

Els Motors de l'Albufera

XVIIé Premi d'Investigació
2008



Col·lecció Monografies de l'Horta Sud / 9

Els Motors de l'Albufera

Francesc Guillem Chilet



1a edició: novembre, 2009

Col·lecció Monografies de l'Horta Sud
Direcció: Rafa Roca Ricart

© Del text, 2009

Francesc Guillem Chilet

© D'aquesta edició, 2009

IDECO

C. Caixa d'Estalvis de Torrent, 4 - baix

46900 Torrent

Tel. 961553227

e-mail: ideco@idecohortasud.org

© D'aquesta edició, 2009

Perifèric Edicions

C. Sèquia de Montcada, 13

46470 Catarroja

Tel. 609 426 131. Fax: 961 270 038

e-mail: periferic@periferic.es

www.periferic.es

Maquetació: José María de Gracia Bonache

Impressió: Guada Impressors

ISBN: 978-84-92435-30-2

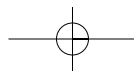
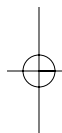
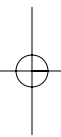
Dipòsit Legal: V-4033-2009



L'Institut d'Estudis Comarcals de l'Horta Sud (IDECO), no es fa responsable de les afirmacions que es fan en aquesta obra que són fruit únicament de l'opinió dels autors.

Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda, emmagatzemada o transmesa, de cap manera ni per cap mitjà, sense l'autorització prèvia i escrita de l'editor, tret de les citacions en revistes, diaris o llibres si se n'esmenta la procedència.

Als meus avis, que tant m'han ajudat en aquesta vida



“Tradicionalment, les obres públiques no han estat considerades com a part integrant del patrimoni d’un país [...] Aquesta falta de consciència del seu valor ha originat la desaparició de gran nombre d’obres, víctimes de la tan estesa idea que renovació vol dir demolició i nova construcció”.

(J. A. Fernández Ordóñez; Enginyer de Camins)

Presentació	17
Pròleg	19
Breu història de l'Albufera arrossera	25
El cultiu de l'arròs: origen, avatars i activitat	35
Els motors: precedents, funció i desenvolupament	45
La figura del motorista	59
Catàleg dels motors	65
Terme d'Alfagar:	67
- Motor del Final o les Turbines	68
- Motor de Cabiles	72
- Motor de la Rambla	74
- Motor del Ravisanxo	76
- Motor de Romero 1	78
- Motor de Romero 2	80
- Motor de Gambell	82
- Motor de la Bomba	84
- Motor de la Castanyera	86
- Motor o turbina del Tremolar	88
- Motor del Pont de Pedra	90
- Motor de Sant Isidre	92
- Motor de la Mare de Déu del Do	94
Terme de Massanassa:	97
- Vapor de Burriel	98
- Motor del Noi	100
- Motor de la Séquia del Corral	102

- Motor del Mig o del General	104
- Motor del Camí del Fus	106
- Motor del Segon Braç	108
- Motor del Divendres	110
Terme de Catarroja:	113
- Motor de la Pipa	114
- Motor de la Sardina	118
- Motor dels Pescadors	120
- Motor de Naia	122
- Motor de Sarier o de Baina	124
- Motor de Patim	126
- Motor de la Paisana	128
- Motor de Sargues	130
- Motor de l'Alfafarenc	132
- Motor del Bony	134
- Motor del Port	136
- Motor de Sardina	138
- Motor de la Rambleta	140
- Motor nº 2 de la Séquia Nova	142
- Motor nº 3 de la Séquia Nova	144
- Motor nº 4 de la Séquia Nova	146
- Motor en construcció	148
- Motor del Temporal	150
Terme d'Albal:	153
- Motor de Piuet	154
- Motor d'Albal o de Quiles	156
Terme de Silla:	159
- Motor del Progrés o del Port	160
- Motor de Galet	164
- Motor del Mig	166
- Motor dels Germanells	168
- Motor de Carota	170
- Motor del Dulero	172
- Motor de la Palmera	174
- Motor de Hueso	176
- Motor del Paiportí o Sequisset	178

- Motor de la Font de Mariano	180
- Motor de Panarra	182
- Motor Mill Alapont	184
- Motor de la Previsió o del Desaigüe	186
- Motor del Mas de Baix	188
- Motor del Comú (a l'horta)	190
- Motor de Martino	192
- Motor del Tio Son	194
- Motor d'Elies	196
- Motor de la Providència	198
- Motor de la Ratlla	200
- Motor del Pasiego	202
- Motor de Gorreso de Sant Lluís	204
- Motor del Lluent	206
- Motor del Plus Ultra o Palaco	208
- Motor de Sant Francesc	210
- Motor dels Calvos	212
- Motor del Francés	214
- Motor de la Vega	216
- Motor de la Torreta Ampla	218
- Motor del Valencià	220
- Motor del Rioler	222
- Motor del Tancat del Figuero	224
- Motor del Figuero	226
- Motor Font d'Alapont	228
Conclusió	231
Agraïments	235
Fonts	237
Bibliografia	241

Presentació

La història i la geografia valencianes estan vinculades al regadiu històric. Al llarg dels segles, especialment a partir del període medieval, l'acció antròpica centrada a domesticar l'aigua i utilitzar-la per al reg, ha sigut una constant en la totalitat de les comarques i municipis. El regadiu històric hui s'identifica amb el patrimoni hidràulic; fet justificable pel component històric, social i funcional dels sistemes i elements que el configuren. En alguns casos aquest patrimoni adquireix especial rellevància per la seua magnitud i dimensions, o pel seu significat cultural.

L'estudi "*Els motors de l'Albufera. L'Horta Sud*" de Francesc Guillem Chilet, el qualifiquem d'interessant, oportú, necessari i reivindicatiu. Una obra que desperta l'interés no sols dels especialistes en el reg tradicional, sinó també del públic en general, per la temàtica abordada. Aigua, regadiu, enginy, tècniques de domini de l'aigua... se succeeixen o es dedueixen després de la seua lectura. Una obra oportuna per l'espai de referència que s'ha analitzat, l'entorn de l'Albufera; espai antropitzat on el control i la gestió dels recursos hídrics va facilitar un increment dels rendiments agrícoles dels arrossars, i ha sigut i és vital per a la seua conservació com un paisatge d'aigua emblemàtic.

Una obra necessària per a conèixer la dimensió real d'un element característic de l'agricultura i la hidràulica valencianes, els motors, en un espai determinat. Els inventaris i, més encara, els catàlegs són instruments imprescindibles per a donar a conèixer la dimensió real dels elements objecte d'estudi. En el cas valencià, des de l'obertura del

Els Motors de l'Albufera

primer motor, a mitjan segle XIX a la Ribera Alta, s'ha anat succeint l'adopció d'aquesta tècnica en diferents comarques, com el Baix Maestrat, la Plana de Castelló, la Vall del Vinalopó... i, per descomptat, l'Horta de València i l'entorn de l'Albufera. Motors, tancats i altres artefactes especialitzats en l'extracció del preat líquid s'hi van anar instal·lant entre el segle XIX i el XX, de tal manera que hui formen part del paisatge característic del Parc Natural de l'Albufera. No sols són recomanables sinó fonamentals i necessaris aquestos catàlegs, perquè constitueixen un instrument d'informació i de possible actuació sobre el patrimoni hidràulic, en aquest cas, els motors. No es pot apreciar i menys valorar, sense un coneixement objectiu previ.

Una obra reivindicativa més de la cultura de l'aigua. En els últims anys s'han editat diverses publicacions el denominador comú de les quals ha sigut el testimoni del valor que l'aigua adquireix en la cultura valenciana. Obres que tracten sistemes de regadiu històrics a escala comarcal o municipal; o elements hidràulics, com els molins o els assuts; o les singularitats en la gestió tradicional de l'aigua. Tots ells revelen el protagonisme de la cultura de l'aigua en la societat valenciana. En eixe sentit, *Els motors de l'Albufera* constitueix una nova aportació a la temàtica de l'aigua en el context valencià.

Jorge Hermosilla Pla.
Universitat de València.

Pròleg

L'estudi que ací es presenta, té la seua raó de ser en el concurs que l'IDECO (Institut d'Estudis Comarcals) organitza anualment amb la intenció de fomentar la investigació i el coneixement de la nostra comarca. És un mode molt vàlid i efectiu d'acostar a les persones cap a un coneixement més complet de l'Horta Sud. Aquest projecte en concret, va ser l'escollit pel jurat representant del *XVIIé Premi d'Investigació de l'Horta Sud 2008*.

Les següents pàgines alberguen un estudi relatiu als motors d'extracció i desaigüe d'aigua que reguen els arrossars de l'Albufera. En realitat, es tracta d'un inventari on apareixen catalogats tots aquells motors de l'Albufera que pertanyen als municipis de l'Horta Sud. Entre aquestes localitats, cal destacar especialment Alfafar, Catarroja i Silla, no sols per la seua proximitat al llac, sinó per la notable presència de motors. També s'han inclòs altres pobles com Massanassa i Albal que, malgrat la menor superfície arrossera, compten igualment amb diversos motors.

En principi, els verds protagonistes de la investigació són aquells motors que estan a la pròpia marjal, junt als camps d'arròs, a poca distància de l'Albufera. No obstant això, també s'ha inclòs una sèrie de motors que, tenint la seua ubicació a l'horta, reguen igualment els camps d'arròs. Són aquestos els denominats "motors mix-

Els Motors de l'Albufera

tos", donada la seua doble finalitat. Pense que haguera sigut injust no incloure'ls en aquest estudi, ja que sense ells el cultiu de moltes hectàrees arrosseres seria completament inviable.

Quant al contingut del llibre, voldria intentar aclarir alguns aspectes per mostrar quin és el verdader objectiu de la investigació. Primerament, l'aspecte formal o l'esquema del text pareix indicar que es tracta d'un simple treball de catalogació sistematitzada. Encara que aquest aspecte -tal com diré més avant- és de màxima importància, no deixa de ser perifèric. Tampoc es tracta d'acostar-se als motors a través d'una disciplina tan atractiva com la Història de l'Art. De fet, ni tan sols jo, com a historiador de l'art, he pretés fer-ho, per raons que més avant exposaré. Més encertadament, podria qualificar-se d'un treball d'arqueologia, i més concretament d'arqueologia industrial. El que ocorre, és que, en nombroses ocasions, el concepte d'arqueologia s'ha desvirtuat. A molts ens ha arribat la imatge de l'arqueòleg que estudia d'una manera apassionada aquells ossos, pedres o ceràmiques que acaba de trobar davall el sòl. Però, en realitat, els arqueòlegs no acostumen a estudiar aquestes restes pel que són en si mateix, sinó per la informació que ofereixen sobre les societats del passat. Perquè al cap i a la fi, no es tracta d'estudiar pedres, sinó persones.

D'ací s'entén que, possiblement, el més convenient en aquest cas no siga catalogar monuments d'una manera sistemàtica. La catalogació en realitat pretén atorgar una autonomia i protecció a l'element classificat; però això de poc serveix si no se sent un mínim d'interés cap a aquestes construccions. Al final, acabaríem tenint catàlegs molt complets, però els monuments, els verds protagonistes, esdevindrien ruïnosa i abandonats, a causa de la passivitat que sentirien les persones en passar per davant d'ells. Perquè, qualsevol cosa que no s'aprecia, no té valor i, per tant, roman ignorada, que és precisament el pitjor que li pot ocórrer a una obra d'art. Per això mateix tampoc m'ha interessat enfocar aquesta investigació des d'una perspectiva condicionada per la Història de l'Art. A més, i com es comprovarà a les imatges que s'hi inclouen, els motors gaudeixen de pocs elements estètics. Serà inútil buscar ací qualsevol resquícia de frontons, capitells o frisos adornats amb relleus; al cap i a la fi, els mo-

tors a penes estan constituïts per quatre xicotetes parets blanquinoses que alberguen una maquinària per al reg.

Seguint aquest criteri, el meu objectiu final va consistir sobretot a generar coneixement històric. Però no un coneixement alié o irrelevant, sinó un coneixement que implicara d'una manera pròxima els habitants de l'Horta Sud. Era necessari per aconseguir aquest objectiu, triar un tema proper a nosaltres tant geogràfica com temporalment. Va ser així com vaig decidir estudiar algun aspecte referent a l'Albufera, un llac extremadament pròxim als nostres municipis, però, malgrat tot, injustament desconegut per molts. Quant a l'element temporal, igualment em vaig proposar analitzar una època pròxima, de fet, la meua intenció no era remuntar-me més enllà dels nostres avantpassats més pròxims.

Al final, i quasi sense pretendre-ho, vaig acabar considerant els motors com un tema més que susceptible de ser investigat. Aquestos no sols em permetien una proximitat geogràfica, sinó també temporal, ja que els més antics es van construir fa poc més d'un segle. Afortunadament, a mesura que avançava la investigació, els testimonis de moltes persones em van confirmar aquest pensament. Vaig comprovar que molts residents dels pobles coneixien un parent, amic, o veí que va treballar com a motorista a l'Albufera.

Precisament va ser molt valuosa la informació que em van oferir totes aquestes persones amb les quals em vaig relacionar. Quasi sempre em van aportar relats orals, que, sent molt suggeridors i curiosos, tenien el perill de perdre's o tergiversar-se amb el pas dels anys o de les generacions. Per això, la meua responsabilitat com a historiador era la d'arreglar tots aquestos excel·lents testimonis i reflectir-los per escrit perquè no es perderen.

En parlar de tot açò, em ve a la ment un llibre que vaig llegir per recomanació d'Inmaculada Aguilar, professora meua a la universitat. Es tracta de l'obra *Alegoría del patrimonio*, de Françoise Choay. En concret, em va cridar l'atenció un fragment del seu primer capítol que deia:

“¿Qué entender, en primer lugar, por monumento? En francés, el sentido original del término es aquél del latín *mo-*

Els Motors de l'Albufera

numentum, a su vez derivado de *monere* (avisar, recordar), aquello que interpela a la memoria. La naturaleza afectiva de su vocación es esencial: no se trata de constatar cosa alguna ni, tampoco, de entregar una información neutra sino de suscitar, con la emoción, una memoria viva. En aquest primer sentido, el término monumento denomina a todo artefacto edificado por una comunidad de individuos para acordarse de o para recordar a otras generaciones determinados eventos, sacrificios, ritos o creencias. La especificidad del monumento consiste entonces, precisamente, en su modo de acción sobre la memoria que utiliza y moviliza por medio de la afectividad, para que el recuerdo del pasado haga vibrar el diapasón del presente.”¹

Aquest fragment va acabar convertint-se en la pedra angular del meu estudi. El que més anhelava amb el meu esforç era precisament mantindre vius per mitjà del record, tant els monuments com les persones que els van erigir. Però, com aconseguir-ho? Suscitant, amb l'emoció, una memòria viva. D'ací que, abans del catàleg dels motors haja inclòs uns capítols que pretenen acostar-nos a la manera de vida de les nostres societats passades. Si per mitjà d'aquest mètode s'aconsegueix captar l'interés d'un sol lector, ja s'haurà aconseguit segurament el més difícil. Sols quan les persones s'interessen per la història que envolta els motors, la catalogació serà verdaderament útil, perquè passarà a consistir en un acte que reafirme l'estima que la gent sent cap a aquests monuments. I només quan els motors suscitin interès, es podrà començar a veure-hi connotacions estètiques, perquè, a pesar de ser una arquitectura molt rústica, no manca de certs trets estètics subtilment vetllats per a la primera ullada.

Al final, he intentat realitzar un treball d'investigació que, sense perdre el rigor que exigeix la pròpia essència de l'estudi, siga al mateix temps una publicació lleugera, agradable i pròxima, perquè qual-sevol persona pugui fàcilment acostar-se a aquesta realitat de la nostra comarca. Per tot això, s'entén que la meua intenció haja buscat en tot moment seduir el lector perquè s'interessara pels motors i, al cap i a

¹ CHOAY, Françoise. *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili, 2007. p. 12.

Pròleg

la fi, per la història dels nostres avantpassats. Sincerament, no sé si haurà sigut un objectiu massa presumtuós o contaminat per l'ambició, però almenys, sí que puc assegurar que ha sigut emprés de bona fe i amb la millor intenció. Se sol dir que la història l'escriuen els vencedors; donat que en aquest cas no hi ha hagut vençuts, espere haver sigut el més objectiu possible en la investigació.

Finalment, i abans de passar a l'estudi pròpiament dit, voldria agrair a l'IDECO l'aposta que fa pels jóvens investigadors. Persones plenes d'entusiasme, però que sovint necessiten del suport de les entitats per a poder seguir endinsant-se en l'apassionat món de la investigació. Concretament, agraiisc la confiança que el jurat de la XVIIena. edició va depositar, no en la meua persona, sinó en el meu projecte.

Catarroja, 8 de setembre de 2009.