, ya lo sufrieron sus bisabuelos es una manera amena y didáctica de explicar las cosas. Y todos los directores de *Las Provincias* se hicieron maestros, incluso a la fuerza, de un ejercicio que venía como anillo al dedo para sortear la censura. Porque nadie ha echado la cuenta, pero la mitad de los últimos doscientos años los ha pasado el periodismo bajo una lupa censora: civil, militar o medio pensionista...

Los dos Llorente, y sus sucesores, amaron la historia de Valencia y procuraron extraer de ella cuanto de aleccionador había. Las efemérides están en las páginas del diario desde hace años y leguas. Pero si los Llorente se aplicaron a la historia, el padre a la mayor y el hijo a la menor, los siguientes directores confiaron la tarea a

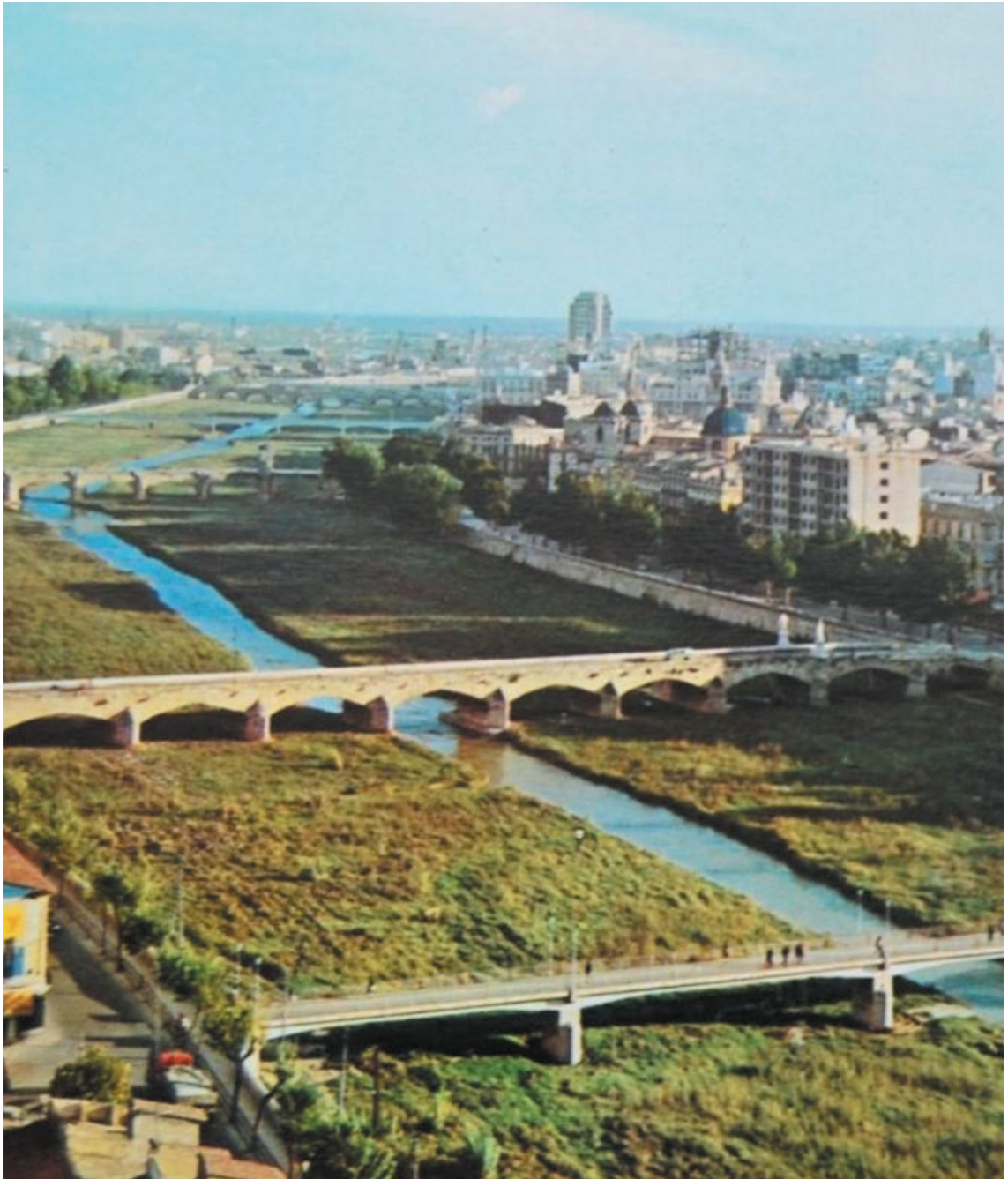
ilustres colaboradores. Desde Nicolau Primitiu Gómez-Serrano a Elías Olmos, desde Roc Chabás a Santiago Bru Vidal, el diario, y su *Almanaque*, están adornados de crónicas imperecederas. Junto a ellos, que eran la parte más intelectual e investigadora, siempre hubo otros que hicieron la tarea de cronistas con gracia y amenidad, como Vicente Vidal Corella, que antes que cronista fue periodista en la República y violinista en la Orquesta Municipal. Buscando nexos con la actualidad, él y otros, bucearon libres en episodios del pasado raros y extraordinarios, pero también en la vida corriente de las gentes que iban a los toros, compraban sábanas para el ajuar de la hija o trabajaban en el taller. Los hijos ilustres se recordaban, pero también había hueco para las fiestas y los sinsabores, para la vida anónima de cada día. Y para las grandes ilusiones de un pueblo que muchas veces se frustraban con desencanto.

Tuve la suerte de ser el sexto director de ese veterano periódico cuando iba a empezar a vivir su tercer siglo, tras el XIX y el XX. Y procuré asimilar el oficio de la crónica viendo y escuchando a mis maestros. Con la ventaja de que, en la redacción, teníamos muy a la mano la colección completa del diario, con páginas crujientes empolvadas aún por las aguas de la riada de 1957, que anegó las estanterías de la sede de la Alameda.

La crónica retrospectiva, sobre todo la que se funda en las hemerotecas, enseña, para empezar, a escribir. Porque los redactores antiguos, constreñidos por la falta de espacio, son una fuente de magisterio a la hora de sintetizar y ofrecer al lector un ramillete de detalles de ambiente complementarios. Con todo, la libertad de moverse arriba y abajo, de las dictaduras a las repúblicas, de un reinado a otro, de los sucesos a las obras públicas, y de las fiestas a los duelos, constituye el mejor placer del cronista que se ampara en los periódicos o, llegado el caso, en los dietaristas, que son redactores privados y sin periódico.

Las Provincias, pero también mis blogs (fppuche.wordpress.com, mardevalencia.wordpress.com), me han permitido la gimnasia casi diaria de la crónica retrospectiva. De modo que la oportunidad que me ha brindado la editorial Llibres de la Drassana de hacer

una selección de *Crónicas de Valencia* publicadas a través de uno u otro medio es una alegría muy especial. Porque honra al autor, pero honra también a un género adorable... del adorable oficio del periodismo.



El río Turia poco antes de su desvío en los años 60

I. En el principio fue el río

Dicen que había un río perezoso que se estancaba antes de llegar al mar. Dicen que en ocasiones era un río brutal y violento, traidor con los que dormían en sus orillas. De modo que los primeros colonizadores de aquel territorio buscaron el abrigo de una colina a la hora de fundar su ciudad. Vida y zozobra, esperanza y miedo, el río lo fue todo para el puñado de valientes que fundaron Valentia en su ribera. En el río tuvieron puerto y regadío, y en la loma, abrigo, templo y civilización.

Durante más de dos mil años, el Turia ha sido el sustento y la explicación de Valencia. Por el río llegó el comercio y la madera, la noticia, la fiesta y la fertilidad. Y cuando vinieron a darse cuenta, la ciudad se había configurado con muros, puentes y pretilles para protegerse de la furia de las aguas, y el Turia había conseguido modelar a los ribereños con el barro de sus avenidas. Hasta que una riada mayor que todas determinó que los valencianos tomaran una decisión cruel: desviaron el río al que tanto debían y le construyeron un cauce nuevo. Ahora Valencia es una ciudad con dos ríos y mantiene el cauce viejo, jubilado pero no muerto, en el noble oficio de jardín.



Gancheros descansando en una foto de principios del siglo XX

I. ¿Cuál fue la última maderada del Turia a su paso por Valencia?

Los gancheros, héroes anónimos, bajaron por el río hasta finales del siglo XIX los troncos que la ciudad necesitaba.

CUÁNDO BAJÓ HASTA LA CIUDAD DE VALENCIA, DESDE Ademuz y las tierras altas castellanas del Marquesado de Moya, la última maderada que se vio en el río Turia? ¿Cuándo bajaron los viejos gancheros para cerrar un oficio de siglos? ¿Cuándo se depositaron por última vez centenares de troncos en las peñas de la Zaidía, entre el puente de San José y el de Serranos? Algunos estudiosos afirman que todo terminó con la que llegó a Valencia en febrero de 1867, que aquella fue la última de las clásicas. O de las grandes. Pero las páginas de *Las Provincias*, y de otros periódicos, hablan del transporte de troncos por los ríos Turia y Xúquer en años muy posteriores. En efecto, en 1878 y 1893 se sabe que trabajaron los gancheros en el Turia. También en el Xúquer está citada una gran llegada de madera en 1883, mucho después de la riada de San Carlos; y en 1902 todavía bajaron troncos por el azud de Antella. O al menos hubo profesionales que hicieron una exhibición de su tradicional pericia sobre el río, ante el gobernador de la provincia.

“Era gente sobria y valiente, de tostado cutis y músculos de acero, de aspecto semiarábigo, vistiendo tosco y acampanado sombrero de negruzco fieltro, fuerte chaquetón de paño pardo, voluminosa faja y cortos zaragüelles de lienzo blanco y empuñando el gancho de su oficio, fuerte alabarda con la cual guían los maderos, los separan, los recogen y dan curso habilísimamente a ese montón enorme de troncos que del río lleva, y que en cada instante amenaza con un peligroso embarrancamiento”. El fundador de *Las Provincias*, Teodoro Llorente Olivares, los describió con esas románticas

palabras en su libro *Valencia*, publicado en 1887. Y sin duda los vio llegar, de joven, hasta el primer puente de la ciudad, todavía amurallada.

Los gancheros del Turia eran gente muy dura, esforzados trabajadores llamados *pastores de palos*, hermanos de oficio de los madereros que trabajaban en el Xúquer o en el Tajo. Muchos de los gancheros que bajaban por el Guadalaviar hasta Valencia venían desde Chelva, pero también los había en abundancia en el Rincón de Ademuz o en las tierras conquenses del Marquesado de Moya. Trabajaban “*por un mísero estipendio, tres reales y medio de jornal en dinero, cuarenta onzas de pan negro, una de aceite y media azumbre de vino*”, dice Llorente al describir la mala soldada de un oficio arriesgado que años más tarde tendría justo homenaje en una novela de José Luis Sampedro, *El río que nos lleva*, llevada después al cine.

Hay un reportaje de *Las Provincias*, del año 1933, en el que se afirma que las maderadas “*aún las han conocido las personas de edad avanzada*”. Escrita sin duda por Teodoro Llorente Falcó, en esa evocación del transporte de troncos por el río dice que “*los últimos madereros aún los recuerdan los más ancianos, con su traje de ‘camalets’ y su sombrero de ala ancha*”. *Las Provincias* se ha ocupado en numerosas ocasiones de esta tradición. Uno de los reportajes más recientes, de Fernando Herrero, reconstruía en 2006 la vida esforzada de unas gentes que, por tradición familiar, aprendían uno de los pocos oficios que aguardaban a los hombres de las montañas de Cuenca y del enclave valenciano de Ademuz. En otro trabajo anterior, sin embargo, Vicente Vidal Corella informaba de que en 1867 –aún se estaban derribando las murallas– había llegado a la ciudad de Valencia la última maderada. ¿Pero realmente fue así o se pueden rastrear otras más tardías?

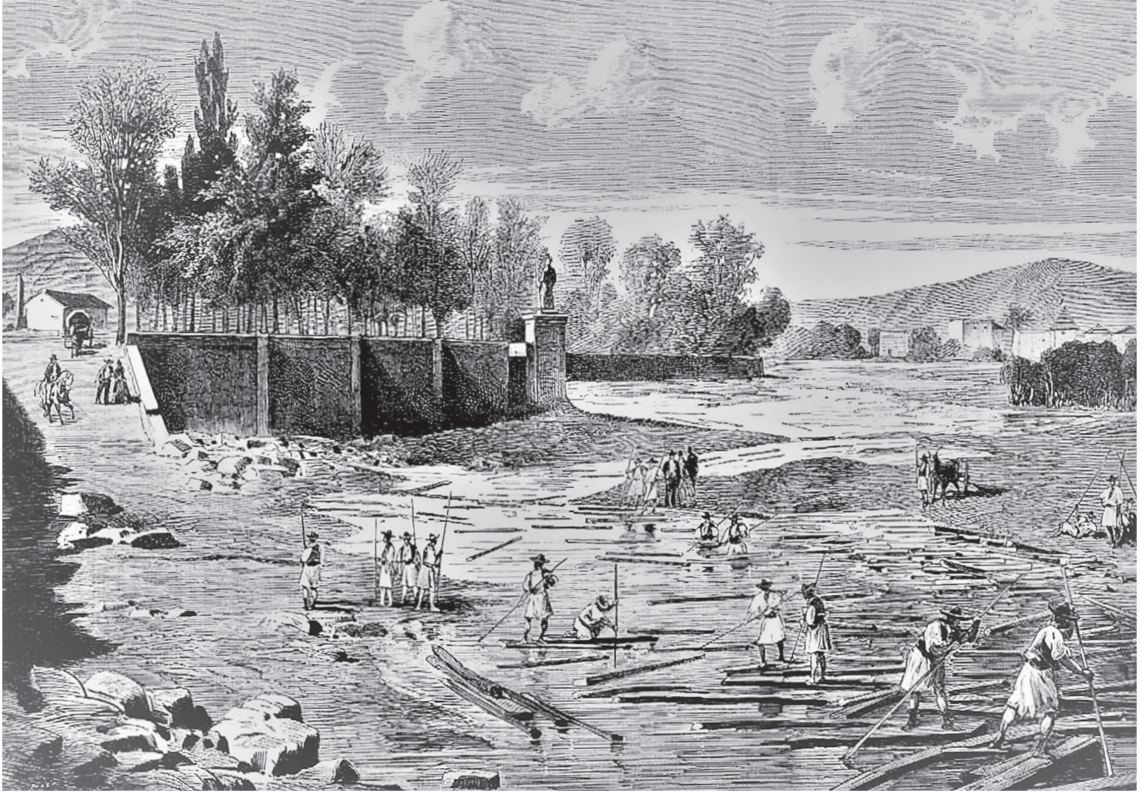
CAVANILLES, CONTRA LA MARINA

Al escribir Vicente Vidal Corella que la última maderada bajó por el Turia en 1867 dejó abierto un reto, ya que el reportaje de *Las*

Provincias de 1933 podía dar a entender una fecha aún posterior. Pero más allá de averiguar cuál fue la última que vieron los valencianos, y sobre todo cómo era la llegada de madera a la ciudad clásica, quizá lo primero que hay que recordar es que una buena parte de los bosques de la Serranía de Cuenca, y del Rincón de Ademuz, eran de la Corona y estaban asignados a la Marina.

Samuel Rubio Herrero, en su libro *Montes y ganaderos de la comarca del Rincón de Ademuz*, nos recuerda que el 31 de enero 1748 el rey Fernando VI firmó unas “Ordenanzas para la conservación y aumento de los montes de la Marina”, que establecieron cómo regular los bosques cuyos mejores ejemplares se reservaban para la construcción de buques de la Armada. Los de Ademuz, en consecuencia, quedaron bajo la jurisdicción del Intendente de Marina de Cartagena y de sus veedores, que recorrían los bosques señalando –se marcaban especialmente– los ejemplares de pino, carrasca o sabina que se debían cortar con destino a los astilleros. Ni qué decir tiene que los ayuntamientos no podían tocar ni un solo árbol y que los campesinos que lo hacían podían terminar en prisión. En materia de arbolado, pues, las gentes que nacían en la montaña, los expertos en maderas y bosques, se veían limitados a ser jornaleros en la tala, la saca y el transporte fluvial de la madera.

El primero en protestar y señalar que ese sistema de reserva para la Armada era una torpeza fue el botánico Antonio José Cavanilles. Samuel Rubio lo subraya especialmente en su libro. Y realmente fue un gran mérito de nuestro viajero, porque Cavanilles, cuando pasó por el Rincón de Ademuz y luego escribió sus *Observaciones sobre el Reyno de Valencia*, estaba haciendo un informe dirigido a la Corona y aún no habían pasado ni cincuenta años de la ordenanza de control férreo de los bosques dada por Fernando VI. Cavanilles dice que donde estaba el sello del comisario de Marina “*nadie puede cortar la menor rama, ni menos romper porción alguna*”. Y afirma que lo que se podían ver eran árboles de poco porte, ubicados “*en un suelo ingrato o nada favorable*”, así como carrascas “*siempre enanas y solamente útiles para rayos de rueda*”. El botánico valenciano iba directo al grano en su informe: “*Debería proceder la Marina*



Una maderada por el río Turia en 1875

a un serio examen de terrenos antes de prohibir el cultivo y pastos, y aquella cantidad que se juzgue necesaria para el real servicio, dejando el resto a los pueblos, cuya industria y sudores voluntarios harían fructificar lo que hoy queda inútil". Más claro, el agua.

Y es que, como todo modelo oficial español, el sistema, queriendo ser riguroso, era estúpido y seguramente corrupto. Si a un labrador le brotaba espontáneamente un pino o una carrasca en su campo, el ejemplar quedaba bajo protección oficial; el propietario del campo, mientras tanto, no podía tomar del bosque piñas y ramas con las que calentar su casa en invierno. No es de extrañar, pues, que hubiera ramalazos de violencia en los montes, labradores huidos, gentes injustamente condenadas. En un gesto que se nos antoja de un atrevimiento heroico, Cavanilles afirmaba: "*Creo que sería culpable de mi silencio si no hiciese ver lo que tiene todos los caracteres de abuso, introducido y fomentado ciertamente sin ciencia cierta desde los superiores*". Eso en un informe dirigido al rey...

"PARECE UNA FLOTA DE INDIAS"

La dura ordenanza de Fernando VI consagró maderas y bosques exclusivos para los astilleros de la Armada. Todas las grandes exploraciones, todas las expediciones y flotas que viajaban a América lo hacían sobre maderas bajadas por los gancheros desde los bosques de las montañas de la península. Las maderas que tantas veces volaron hechas astillas bajo el impacto de cañones enemigos también se encarnaron en los navíos gracias a los esfuerzos de los hombres de las almadías.

Cuando las Cortes de Cádiz se encargaron, en 1812, de abolir la ordenanza real, la cruel normativa ya había empobrecido, a lo largo del siglo XVIII, la España boscosa; y muy singularmente las tierras del Bajo Aragón, Cuenca y el Rincón de Ademuz. Los troncos señalados como mejores por los veedores oficiales habían hecho el camino fluvial de Valencia para emprender, desde allí, el viaje hacia los astilleros de Cartagena; pero el beneficio dejado a quienes

habitaban aquellos bosques se había limitado a los menguados jornales de los leñadores, arrieros y gancheros.

Los antiguos historiadores, como Gaspar Escolano, indican que el río Turia era navegable en una parte notable de su recorrido, especialmente en la época de dominación romana. Los trabajos geográficos más modernos lo han corroborado porque un cauce fluvial sin represas ni pantanos, y con pocos riegos, presentaba caudales mayores y cursos de mucho más calado: embarcaciones de escasa quilla podían remontar largos trechos del Turia. En su libro *El Turia y el hombre ribereño*, de 1960, Jaime Marco Baidal escribió: “*Lo que resulta bien cierto es que el río Turia sirvió hasta muy recientemente de medio de transporte económico y seguro de la gran cantidad de madera de pino que se cortaba en los pinares de Santa Cruz de Moya, aguas abajo*”.

Marco cita en este punto a Escolano, que en el siglo XVII había escrito esta descripción, tan ajustada como plástica: “*Porque siendo imposible sacarla (la madera) en carretas de aquellos bosques y sierras fragosas o por lo menos de inmenso coste, hasta ponerla en Valencia, mostró la necesidad a los hombres el atajo del río, con echar los maderos desde lo alto a su corriente y después, gobernándolos muchos peones, que andan sobre ellos con garfios y palos, como quien navega en barcos y no dejándolos hasta dar la vista a los mismos muros de la ciudad, llevados de la corriente, lo cual es una de las apacibles vistas que Valencia tiene el día en que toma puerto en ella la madera, porque en la muchedumbre de la chusma y de los pinos cortados, que entran en número de dos a tres mil, parece una flota de Indias entrando en el Guadalquivir*”. Espectáculo nacional: docenas de hombres trabajando y muchos más mirando desde la barrera.

En enero de 1267, Jaime I concedió facultad para la conducción libre de madera cortada en los bosques del interior montañoso a través de las aguas de los ríos Xúquer y Turia. Es la primera regulación que se conoce sobre transporte de troncos de la Valencia foral. Durante siglos, regantes del Turia y acequeros vigilaron con mucha atención el paso por el río de los gancheros, tan inquietante

para los intereses de los agricultores como la propia falta de agua. Las maderadas, para no interferir en los riegos, tenían que haber llegado a su destino antes del mes de abril. “*Todavía a principios de siglo bajaba madera por el río Turia hasta Valencia*”, nos dice Marco Baidal a renglón seguido. Luego, añade, “*no pasaba de Villamarchante, desde donde venía en el tren de Liria*”. Pero la construcción de embalses en los dos ríos, en el Turia y el Xúquer, a lo largo del siglo XX acabaría con una profesión legendaria que, por otra parte, encontró demasiados competidores en una red de ferrocarril y carreteras paulatinamente más densa y eficiente.

LA GRAN MADERADA DE 1878

La fecha que se había manejado para etiquetar el paso de los últimos gancharos por encima del azud de la Rovella, la actual Casa del Agua en el parque del Turia, fue, como hemos visto, la de 1867, establecida por Vicente Vidal Corella. Los míticos, los arrieados gancharos de Chelva, ante la mirada exigente de los supervisores de las acequias de la Vega, se supone que hicieron lo de costumbre en todos los azudes: cegar las salidas de agua de los laterales y maniobrar para provocar una subida del nivel ante la imponente obra escalonada de piedra. Cuando se lograba que la represa desbordara, cuando se precipitaban al menos tres palmos de agua sobre el azud, los troncos podían ser conducidos hacia el salto, que los maderos superaban con gran esfuerzo y riesgo de los gancharos. Sin embargo, hay un año más tardío, 1878, en el que los periódicos nos dicen que los madereros llegaron de nuevo a Valencia con una gran cantidad de troncos. Siguiendo el calendario establecido, las almadías tenían que navegar los ríos solo durante los meses que van desde noviembre a abril, con el fin de aprovechar los momentos de mayor caudal y de interferir mínimamente en las necesidades de riego de los agricultores.

Los ganchos y pértigas fueron vistos llegar en los días de enero, de heladas nocturnas y mañanas soleadas. *Las Provincias* del día 12, ante el grandioso escenario que ofrecía todo el tramo situado

entre el azud de Mislata y el puente de San José repleto de troncos, animó a los lectores a conocer aquel paisaje insólito que se intuía en vías de extinción: *“Los aficionados a disfrutar de la animada y pintoresca escena que ofrece la extracción de una maderada del cauce de nuestro río, por donde viene a flote desde el interior, tienen ya este motivo de distracción, pues anteayer llegaron al puente de San José las primeras maderas de la conducción que se esperaba”*, escribió un anónimo redactor.

Más de un millar de hombres se afanaban bailando sobre los troncos o trabajaban en el avituallamiento de la enorme tropa. Los gancheros saltaban de una madera a la contigua, casi sin apoyarse, sin dar opción a que el cilindro flotante se moviera: un resbalón siempre era peligroso, un remojón era inquietante, pero caer al agua entre varios millares de troncos de seis a ocho metros de largo podía ser extremadamente comprometido. De hecho, aquel mismo número del periódico daba testimonio de la dura vida del oficio del gancho: *“Uno de los pobres conductores de la madera que ha llegado a nuestra ciudad a flote por el río recibió ayer un golpe en la cabeza con una de las lanzas o ganchos que emplean para dirigir las piezas, resultando herido, y siendo por ello conducido al Hospital”*.

En días siguientes, la gente se arremolinaba en el puente de San José y en las orillas del Turia. El 15 de enero de 1878 escribió el diario que *“el deseo de disfrutar del hermoso sol que hace estos días en nuestro horizonte”* había llevado a mucha gente *“a presenciar el duro trabajo de sacar la madera”*. Fue una conducción *“compuesta en su mayor parte de rollizos, siendo escasas las piezas cuadradas que se ven en el agua”* y creó, según parece, una gran expectación.

CAMINO DEL OLVIDO

Por aquel entonces, en enero de 1878, Valencia estaba emocionada ante la boda del rey Alfonso XII con la joven María de las Mercedes de Orleans, la del infausto destino; el Ayuntamiento preparaba placas de mármol para recordarlo. En París se ponía a punto la

Exposición Universal de la electricidad y en la redacción de *Las Provincias* se ensayó el funcionamiento de un aparato llamado teléfono. Los madereros llegaban a la ciudad en los albores de la *cultura eléctrica*. Valencia conocía el ferrocarril de vapor desde hacía veinticinco años y estaba a la espera de que, en breve, se inaugurara la línea férrea que desde Barcelona iba a hacer posible conectar con la frontera. En una ciudad ya sin murallas, hacía dos años que las líneas de tranvías tirados por caballos llevaban a la playa.

En el Skating Ring, cerca de la Alameda, los jóvenes de la burguesía a la moda patinaban al atardecer. Mientras, un avisgado empresario compraba por 800 reales una ballena –o tiburón– que unos pescadores de bou habían arrastrado sin vida hasta la playa; en la Casa de Albalat, en la plaza de Mosén Sorell, se las apañó para exhibirla ante miles de asombrados vecinos de pago, antes de que el bicho entrara en putrefacción. Siguiendo su reloj antiguo, los madereros llegaban a una Valencia distinta que ya casi les había olvidado. Y que los convertía en espectáculo gratuito.

LA ÚLTIMA MADERADA VISTA EN VALENCIA, ¿DE 1893?

En los diarios no hay más información sobre el suministro fluvial de 1878. No obstante, sí que encontramos que en febrero de 1882 la prensa local hace nuevas advertencias sobre la chiquillería que acude al cauce del Turia a jugar entre los troncos, mientras se trabajaba en su extracción a tierra. En este caso es el diario *El Constitucional* el que afirma: “*Como muy oportunamente dice un colega local, sería conveniente que algunos municipales dieran un paseo por los puntos desde donde pueden evitar las desgracias, algo frecuentes muchos años, a que se exponen los chiquillos que bajan al cauce a jugar con los maderos que el agua trae a flote*”.

El 24 julio de 1883, en medio de la Feria de Julio y de la Exposición Regional, pudo leerse la noticia de que por el río Xúquer había una maderada que pretendía llegar hasta la ciudad misma de Alzira, razón por la que había tensiones entre el alcalde, partidario de

permitirlo, y el gobernador provincial, que optaba por no hacerlo. No se conocen más detalles del problema que se suscitó, pero basta ver la fecha para entender que algo extraordinario debía suceder, ya que, como era habitual, en el estiaje no se autorizaba el movimiento de troncos por los lechos de los dos ríos valencianos.

De cinco años después era la maderada que recordaba un reportaje sobre los gancheros publicado en el *Diario de Valencia* en 1924: “*La actual generación de la ciudad desconoce lo que es una maderada. Desde fines del pasado siglo no ha llegado madera por el Turia hasta los muros de la ciudad. Para presenciar la típica maderada hay que remontarse río arriba hasta Villamarchante o quizá más*”. El texto, que se ilustra con una fotografía tomada en 1920 de madereros trabajando a la altura de Chelva, reproduce también un grabado publicado a mediados del siglo XIX. En concreto, según escribe el veterano reportero, “*la última expedición de maderas que recuerdo fue la de febrero de 1888. La vi desde la Pechina*”. En su trabajo describe con detalle el minucioso proceso que se seguía, con inspección anterior y posterior, para que los troncos atravesaran la presa de Manises sin causar daños a las infraestructuras. Como se acostumbraba, se provocaba una subida del nivel de las aguas en el azud, con el fin de que fluyeran con mayor facilidad. En este eran “*varios millares de rollizos y piezas cuadradas, de Gea de Albarracín, dedicados para la construcción y consignados a los almacenistas Blas y Martí*”. También señalaba el informador que la madera había salido dos meses atrás de la base de partida, aunque “*tuvo un paro forzoso a causa de una nevada*”.

Pero aún cinco años después de aquella fecha, en 1893, una ciudad que ya conocía la luz eléctrica y el teléfono pudo ver, en *Las Provincias*, dos líneas de información reveladora: “*Don Francisco Corín ha solicitado del señor gobernador conducir a flote por el río Turia una partida de madera de su propiedad*”. Nada más, no hay más detalles. En todo caso, esta de 1893 pudo ser, en realidad, la última maderada que llegó a Valencia por el cauce del Turia. Precisamente, un estudio del profesor Catalá Gorgues nos indica que en los fondos municipales, que estudió en profundidad, hay un

interesante grabado sobre el duro trabajo de los madereros fechado en ese mismo año de 1893.

No en vano, en 1888 Valencia había quedado enlazada con Lliria mediante el ferrocarril de vía estrecha; y en 1890 había llegado la línea de vía ancha, de manera que la estación de Vilamarxant permitía anular el tramo final del viaje de la madera por el río Turia, en el caso hipotético de que tal necesidad siguiera abierta. Por esa razón, el 15 de enero de 1898 una crecida del Turia fue la causa de que las aguas revueltas trajeran hasta la ciudad, de estampida y sin control alguno, una partida de troncos que estaba detenida en Vilamarxant. Se les vio llegar entre las doce y media y las tres de la tarde. En el azud de Mislata y en otros puntos el diario dice que *“algunos individuos pescaron varios de dichos troncos”*, mientras que otros maderos fueron recogidos muchas horas después en la playa *“hasta que, enterado el concejal señor Ayora, lo evitó dictando algunas disposiciones”*.

La Valencia del siglo XX ya no conocería, al parecer, las maderadas conducidas por unos aventurados hombres que hacían de la necesidad virtud.