
Informe sobre els ponts de ferro, barques i camins de sirga a la Ribera del Xúquer

Autor: Comissió de Llegat històric i artístic
Coordinadors: Glòria Marcos, Francisco Pérez Puche i Jesús Huguet.
Aprovació: Ple de 30 de gener de 2012
al Museu de Ciències Naturals de València

Antecedents

El Consell Valencià de Cultura ha realitzat en diverses ocasions informes sobre construccions o elements patrimonials que tenen com espai o marc geogràfic el riu Xúquer en el seu discórrer per les comarques de la Ribera Alta i Baixa.

El Ple del C.V.C. de 29 de març de 2010 aprovava l'informe *Sobre la declaració com a B.I.C. del Pont del Rei de Gavarda*,¹ enllestit a la Comissió de Llegat Històric i Artístic, coordinat pels consellers Sra. Morenilla Talens i Sr. Huguet Pascual. El 27 de juny de 2011 també s'aprovava l'*Informe sobre la declaració com a Be de Rellevància Local (BRL) del pont de ferro Alfonso XIII sobre el riu Xúquer, als termes de Sueca i Fortaleny*,² també de la Comissió de Llegat i coordinat per la consellera Isabel Morant i el conseller Jesús Huguet. I el 24 d'octubre de 2011, enllestit per l'esmentada Comissió i coordinat per la consellera Gloria Marcos i els consellers Ramón de Soto i Jesús Huguet, el Ple donava la seua aprovació a l'informe *Sobre la declaració com Be de Rellevància Local (BRL) del pont de ferro sobre el riu Xúquer, als termes d'Albalat de la Ribera i Polinyà del Xúquer*.³

Tot i la possibilitat de rebre més peticions per informar sobre possibles declaracions com B.I.C. o com B.R.L. d'elements patrimonials d'eixe territori, donada la quantitat de ponts de ferro o d'altres construccions o manifestacions patrimonials, la Comissió de Llegat Històric i Artístic decidí, a la sessió del mes de novembre de 2011, encomanar a la consellera Gloria Marcos i als consellers Francisco Pérez Puche i Jesús Huguet la realització d'un informe sobre la totalitat dels ponts de ferro i altres elements patrimonials i històrics que formen part del conjunt patrimonial del riu Xúquer en les comarques esmentades⁴. Amb eixe propòsit els ponents consideren que a més dels ponts de ferro cal fer esment de dos components que han estat essencials a la història del riu i comarques: les barques per travessar el riu i els camins de sirga. Possiblement, en un futur no massa allunyat, caldrà entrar a valorar la possible consideració administrativa de restes arqueològiques que tenen

¹ Informe sol·licitat per l'Ajuntament de Gavarda.

² Informe demanat per la Conselleria de Cultura i Esport.

³ Informe també sol·licitat per la Dir. Gral. De Patrimoni Cultural de la Conselleria de Turisme, Cultura i Esport.

⁴ Cal assenyalar que ja a l'informe sobre el Pont del Rei de Gavarda, els ponents indicaven la conveniència de recuperar elements arquitectònics com la Casa del Rei, al terme de Vva. de Castellón, que conformava un tot amb el Pont del Rei.

com referent territorial i històric el riu⁵, però en l'informe present reduïm l'estudi als elements imprescindibles per materialitzar el pas sobre el Xúquer i també imprescindibles per endinsar-se en la pròpia història comarcal. El professor Joan F. Mateu i Bellés, al seu pròleg al llibre *Les barques del Xúquer*⁶ ens diu: *El Xúquer ha anat construïnt la Ribera....., el riu marca l'eix al llarg del qual s'articulen simètricament els ambients riparis, els successius nínxols ecològics, les arquitectures bàsiques del paisatge i, fins i tot, les morfologies del territori. Però, a més, el riu viscut pels riberencs és un producte de la història humana que ha anat lligant i relligant les formes de viure i habitar una plana d'inundació.*

Les barques i els camins de sirga

Cal assenyalar que el volum d'aigua que als segles XX i XXI considerem normals al riu Xúquer no tenen res a veure amb els històrics, quan no hi havia regulació de pantans i embassaments i aprofitaments intensius que tant minven el caudal en l'actualitat.

El riu Xúquer fou navegable fins Alzira, segons testimonis que podem veure al llibre de Vicente Castañeda, *Relaciones topográficas*, que en 1998 va reeditar el CVC. Al seu volum II, pag. 39, Castañeda afirma que la navegabilitat *no ofrece la menor duda*, i cita a Al-Idrisi que ja havia esmentat les conduccions de fusta des de les pinedes de Conca a Alzira i Cullera. A les següents pàgines, l'autor, fa interessants observacions sobre el caràcter artificial del braç del riu que envolta Alzira, així com de diverses autoritzacions dels monarques valencians sobre la navegació i ús del Xúquer.

Abans que la construcció de ponts permeta un trànsit fàcil i fluent seran les barques les que faran possible el pas del Xúquer. Barques que en determinats llocs (cas de Sumacàrrec, Antella i Tous) dada l'absència de construccions estables estaran vigents fins ben entrat els anys seixanta del segle XX. Això ens permet comprendre que la percepció del temps adquireix un valor cultural en assolir els trànsits des d'una vessant ara estranya però en altres èpoques essencial.

Al segle XIV⁷ trobem documentació prou abundant sobre les barques que a la Ribera Baixa donaven servei al encreuament del riu per Albalat, Segayren, Riola i Fortaleny. A les darreries de l'esmentat segle ja se'ns parla dels peatges per usar les barques d'Alzira i Alcosser. Tradicionalment eixes barques servien per traspasar el Xúquer en el camí de València als territoris del sud. Els tres itineraris que se'utilitzaven eren el de la Vall de Càrrec (Vallfarta), el central per Alzira i l'oriental per Cullera. La construcció de ponts resistents i d'obra semblava prou difícil dada la inestabilitat i

⁵ GOMEZ-FERRER, Mercedes. "El Marqués de Zenete y sus posesiones valencianas. Mentalidad arquitectónica y artística de un noble del Renacimiento". Anuario del Arte, 2010. Valencia. En aquest estudi, la professora Gómez-Ferrer, ens apropa a un palau i jardins, al desaparegut lloc d'Alcosser junt a Alberic, units al riu i al qual i barca d'Alcosser.

⁶ PONS ALOS Vicent i PONS PONS Valentí. "Les Barques del Xúquer", Sumacàrrec 2002.

⁷ Vd. "Les Barques del Xúquer", op. Ct.

inundabilitat del territori⁸ i en conseqüència seria l'ús de barques la solució més escaient. Només a Alzira coneixem l'existència de dos ponts de pedra medievals, el de sant Josep enderrocat en 1921 i el de sant Gregori o dels Sants Patrons enderrocat en 1967. A Cullera existia un pont de fusta sobre barques⁹ que permetria travessar la corrent d'aigua del riu. Serà en el trànsit del XIX al XX, amb la construcció dels ponts de ferro¹⁰ quan les barques deixen de tindre la funció essencial anterior i perdran el protagonisme que fins eixe període havien posseït.

Però en alguns indrets, especialment en el tram entre Alberic i Tous¹¹, l'aprofitament de les barques encara va durar fins ben entrat el segle XX. De fet les barques de Sumacàrcer i Tous prestaren servei fins ben entrada la dècada dels anys seixanta del XX, i la d'Antella-Cotes, *La Barqueta*, durarà fins a les acaballes del segle.

Un altre tipus de barques, el de les areneres, convisqueuren amb les anteriors fins a quasi les darreries del segle però dada la seua condició estrictament comercial i sense incidència pel trànsit fluvial no seran objecte d'este informe.

Les barques d'eixe tram (Alberic-Tous) de riu foren, d'oest a est: la de Tous¹², la de Sumacàrcer¹³, la de Cotes-Antella¹⁴, la del Rei¹⁵ i la d'Alcosser¹⁶.

Unit al tràfec de les barques trobem els *Camins de sirga* o espais des d'on s'arrastren els vaixells. En ocasions eixos camins són de llarg recorregut ja que la barca pot desplaçar-se vorejant el riu trams extensos, en altres casos el recorregut és mínim, però en tots dos casos al servei de la barca existeixen espais trepitjables. El Dret Romà contemplava com d'ús públic aquest tipus de vies per ser necessaris en l'arrossegament d'embarcacions o per arreplegar els enviaments de fusta en els

⁸ A l'informe sobre el Pont del Rei de Gavarda s'assenyalava la dificultat constructiva pel canvi continu del llit del riu així com per les revoltes socials que en el trànsit del XVIII al XIX es produïren a la zona.

⁹ Vd. "Les Barques del Xúquer", op.ct.

¹⁰ D'Alzira (1899), Cullera (1905), Riola-Sueca-Fortaleny (1916), Gavarda (1917), Albalat de la Ribera-Polinyà del Xúquer (1917).

¹¹ Evidentment ens referim al Tous històric no a la població actual del mateix nom que és conseqüència de la inundació de l'antiga vila per la construcció del Pantà.

¹² Encara que usada des de segles anteriors serà a partir del XVII quan adquirirà protagonisme en fer-se imprescindible per passar des del conjunt urbà a l'horta i Castell del poble. Serà de les darreres en prestar servei, desapareixent amb la construcció del Pantà de Tous que negà el casc urbà.

¹³ Comença a fer servei ja al segle XV i deixa de prestar-lo en 1960, en construir-se una passarel·la que per travessar-la tenia que pagar-se peatge.

¹⁴ Entrà en servei en 1684 i serà la darrera en perviure fins 1982. Només la "pantanà" d'eixe any va acabar amb un sistema històric de pas del riu. El darrer barquer seria Joan Folques Major, amb qui s'acaba la llarga tradició dels barques del Xúquer, alguns dels quals són personatges rellevants de la història valenciana.

¹⁵ S'anomenava així perquè era la que servia el Camí Reial. Una vegada travessat el riu es trobava la Casa del Rei, una mena d'hostal per reposar i canviar les cavalleries. Va estar en ús fins principis del XX quan es construeix el Pont de Ferro de Gavarda. Un dels seus servidors, conegut com el Barquer del Rei, va ser el cap de l'avalot de 1801 que, com diu a les seues memòries Godoy, hauria pogut estar l'inici de la revolució burgesa a territori espanyol.

¹⁶ La d'Alcosser és una barca que reuneix tots els pros i contres d'aquests mitjans de transport en este espai geogràfic. D'una part, pròxima a Alberic i en línia recta amb Xàtiva, és la que permet un trànsit més ràpid entre les dos poblacions més poblades en esta àrea del riu, en conseqüència serà de les més aprofitades. Però la seua situació junt als meandres del riu, alterables prou sovint, i la confluència amb el riu d'Albaida propicia uns perills d'inundació gens menyspreables. De fet la barca i la població (actualment és una partida del terme municipal d'Alberic) van desaparèixer pràcticament per la inundació de S. Carles a les darreries del s.XIX.

quals¹⁷. Encara ara el dret civil espanyol¹⁸ esmenta l'ús públic dels camins, obligant els propietaris de les riberes dels rius a deixar llibertat d'emprament per a les tasques relacionades amb l'aprofitament de les corrents fluvials.

Actualment és difícil advertir trams continus i extensos d'eixos camins al nostre territori. L'abandonament d'ús dels marges del riu ha propiciat que els canyars esborren i absorbeixen aquests tipus de via. Per altra part les intervencions, dutes a terme a partir de les inundacions de 1982 i 1987 per tal de limitar els perills de les riuades, han ajudat a la pèrdua dels viaranys.

En qualsevol cas si és apreciable l'existència d'alguns trams¹⁹ que certifiquen la memòria d'unes vies que eren vitals per al trànsit i la pròpia subsistència de les poblacions riberenques.

Els Ponts de ferro²⁰

Tal com hem senyalat abans els ponts de ferro construïts entre 1899 i 1917 responen al criteri de servei als camins i carreteres que des de València enllaçaven amb les comarques del sud i amb Madrid per la Mancha, com ara el Camí Reial que propicià amb la construcció del Pont de Gavarda l'abandonament de les barques del Rei i Alcosser.

Els ponts: Alzira, Cullera, Sueca-Riola-Fortaleny, Gavarda i Polinyà-Albalat, presenten característiques semblants (el material constructiu –ferro- per exemple) i el model formal (a pesar que algun a de les construccions per l'extensió tinga dos voltes en lloc d'una que és l'habitual).

Estes construccions tenen sovint una consideració administrativa²¹, local o comunitària o estatal, que permet un recolzament davant possibles agressions, alteracions i interferències. Però ni tots estan inclosos en eixa formalitat legal ni l'actuació municipal, o d'altre nivell, suposa la seguretat de manteniment adequat del pont. Per això caldria propiciar un reconeixement global de tots eixos ponts tal i com s'ha fet ja en els casos de Riola-Fortaleny-Sueca o Albalat de la Ribera-Polinyà del Xúquer.

Tots els ponts de referència són d'arc tesat amb tauler inferior, sistema conegut al món de l'enginyeria com *bow string*, i en el seu moment responien al model de disseny més modern i a les més avançades tècniques constructives. Per altra part, els ponts, foren conseqüència de les gestions de líders polítics valencians davant el Govern central i la Corona, com fou el cas del senador Peris Mencheta, promotor i impulsor del pont de Fortaleny-Riola-Sueca, conegut com *Pont d'Alfonso XIII*.

¹⁷ Jaume I, al "Llibre dels feyts", parlant d'Alberic indica que es troba junt al gual Barraga (Vadum Barraga). Eixe gual fou, durant molts segles, el lloc on es rebia la fusta que dels boscos de l'interior valencià o de Conca s'enviava a Xàtiva i els llocs del voltant.

¹⁸ L'article 553 del Codi Civil contempla els camins de sirga com espais de servitud pública pel seu interès per la flotació, navegació, pesca i salvament.

¹⁹ A la zona entre el Pont del Rei, inacabat, al terme de Gavarda; una tirada junt a l'antiga població d'Alcosser; un altre tram sota el nou pont d'Alberic a la Poble Llarga i Gavarda; un altre al terme d'Alzira, pròxim a l'actual estació de ferrocarril;.....

²⁰ Cal esmentar que els ponts de ferro als que fem referència en l'informe són els històrics, bastits en el trànsit del XIX al XX, que servien a les vies de comunicació terrestre. No parlem, en conseqüència, dels ponts de ferro construïts posteriorment per tal de donar servei als ferrocarrils (RENFE, Metrovalencia) que també creuen el riu en la comarca.

²¹ Cal recordar els informes del CVC esmentats anteriorment.

A l'inici d'un període en que l'automòbil ja començava a estar present en la vida quotidiana, els ponts responien a trets de la més avançada modernitat i eren ferramentes imprescindibles pel desenvolupament de l'economia.

Per tot això presentem les següents conclusions:

Conclusions

1. El C.V.C., dades les manifestacions patrimonials del tram del riu Xúquer objecte d'este informe, proposa que tant les autoritats municipals com autonòmiques responsables estudien la possibilitat de crear un inventari dels elements històrics que han estat rellevants en la pròpia configuració d'eixes comarques, com per exemple els ponts de ferro, els camins de sirga o les barques de pas del corrent fluvial.
2. Concretament caldria estendre la declaració de Be de Rellevància Local (B.R.L.) que ja tenen alguns ponts als que encara no gaudeixen d'eixa condició. Be directament per la Conselleria de Turisme, Cultura i Esport o pels municipis afectats convindria iniciar l'oportú expedient.
3. Tot i la dificultat de la recuperació dels camins de sirga es convida a les organitzacions agràries i als municipis per tal que delimiten i senyalitzen aquestes vies o, en els casos que fóra possible, recobren l'espai històric que les conformava.
4. Igualment seria convenient senyalitzar els llocs des d'on efectuaven el seu trajecte les barques²². Adequant, al mateix temps, l'accés a aquests espais per tal que els veïns i visitants conegueren uns llocs d'importància històrica. Seria escaient que en els rètols es feren constar succintament algunes dades patrimonials o històriques que possibiliten al visitant un coneixement, encara que elemental, de la importància de l'indret.
5. La possibilitat de recuperar alguna de les barques utilitzades²³ podria servir tant a efectes d'atracció turística com d'element pedagògic, be situant-la al mateix riu o a un espai adequat pròxim al lloc on realitzava el seu treball.
6. Als municipis corresponents caldria convidar-los a que recuperaren la toponímia històrica de partides, carrers o camins lligats als elements patrimonials esmentats.
7. Com deien a la Conclusió núm. 3ensem que en la tasca recuperadora de tot aquest patrimoni deuen tindre un protagonisme rellevant les organitzacions agràries i ecològiques que coneixen profundament el territori.
8. Aquest Informe s'enviarà a la Conselleria de Turisme, Cultura i Esport, a la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, a la Diputació de València, als Ajuntaments de Tous, Sumacàrcer, Càrcer, Cotes, Antella, Gavarda, Beneixida, Alcàntara del Xúquer, Villanueva de Castellón, Alberic, Carcaixent, Benimuslem, Alzira, Algemesí, Albalat de la Ribera, Polinyà del

²² Evidentment sempre que fóra possible la senyalització, cosa que és impossible en el cas de la barca de Tous pel Pantà.

²³ Cal recordar que la d'Antella-Cotes apenes fa trenta anys encara estava en servei.

Xúquer, Riola, Fortaleny, Sueca i Cullera ,a la Confederació Hidrogràfica del Xúquer, a la F.V.M.P i a tots els municipis i organitzacions agràries i/o ecologistes que manifesten el seu interès.