




Las barcas del río "Xúquer"

El "Xúquer" ha ido construyendo la comarca de La Ribera. Este río marca el eje a lo largo del cual se articulan simétricamente los ambientes riparios, los sucesivos nichos ecológicos, las arquitecturas básicas del paisaje y hasta las morfologías del territorio. Pero además el río vivido por los ribereños es un producto de la historia humana que ha ido uniendo las formas de vivir y habitar una hoja de inundación. No gratuitamente los propios ribereños han ido modelando el "Xúquer" aprovechándolo para realizar diversas actividades productivas en las gruesas riberas fluviales.

Las barcas del "Xúquer" son un testimonio de este pasado todavía próximo del río, pues éstas pertenecen a la larga memoria del río. El agua y el río, unido a su población, la economía, el paisaje y el patrimonio cultural son el elemento común de esta zona. Y uno de los referentes de este patrimonio y paisaje singular son precisamente las barcas, prácticamente desaparecidas en su totalidad hoy en día, y casi olvidadas. Las barcas del "Xúquer" nos documentan acerca de la cotidianeidad de los diferentes pasos fluviales por unos parajes ahora abandonados, sobre la diversidad de un río de aguas abundantes antes de las obras de regulación y expansión de los nuevos regadíos, y sobre las generaciones y sagas de barqueros y de maestros carpinteros y calafateadores. Las barcas llanas y anchas, humildes, transportadoras de vecinos, viajeros o cargas nos hablan de un "Xúquer" vivo y cercano, brillante y provechoso. Son una muestra de valiosos recortes de la memoria de los ribereños, una muestra de una riqueza cultural perdida vinculada al hecho de la rivalidad. La barca fue, para los ribereños, un vehículo de unión y de comunicación.

Barca entre Cotes y Antella, en Càrcer



La historia de las barcas del "Xúquer" es también una historia de personajes: barqueros, calafateadores, transeúntes y vecinos de las diferentes localidades de La Ribera. Desde la misma conquista cristiana del siglo XIII, los ríos y las barcas de paso fueron consideradas regalías, y por tanto formaban parte del Real Patrimonio. En algunos casos estas se mantuvieron en manos de la Corona, en otros los privilegios fueron otorgados a señores particulares, como es el caso de la mayoría de barcas del "Xúquer". Al lado de estas barcas de uso público y complemento de la red de caminos, se documentan también barcas privadas, entre las cuales destacan las que formaban parte del utillaje de los molinos y las denominadas "areneras".

La referencia más antigua que se conoce sobre las barcas del "Xúquer", es una franquicia concedida por D. Gonçalo García al abad de Valldigna para poder utilizar sus barcas de Segayren, Albalat y Riola. Del año 1388 data un primer listado de barcas del "Xúquer". Una después la documentación notarial recoge una subasta de los peajes de Alzira y de la arca de Alcosser. El control de los pasos del río entre Alzira y Cullera no estuvo exento de problemas, así encontramos un primer proceso entre Corbera y Huc de Mur por diversas barcas en 1432. Los litigios sobre los derechos de barcas continuaron a través de la historia. Se conocen también ejemplos de barcas para uso particular en el "Xúquer" que datan del año 1416 y 1460.

Las comunicaciones entre Valencia y su Huerta con las tierras del sur del "Xúquer" siguieron tres itinerarios. El occidental, a través de la Vall de Càrcer (Vallfarta según Cavanilles); el central, por Alzira y el oriental, por Cullera. Prácticamente hasta el siglo XX solo habían puentes en Alzira y Cullera. La dificultad para poner puentes resistentes a las inundaciones se suplió, por tanto, con las barcas de paso, que en la Edad Media eran 4 entre Alzira y Cullera (Albalat, Segayren, Riola y Fortaleny) y 2 entre Cofrentes y Alzira (Sumacàrcer y Alcosser). Frente a los ríos de las características del "Xúquer" la única alternativa



la daban los puentes de madera o de barcas, o las barcas propiamente dichas, muy utilizadas en este río hasta el siglo XX. Ya a principios del siglo XX se construyeron seis puentes metálicos desde Gavarda a Cullera (el de Alzira, el de Cullera, el de Gavarda -1917- y los de Albalat de la Ribera, Riola-Sueca y Sueca-Corbera).

En el tramo comprendido entre Alberic y Tous son también 4 las barcas documentadas:

-la de Alcosser: alquería entre Gavarda y Alberic, despoblada en el siglo XIX, es la más antigua y aparece documentada desde el siglo XIII. La denominada barca del rey dependió en el siglo XVII del Duque del Infantado. Al construirse la carretera en el año 1786, Carlos III recuperó la regalía instalando una nueva barca entre Alcàntera y Beneixida y Gavarda-Alberic. El aumento de los transeúntes y de las diferencias del lecho del río, llevó a colocar dos barcas en el siglo XVIII, separadas unos 400 metros. A finales del siglo XIX esta barca fue sustituida por un estrecho puente de madera, hasta que en 1917 se construyó el puente de Gavarda

-la de Sumacàrcer: fue colocada en el río por privilegio del año 1431, dejó de prestar sus servicios alrededor de 1960 al construirse una pasarela

-la de Tous: aunque son usos medievales comenzó a tener presencia continuada desde el año 1617, se mantuvo en el "Xúquer" hasta los años 70 del siglo XX, cuando el pueblo de Tous cambió de emplazamiento

-la de Antella y Cotes: conocida por "la barqueta" comenzó a ejercer como vehículo de paso entre las dos poblaciones en el año 1684, aunque solo a partir de 1756 tuvo privilegio real. La barca más joven ha sido las que más ha durado, todavía el 20 de octubre de 1982, día de la "pantanada" de Tous hacia el servicio para el que fue construida, su último barquero fue Joan Folques Major.



La barca de Antella y Cotes



Cruzando el río por el paraje del molino viejo de Tous



Las reparaciones de las barcas y la construcción de las nuevas naves corría a cargo de los maestros carpinteros y calafateadores contratados por el señor de la población, casi siempre procedentes de Catarroja y El Tremolar. Sus dimensiones no eran siempre las mismas, solían tener más de 10 metros de eslora y más de 4 de manga. Para su construcción se utilizaba sobretodo madera de pino rojo, eran calafateadas con sumo cuidado por dentro y fuera, con alquitrán y estopa. Las barcas se utilizaban básicamente para cruzar el río, ante la necesidad de tener que trabajar en las tierras de la otra parte de la ribera, pues habitualmente los términos municipales se extienden a uno y otro lado. Los trabajos diarios del barquero consistían en vaciar de agua la bodega si se había producido alguna filtración, soltar las cadenas del amarre, girar el remo y tirar del cable para acercar bien la barcas y facilitar el cómodo acceso de las personas y los animales que esperaban; y después, arrancaba con esfuerzo el movimiento de la barca hacia el otro costado, que por efecto de la corriente continuaba sola al resbalar sobre el cable con ayuda del torno.

Con la edición, por parte de la Asociación Macizo del Caroig, del libro de fotografías de Fermín J. García Pons "Les barques del Xúquer" se ofrece una mirada de las actividades de las barcas a lo largo de la época foral, captando la cotidianeidad natural y cultural del río antes de su desaparición. En él, hay documentación que habla del pasado secular de las modestas barcas establecidas en los pasos del río. Las barcas y los puentes de barcas también fueron claves en el antiguo Reino de Valencia. La edición de libro trata de concienciar a la gente e instituciones de la necesidad de recuperar estos fondos patrimoniales. Las 100 imágenes que reúne toman como tema monográfico las barcas del "Xúquer" de Tous, Sumacàrcer, Antella-Cotes, Càrcer-Gavarda, Alcosser-Alberic, Alzira, Riola, Albalat de la Ribera, Fortaleny-Sueca y Cullera.

Las cámaras fijaron numerosos momentos de un río atravesado por vecinos y viajeros, reteniendo los nombres de las últimas barcas y la fisonomía de aquellos viejos barqueros y de ocasionales transeúntes, mientras otros utilizaban los modernos puentes de hierro. Por otro lado las primeras páginas analizan las barcas del "Xúquer" desde la documentación archivística, un trabajo del historiador Vicente Pons Alós.



Calafateando la barca