

# ACTES

de la VIII Assemblea  
d'Història de la Ribera

CULLERA, 2000



*volum miscel·lani*

EDICIÓ A CURA DE JOSEP APARICI



# EL PONT DEL REI SOBRE EL XÚQUER<sup>1</sup>

*Josep Lluís Cebrián i Molina*

El pont és el primer enginy que permet l'home volar. D'entre tots els enginys amb els quals l'home ponteja la Natura i se l'apropia, el pont conserva al llarg de les edats l'encís del vol, la fascinació d'aconseguir la riba del desconegut, el poder embriagant de franquejar l'abisme.

...Quan un pont cau, el paisatge recupera la seua invisibilitat, ja que els ulls del pont deixen de crear, en la soledat i per delegació de l'ull humà, el paisatge. Si és veritat que sols existeix plenament allò que es veu, les ruïnes d'un pont assenyalen la victòria del buit. Però, sobretot, la caiguda d'un pont esfereix perquè amb el pont ha caigut també a les tenebres, vençuda per la superioritat de la ceguesa, la intel·ligència que el va aixecar.

El pont, en la teologia de l'obra pública, representa una correcció a la creació divina que demana una reparació o fonament en les potències tenebroses.

(Juan García Hortelano, El vol constant)

Molts dels viatgers que travessen la Ribera Alta per la carretera estatal 430 detenen la mirada per un moment en les "ruïnes" d'un pont de pedra que hi ha a meitat de camí entre Alberic i el port de Càrcer. En realitat i com anem a aclarir de seguida, no es tracta de les ruïnes d'un pont assolat per les riuades, sinó d'un pont inacabat que tanmateix, manté en peu des de primeries del segle XIX l'estructura bàsica i tots el ulls oberts. Per reprendre el fil de les paraules de Juan García Hortelano amb les quals hem volgut presentar aquest treball, el Pont del Rei no és malgrat la desídia del temps un pont caigut. Ans al contrari, manifesta el triomf de la intel·ligència que el va aixecar, la victòria de la plenitud, la superioritat de la visió de futur.

---

<sup>1</sup> Aquest treball, fins ara inèdit, fou premi d'assaig "Vicent Jacinto i Pérez" en els XXII Premis Literaris d'Alberic, Sant Joan 1994. Amb motiu de la publicació d'aquestes actes de la VIII Assemblea d'Història de la Ribera hem actualitzat una mica el text i la bibliografia.

El pont havia de salvar el pas del camí reial de València a Madrid pel riu Xúquer. Aquest camí es va iniciar en el regnat de Carles III de Borbó, dins d'un pla radial de carreteres que havia d'enllaçar la cort madrilenya amb les "províncies". Per tal de finançar-les es va establir un impost sobre la sal. Les obres del camí van començar el 1765. En 1778 el comte de Floridablanca, el constructor de 233 ponts per tot el regne, va detenir les obres. Llavors l'itinerari entre Alberic i València ja estava acabat. Entre Alberic i Almansa les obres estaven avançades. El Camí Reial eixia de València per l'antic camí reial medieval (Catarroja-Silla-Almussafes-Algemesí-Alzira-Carcaixent-Xàtiva), però a Catarroja es separava i continuava per Alginet, Montortal, l'Alcúdia, Massalavés, Alberic, el Port de Càrcer i els pobles de la Costera de Ranes, continuant per la vall del riu Canyoles fins al port d'Almansa. Per tot el camí es van bastir nombroses ventes, algunes de les quals han desaparegut fa uns anys amb la transformació de la carretera en autovia. És el cas de la venta de Montesa i també de la del Rei, en terme de Castelló de la Ribera. D'altres van desaparèixer fa anys, com la de l'Alcúdia de Crespins. En la venta del Rei, molt propera al Pont del Rei, hi havia en la façana una làpida que deia: REINANDO / CARLOS III / AÑO / 1786. En la venta de Rotglà es conserva una inscripció que diu: REINANDO CARLOS III / AÑO DE / 1786 / SE HIZO ESTE DIVERSORIO / BAJO LA DIRECCIÓN / DE D. MANUEL SERRANO. La porta d'entrada a l'hort d'aquesta venta també és de pedra i en el brancal de la dreta conté la inscripció: AÑO / 1788.

Segons Carme Sanchis i Juan Piqueras la calçada havia de tenir 14 vares d'amplària (poc menys de 12 metres) entre les rases. La part ferma per al trànsit de carruatges en temps de fang havia de tenir 8 vares (poc menys de 7 metres), feta de pedra, grava i arena. Als costats d'aquest carrer central, de terra ferma, hi havia dos carrils de terreny natural lliure, de 3 vares d'ample cadascun, per tal de facilitar les



maniobres dels carruatges. Es tractava doncs d'una veritable autopista de l'època, amb unes despeses de construcció elevades. L'obra fou considerada per alguns enginyers prestigiosos com Betancourt de luxosa i excessiva per a les necessitats del tràfic.

El segle XVIII va veure renàixer l'art de la construcció de ponts gràcies a les idees científiques i tècniques de la Il·lustració, amb una considerable millora tècnica amb el pas dels anys, especialment pel que fa a l'ús dels carreus de pedra. No debades el XVIII és el segle del naixement de l'enginyeria civil. Una carretera tan magnífica havia de travessar el riu Xúquer a les darreries del segle XVIII mitjançant un pont elegant. El constructor d'aquest pont fou el director d'Arquitectura de la Reial Acadèmia de Sant Carles, Sr. Joaquim Martínez. Fou un dels deixebles de Vicent Gascó més eixerrits. En 1773 va dissenyar una façana per a l'Acadèmia de Sant Carles. En 1789 féu un projecte parcial de la façana per a la Biblioteca Universitària de València, d'estil neoclàssic. El dia 29 d'abril de 1796, regnant Carles IV, van començar les obres del Pont del Rei, una vegada havia passat l'hivern. Als pocs anys, en 1801, les obres es van suspendre definitivament.

No sabem per quin motiu es van abandonar les obres –a banda dels interessos econòmics del senyor feudal d'Alberic–, però el ben cert és que l'any 1801 aquestes contrades patiren una greu agitació social i política. No disposem d'espai suficient per reflectir detalladament la situació política de la primera meitat del segle XIX, íntimament lligada a la història del pont. La qüestió és que a l'agost de 1801 hi va haver avalots contra les milícies provincials a les ciutats de València, Castelló de la Plana, Sagorba, Alzira i Xàtiva. Tot seguit, les males collites i la pujada dels preus van provocar durant el mes de setembre la negativa a pagar els drets senyorials. Trobem avalots a Alcàntera, Beneixida, Càncer, l'Alcúdia de Crespins, Senyera, Carlet, Antella i Alberic. El motí d'Alberic fou el més greu. Els segadors de l'arròs van prendre la vila durant tot el mes en nom de Pep de l'Horta. Prohibiren fer les particions de collita amb el senyor feudal i van picar els escuts del duc al Casal de la Batlia i en la fonda. També van destituir l'alcalde major i van tirar a terra la forca dels penjats que n'hi havia a la muntanyeta de Santa Bàrbara. El cap dels organitzadors de la revolta va ser Marià Alapont, barquer d'Alcosser. Aquests successos i el clima d'inestabilitat en els pobles dels voltants farien impossible de continuar les obres del pont i potser s'aturarien en aquest precís moment. També en 1801 s'esdevé la Guerra de les Taronges amb Portugal. El 1804 la guerra entre Anglaterra i Espanya. El 1808 la invasió francesa. En 1812 s'aprova la Constitució de Cadis que és acceptada per Ferran VII en 1820. El 1823 la nova invasió francesa dels 100.000 fills de Sant Lluís restableix l'absolutisme del rei. Durant el regnat de Ferran VII el govern no va sentir gaire preocupació per la xarxa de carreteres que havien iniciat els predecessors.

Després de molt de temps, en 1834 diversos ajuntaments de la zona remeten escrits a Madrid i demanen la conclusió del pont: Canals, Alberic, l'Alcúdia de Carlet, Xàtiva i l'Alcúdia de Crespins. L'escrit que la ciutat de Xàtiva fa arribar al govern de la reina Maria Cristina diu en resum:

(...) Hace ya más de cuarenta años que las obras del puente del Júcar en la carretera que conduce de Valencia a essa Corte se halla parada (...) hallándose la obra del referido puente tan adelantada (...) causa no poca admiración, tanto a los naturales cuanto a los extranjeros el ver que una obra tan útil y necesaria y que tantas ventajas puede proporcionar su conclusión para la más pronta y fácil comunicación no sólo de este distrito si que también de todos los que viajan desde essa Corte a Valencia, Barcelona (...) Que se experimenten los felices resultados que todos deven sentir de tener habilitada una comunicación segura en tiempos de grandes llubias y durante los cuales quedan por algunos días incomunicados los pueblos de la una y otra parte del Río (...) Que se concluya y habilite un puente que después de haver costado cuantiosas sumas para ponerlo en el estado en que se halla...

L'escrit de l'Alcúdia de Crespins és molt més explícit i ens acaba de precisar la situació real de les obres inacabades del pont:

(...) A dos leguas con poca diferencia de la población, en la Real carretera de Valencia a Madrid, camino que facilita la comunicación de la misma con la capital, se encuentra, sobre el río Júcar, el puente llamado del Rey, de elegante arquitectura y sólida fábrica, al que tan sólo falta para su conclusión y habilitación del tránsito muy poca obra y la abertura del cauce, para conducir por él, las aguas del indicado Río. Esta Corporación está entendiendo, que la paralización de una obra tan útil y necesaria, ha sido originada de largo tiempo, en el desgraciado Reynado de la pasada administración [Ferran VII], por intereses y mezquinas miras privadas, siempre en contraposición a la prosperidad pública (...) En los tiempos lluviosos, no estarían expuestos de continuo estos vecinos a sufrir retardos y desgracias en sus tráficos y viajes a la capital y pueblos de aquella parte del Río en que se ocupan; y no verían por estar el pueblo situado en la carretera y última parada de la diligencia de Madrid a Valencia, las muchas averías y detenciones que ésta sufre, con otras mil desgracias, a pasajeros y transeuntes (...)

El Camí Reial passava per Alberic i en el raval hi havia postes i parador de diligències on canviaven les cavalleries. Els usuaris del camí salvaven el riu Xúquer per un pas de barca de l'estat, arrendat a un empresa particular que els transportava a l'altra riba. Els usuaris havien de pagar portatge per passar-hi. L'indret era conegut

com la Barca del Rei i es trobava no gaire lluny del Pont del Rei. S'ha conservat el topònim Camí de la Barca i Casa de la Barca. Segons Madoz, riu avall hi havia també la Barca d'Alcosser, en el camí de Castelló de la Ribera. Era propietat del duc de l'Infantado i també la tenia arrendada. Alcosser era un llogaret que es trobava a la vora mateix del riu i el gual de la Barca d'Alcosser. El van abandonar els habitants després de la riuada del 4 d'octubre de 1779 i el 1864 fou arrasat definitivament per una gran avinguda del Xúquer. Cada any l'Administració gastava sumes considerables de diners en la reparació de les barques i els molls mentre que les obres del pont construït en un 70% del total restaven abandonades. Darrere de la paralització de les obres durant tants anys es trobava un ric propietari de molta influència, perquè per les seues terres havia de passar el riu en direcció al pont. Es tractava ni més ni menys que del baró d'Alberic, el duc de l'Infantado, membre de la alta noblesa castellana i Grande de España. Un breu informe ens aclareix les responsabilitats:

(...) Es opinión general que se declararon falsas por complacer un rico propietario de mucha influencia en la época en que se verificó la indicada declaración, por cuyas tierras debía darse nueva dirección a las aguas del río. Causa extrañeza que el Duque del Infantado haya preferido oponerse a un proyecto tan importante y próximo a su terminación, más bien que satisfacerse con la pronta indemnización, por los perjuicios que pudiera experimentar en sus propiedades.

Possiblement el duc temia també que si s'obria el Pont del Rei, la gent deixaria d'utilitzar la Barca d'Alcosser i travessaria el riu pel pont, amb la qual cosa ja no obtindria aquella font segura d'ingressos.

Per una Ordre Reial de 9 de juliol de 1834 Sa Majestat autoritzava que es fes un reconeixement pericial de l'obra feta i que es pressupostara el que restava per concloure el pont. El 27 de juliol el governador civil Sr. Joan Antoni Castejón comissionava el Sr. Manuel Fornés per tal que reconegués l'estat de l'obra. Fornés era tinent director d'Arquitectura de la Reial Acadèmia de Sant Carles. Acompanyat de dos assistents va inspeccionar la fàbrica del pont i van dibuixar el plànol topogràfic de l'indret i del pont. No hem trobat aquests dos plànols que segurament estaran arxivats a Madrid, però sí una còpia de la memòria explicativa en l'Arxiu de la Diputació de València. La documentació assenyala que l'epidèmia del còlera-morbo va entorpir les tasques d'inspecció del pont, i una instància del 8 de novembre de 1835 ens informa que passat més d'un any l'arquitecte encara no havia cobrat l'encàrrec.

L'arquitecte Manuel Fornés, que també era soci de mèrit de la Reial Societat Econòmica d'Amics del País de València, va redactar *l'Informe artístico y presupuestos de las obras que deben hacerse para la conclusión del Puente del Rey, en el Río Júcar*. Fornés remarcava el bon estat de conservació del pont:



(...) A pesar del gran abandono de esta obra, como a todos es notorio, se encuentra en el día tan conservada, como si estuviera acabada de construir. Lo que se presenta a la vista está hecho con la mayor perfección y con todas las reglas del arte. No se encuentra en ella grieta ni quebranto alguno, ni falta una sola piedra de las que quedaron colocadas cuando se suspendió; hallándose lo construido a una misma altura y nivel en todos los extremos; circunstancias conforme a la que se requieren para que el todo de un edificio obtenga una perfecta solidez.

El més normal és que una obra inacabada i abandonada a la intempèrie, amb estructures internes al descobert, hagués patit greument l'acció erosiva de les riuades i l'acció demolidora del temps. Però en 1834, després de trenta-tres anys d'haver deixat les obres, el pont es conservava com el primer dia. Fins i tot avui la fàbrica del pont es conserva molt bé, llevat d'algun punt concret dels carreus que mostra corrosió per causa de les filtracions de la pluja. El director d'Arquitectura de l'Acadèmia elogia els coneixements i la mestria del seu col·lega que anys arrere havia ocupat el mateix càrrec:

Se deja ver en toda esta magnífica obra, el acierto de este digno profesor, y el celo particular que tuvo valiéndose para ello de aparejadores en todos sus ramos poseídos de los conocimientos teóricos y prácticos que se requieren, para que la más pequeña parte obtenga una perfecta edificación. Por todo lo dicho comprendo que toda la obra construida hasta el día, lo está con toda la solidez correspondiente a las de esta clase, y su estado actual es el mejor y más sólido; manifestando en ello los grandes conocimientos científicos de este ilustre Director, cuya obra le immortalizará y tendrá lugar

entre las muchas que han dado honor al arte de edificar a la Arquitectura; y faltaría a mi deber si dejare de tributarle este justo elogio.

Si visitem el pont, comprovarem que aquestes paraules de reconeixement no són gens gratuïtes. Es tracta en efecte d'una obra ben feta per al que havia de ser un pont magnífic, digne d'una carretera com el camí reial. L'arquitecte continua dient que manifestarà mitjançant plànols intel·ligibles, delineats geomètricament, l'estat de l'obra, el que falta per acabar-la d'edificar i completar-la. Afegeix que l'obra nova s'haurà de bastir amb la mateixa solidesa i delicadesa del que s'havia edificat, amb la condició precisa de fer servir pedra de qualitat idèntica. L'informe continua definint les obres:

El tránsito del puente en todo el espacio y extensión de las bóvedas de los arcos principales y alcantarillas, deberán hacerse los guardalados o antepechos con los mismos contornos, resaltos y medidas que se manifiestan en los perfiles, y arrimado a este al piso del camino, se colocará una banqueta de cuatro pies y medio de ancha y un pie de alta en ambos lados, para el paso libre de las gentes de a pie, de buenas losas bien trabajadas, con declive hacia el tránsito carretero, las cuales cubrirán los canales de piedra que se deben construir sobre las bóvedas, que recibirán por portillos hechos al intento las aguas plubiales del camino. Éstas tendrán su declinación a desagüe desde el medio del puente a los extremos de una y otra parte, arrojándolas por medio de canalones a desaguar en el cauce del río. El resto del camino después del ormigón de mampostería de los senos, y sobre los trasdós de las bóvedas rematará el piso superior carretero con un empedrado sólido y mazizo con unión de buena argamasa blanca, dándole el contorno (?) de desagüe (...)

Sobre el puente en los borde u orillas del camino se colocarán banquetas de las dimensiones arriba dichas, enlazando los mojones de resguardo, los que deberán ser de piedra fuerte y sólida de la mejor calidad (...)

A més a més, Manuel Fornés no deixa d'incloure en el projecte algunes millores i modificacions:

(...) Para que el agua no pueda socabar los fundamentos de la obra, y que estos resulten bien resguardados contra los efectos de la corriente, convendría encar una fila de estacas o pilotes línea recta, al mayor resalte de los estribos y llenar de piedra gruesa de tres pies toda la superficie o espacio que éstas encierran en forma de empedrado, que sirva de resguardo y precaución a los cimientos construidos, conocida la flojedad del terreno.

Teniendo entendido que a las entradas del puente en los paramentos ambos de una y otra parte, el Director de dicha obra tenía proyectadas unas espaciosas escaleras, las cuales presentarían hermoso aspecto al todo de la obra, y su uso al bajar al cauce del río, siendo sin duda su primer objeto dar curso a las aguas que pudieran ser detenidas en los embarazos que tan frecuente suelen hacerse en los claros de los arcos, con motivo de los árboles que acarrean las grandes avenidas, cuyas escaleras en la obra construida se manifiestan suprimidas, bien fuese por disminuir el coste de la obra o por la dificultad que presentaría desde estos extremos, poder con facilidad corregir el fin que se propuso, de quitar embarazos en los ojos del puente y en particular el del centro. Soy del mismo parecer en que se omitan dichas escaleras; y en su defecto para en los casos dichos que tan frecuentemente suelen suceder en perjuicio de estos edificios, convendría se tuviera de prevención dos escaleras colgantes de hierro que sostenidas por unas anillas de la misma especie, de buena potencia, afianzados en los extremos de los claros del puente a la parte de arriba sobre el antepecho, pudieran bajar operarios con garfios para quitar cualquier embarazo que por lo dicho se hiciera, quedando éstas de prevención junto al mismo puente con los garfios indicados.



La inclusió d'elements de ferro, per més que siguen simples escales suspeses, ens anuncia la futura proliferació del ferro en l'arquitectura de la segona meitat del segle XIX. Ja ben entrat el segle XX, quan en 1917 es va poder solucionar aquest pas sobre el riu Xúquer, ho seria amb la construcció del pont metàl·lic de Gavarda i el consegüent desviament de la carretera riu amunt.

Una vegada s'hagués acabat de construir el Pont del Rei, el projecte arreplegava la necessitat de tornar el llit del riu als ulls del pont, per a la qual cosa dóna instruc-

cions detallades i preveu obres de contenció a fi que l'erosió de l'aigua no òbriga un altre camí i deixi burlat el pont. Fins i tot té en compte la fixació dels margens amb vegetació: *La restante altura de la margen se plantará de arbustos acuáticos que fortifiquen y sostengan el terreno en las grandes avenidas*. D'ací a la preocupació per l'impacte mediambiental sols hi havia "un pas".

El camí que travessava el riu per la Barca del Rei s'havia de desviar fins al pont, fent-lo recte i horitzontal, formant la calçada de parets de maçoneria de bona qualitat. Aquesta nova estructura viària s'havia de complementar amb un nou arc de trenta peus de llum sobre l'indret on passava en aquell moment el riu:

En el punto donde existe en el día el cauce del río y paso de la Barca, se formará un arco de 30 pies de claro, sobre cimientos sólidos de pilotages y demás sillería en rústico (...) que servirá para el desagüe de las aguas plubiales que se recojan en toda su estensión y para en el caso que el río salga de madre, las cuales deben tener salida hasta que llegue el caso que el cultivo de arroz en el ámbito del cauce que se suprime se sieque, lo que no pudiendo verificarse en muchos años, se hace precisa esta obra; de lo contrario quedaría espuesta la calzada del camino por lo dicho. Este arco se construirá después del pilotage (?) hiladas de piedra en rústico en el exterior, y en lo interior mampostería (...)

L'informe finalitza amb el pressupost de l'import aproximat de les obres que falten fer per a la conclusió del Pont del Rei sobre el riu Xúquer. Aquest pressupost recull tota mena de partides de despeses, com el tall de la pedra; *conclusión de los paramentos de ambas caras del puente, a saber, senos de los arcos, nichos y antepechos; las banquetas; las canales de pie y medio anchas, nueve pulgadas ondas y cuatro de borde; mojonos o guarda-ruedas; bóbedas de las alcantarillas; calzada o empedrado en la entrada y salida del puente; terraplén del camino; empedrado de piedra sólida con unión de argamasa blanca sobre las bóbedas del puente; colocación de las piedras de los senos de los arcos, nichos, antepechos y camapés*.

El cost total de les obres restava pressupostat en 1.928.546 rals de velló i dèsset cèntims. El governador va trametre al Ministeri de la Governació l'informe artístic, el pressupost i dos plànols grans el 14 d'octubre de 1834. La documentació tramesa a Madrid anava acompanyada d'una carta que acabava així:

V. E. tendrá a bien disimularme si me tomo la libertad de hacerle presente lo adelantado de esta obra, lo grandioso y magnífico de lo ya construido, la facilidad de su conclusión, el peligro de que se deteriore si se la abandona como hasta el día y por fin la suma utilidad, mejor diré la necesidad absoluta de este puente para fomentar el comercio interior, asegurar las comunicaciones, evitar gastos y peligros y dar el incremento posible a la prosperidad de esta Provincia, con ventajas positivas de toda la Monarquía.

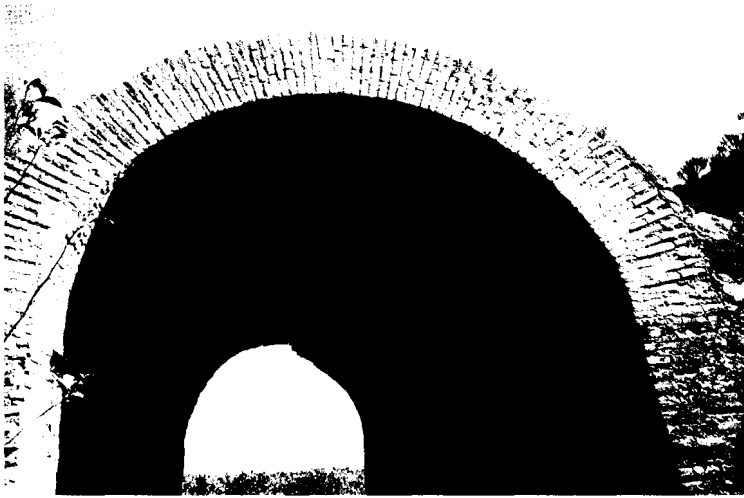
L'any 1834 el govern havia tornat a obrir les portes de l'Escola d'Enginyers de Camins que havia tancat Ferran VII i era la primera vegada que s'inclouien les obres públiques en els pressuposts de l'estat. Nogensmenys, dos anys després encara no s'havia pres cap decisió sobre el pont del Xúquer. El 9 de febrer de 1836 el governador escrivia el ministre, insistia en la qüestió i recordava els plànols i el pressupost que havien enviat des de Govern Civil. Però en aquesta ocasió, el governador demana l'inici de les obres i fa al·lusió a necessitats socials ben distintes a la utilitat i beneficis que causaria en els transports l'acabament del pont:

(...) Los trabajos fueron interrumpidos por motivos de interés particular, no desconocidos a la Superioridad: la miseria es summa, los pueblos esperan las mejoras ofrecidas, es urgente emplear manos ociosas que podrían ser perjudiciales; y combendría sobremanera que autorizando (?) este Gobierno Civil se procediera a la conclusión de este proyecto, que ocuparía gran número de trabajadores (...)

El 8 de setembre de 1836 el secretari del Despatx de la Governació del Regne va comunicar al director general de Camins l'ordre reial d'aquella mateixa data que manava acabar el pont immediatament:

Enterada S. M. de lo manifestado por V. S. en 10 de Agosto último, y deseando proveer definitivamente a la seguridad del paso del Júcar en la carretera general de Valencia, se ha servido resolver: 1º= que se proceda inmediatamente a la conclusión de puente del Rey, bien sea por cuenta de los fondos públicos; bien por una empresa a quien se reintegre en cierto número de años de sus capitales e intereses con el producto de un portazgo que se establezca en dicho puente y les sirva de hipoteca; bien combinando ambos medios, o finalmente tomando cantidades a préstamo bajo la misma garantía u otra que la Dirección proponga; en la inteligencia de que S. M. quiere que el referido puente se halle en estado de servicio dentro del año próximo.= 2º que para este efecto, se egecute desde luego el último y definitivo reconocimiento según lo propone V. S. formando planos detallados de todas las obras que sean necesarias, y el presupuesto de las mismas. Y 3º que en el supuesto de egecutarse las obras por empresa, se forme el correspondiente pliego de condiciones, y el arancel del portazgo que se conceptúe necesario para afianzar el pago de los intereses y reintegro de los capitales anticipados por los empresarios en ciento número de años.

Malgrat la bona disposició del govern de Sa Majestat, el pont no s'acabaria mai. En 1839 Alberic és fortificat per causa de les incursions de l'exèrcit carlí segons comenta Madoz:



Alberique fue siempre plaza abierta; su fortificación data desde el año 1839: las frecuentes irrupciones de los partidarios del Pretendiente en las que causaban los mayores estragos, obligaron a los vec. a proporcionarse armas, aspillerar una casa fuerte, y rodear la pobl. de una tapia de tierra con sus convenientes troneras, y de un foso bastante profundo; estas diferentes obras, costeadas todas a espensas de la v., principiaron el día 1.º de febrero, y terminaron el día dos de octubre del espresado año; desde entonces se hiciera respetar de los enemigos a quienes rechazaron en diferentes ocasiones: terminada la guerra se ha descuidado bastante la fortificación, y aun se ha principiado a terraplenar el foso, pero todavía se conservan en buen estado las murallas. Varias puertas facilitan la entrada en la v. (...).

El 1840 abdicaria la reina Maria Cristina i en 1841 assoliria la regència el general Espartero. El vell projecte d'acabament del pont es perdria entre la inestabilitat social i les turbulències polítiques del segle XIX.

Potser és ara, a començaments del segle XXI, quan és arribat el moment de recuperar el magnífic Pont del Rei, un dels monuments més importants del patrimoni artístic de la Ribera en el sector de les obres públiques. L'indret, el paisatge i el monument permetrien un ús d'esplai i d'aprofitament turístic rural que no hauríem de desaprofitar.

BIBLIOGRAFIA

ARDIT LUCAS, Manuel: "El malestar prerrevolucionario (1789-1808)". *Nuestra Historia*. Vol. 6, pp. 18-21.

ARXIU DE LA DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA. 1834-36. E 14, 3, 24.

- Petició per reprendre les obres paralizades del Pont del Rei sobre el riu Xúquer.
- Informe artístic i pressupost per a finalitzar les obres.
- Ordres des de Madrid per a finalitzar les obres.

BÉRCHEZ, Joaquín: *Arquitectura y Academicismo*. València, Alfons el Magnànim, 1987, pp. 148-150.

CEBRIÁN I MOLINA, Josep Lluís: "El Pont de l'Arcada", *Canals, festes* 1993, pp. 75-95.

CEBRIÁN I MOLINA, Josep Lluís: "Els ponts de Sant Roc i Sant Antoni". *Canals en festes, Sant Antoni* 1997, pp. 46-57.

GARCÍA RETUERTA, Carlos: "Puentes del siglo XVIII". *Guía de los puentes de España*. MOPU. *Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*. Núm. 345, juliol-agost de 1987.

MADOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Alicante, Castellón y Valencia*. Tom I. Institució Alfons el Magnànim, València, 1982, pp. 15-22.

MARISTANY, Manuel: *Els ponts de pedra de Catalunya*. Generalitat de Catalunya, Departament de la Presidència, 1998.

PIQUERAS, Juan; SANCHIS, Carme: *L'organització històrica del territori valencià*. València, COPUT 1992. pp. 88-91.

SANCHIS DEUSA, CARME: *Els ponts valencians antics*. València, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1994, pp. 112-114.

VENTURA, Agustí: "Les demarcacions històriques de la Xàtiva Foral". *Xàtiva, fira d'agost* 1986, pp. 47-48.



AJUNTAMENT DE CULLERA  
Regidoria de Cultura

