

CARME SANCHIS DEUSA*
JUAN PIQUERAS HABA*

LA CONDUCCIÓ FLUVIAL DE FUSTA A VALÈNCIA (segles XIII-XX)

RESUM

Les primeres referències al transport fluvial de fusta a València són d'època musulmana. En aquell temps hi havia una ruta que des dels boscos de Conca arribava al litoral emprant els rius Xúquer, Cabriol i Guadalaviar. L'activitat continuà sota protecció oficial des de l'Edat Mitjana fins al segle XX, quan la via fluvial va ser substituïda pel ferrocarril i després pel camió. Aquest article resumeix les grans etapes de l'evolució històrica del transport atenent diversos aspectes, com ara la protecció de la conducció fluvial mitjançant privilegis i lleis; l'abastament a les ciutats i a la Marina o els conflictes amb els drets dels regants. També inclou una breu descripció dels principals camins de la fusta oberts a les terres septentrionals valencianes.

Paraules clau: fusta, transport fluvial, València.

ABSTRACT

The first references to timber transport by river appear in Valencia with the Arabs, who established the route from the forests of Cuenca along the rivers Xúquer, Cabriol and Guadalaviar to the coast. This activity continued under official protection, from the Middle Ages until the 20th Century, when the construction of great dams put a stop to this practise. This paper treats the regulation of transport by river (privileges and laws) to assure the supply of timber to the cities and to the Navy, and, at the same time, to protect the rights of farmers to irrigate their land. A mention of transport of timber by land in North Valencia is also included.

Key words: timber, transport by river, Valencia.

INTRODUCCIÓ

Durant molts segles la ciutat de València i altres del seu antic regne (Dénia, Alzira, Xàtiva...) foren abastades de fusta per a la construcció i la fusteria des dels boscos de les serres ibèriques de Conca i Terol, emprant com a via de transport els rius Xúquer, Cabriol, Guadalaviar i, ocasionalment, el Millars. També fins Oriola, a l'extrem meridional, arri-

* Departament de Geografia. Universitat de València.

baven soques procedents de la serra de Segura a través del riu homònim. La importància d'aquest tràfic fluvial ja va ser posada de relleu per al-Idrisi al segle XII i per Gaspar d'Escolano el 1610. Entremig no hi manquen referències en els privilegis que Jaume I i els seus successors concediren per a assegurar l'abastament de la capital del regne i del castell de Xàtiva.

En la historiografia valenciana es troba a faltar un estudi sistemàtic d'aquesta activitat, tot i que les referències en sovintegen a les obres de diversos historiadors. Alguns geògrafs han realitzat treballs sobre períodes molt concrets de la segona meitat del segle XVIII (FAUS, 1999; FERRER, 2002) i de mitjan XIX (FERRER, 1994). El present article, per una banda recopila una informació dispersa i per altra n'afegeix de nova, cercant oferir una visió general tant de la pròpia conducció de la fusta com de l'activitat manufacturera suscitada en diverses ciutats valencianes, amb el convenciment que es tracta només d'una introducció a un tema que, amb seguretat, es mereix un estudi més ampli i profund. Encara que centrat al voltant del transport fluvial, aquest article inclou també una breu descripció dels grans itineraris terrestres, els *camins de la fusta*, oberts a mitjan segle XVI i final del XVIII per a baixar els troncs des de les serres de Benifassà i de Gúdar fins a Vinaròs, Orpesa i altres punts d'embarcament marítim del litoral septentrional.

L'ACTIVITAT ENTRE ELS SEGLES XII I XVII

Les primeres notícies de l'Edat Mitjana

Com ja ha estat assenyalat la notícia més antiga es remunta al segle XII, durant el període islàmic. El geògraf musulmà al-Idrisi descriu en un breu text tant l'origen i la destinació dels troncs, com els usos als quals estaven dedicats. Els pins procedien dels boscos de *Quelaza*, on segons la traducció castellana de Carmen Barceló: "*se corta la madera, se arroja al agua y se transporta a Denia y a Valencia, en el mar. Así es como viaja por el río desde Q.isha a Alcira y desde Alcira hasta el castillo (hişn) de Cullera y desembarca allí en el mar. Luego se llenan las barcas de ella y se transporta a Denia, pues de ella se construyen grandes navíos y pequeñas barcas. La que es larga se lleva a Valencia y se destina a las edificaciones (estatales) y a las casas (particulares)*". Tocant a la localització de *Quelaza*, que al-Idrisi descriu com un indret fortificat a tres jornades a llevant de Conca, a tres d'Alpuente i altres tres d'Albarracín, hi ha diverses interpretacions. Saavedra dóna per descomptat que es tracta d'un lloc a la vora del riu Cabriol i el situa al terme d'Iniesta, mentre que Torres Balbás el localitza a Alcalá del Júcar i, per la seua banda, Bosch a la confluència del riu Cabriol i Guadazaón. Aquesta darrera és la que més s'ajusta a les imprecises coordenades del geògraf musulmà i coincideix amb la tradicional àrea d'aprovisionament de fusta d'Alzira i València pel Cabriol, és a dir, els boscos de Cañete, Boniches, Enguádanos, Pajarón, San Martín, etc.

Després de la conquesta cristiana el 1238, l'activitat fou estimulada per una sèrie de privilegis (possiblement d'ascendència islàmica) per a assegurar l'abastament de la capi-

¹ Agraïm a la Dra. Barceló la seua amabilitat.

tal i del castell de Xàtiva. Jaume I el 1267 concedí a la ciutat de València el dret de ser proveïda lliurement de fusta des de qualsevol indret del regne i per qualsevol mitjà de transport, inclòs el fluvial pels rius Guadalaviar i Xúquer:

“Jacobus, Dei gracia rex Aragonum... Noveritis nos velle, quod quilibet homines volentes apportare fustam ad Civitatem Valentie possint eam scindere, minutam scilicet et grossam, et facere scindi in quibuslibet locis Regni Valentie et aportare per rivum de Godolaviar et de Xuquer, et per quemlibet alia loca dicti regni salve et franche ac libere et sine contradicte alicuius persone, secundum quod in foro Valentie continetur” (Liber privilegiorum... I, 200).

Aquest privilegi seria confirmat pels seus successors cada vegada que s'infringia, com va ocórrer el 1314, quan uns veïns de Chelva aturaren una partida de troncs que baixava pel Guadalaviar amb destinació a la capital del regne, motivant l'intervenció del rei Jaume II, el qual ordenà el pas lliure d'aquella (BRANCHAT, Priv. IV, Jaume II, 1.6.1314).

El transport pels rius Xúquer i Cabriol als segles XIV-XVI

Atenent les escasses notícies sobre l'origen de la fusta durant l'època medieval, tot fa pensar que la principal àrea d'aprovisionament estava a la conca del Cabriol i que per tant l'itinerari més emprat seria el d'aquest riu fins a la seua confluència a Cofrentes amb el Xúquer, pel qual el socam seguiria el seu viatge vers Alzira i Cullera. Així es dedueix dels documents que fan referència a contractes de compravenda (DIAGO, 2001, BERNABEU, 1982) on solament apareixen citats llocs com ara Utiel, La Fuencaliente (actual terme de Mira) o Enguïdanos, tots ells a la zona del Cabriol.

Les conduccions estigueren molt lligades des dels primers temps a les necessitats i funcions estratègiques de les viles reials de Xàtiva i Alzira. Pel que fa a l'abastament del castell de Xàtiva, també Jaume II exigiria complir el 1321 el privilegi de franquesa per al transport fluvial pel Xúquer-Cabriol davant l'intent de la vila de Cofrentes de cobrar una quantitat als conduïdors d'una partida procedent dels pinars de Castella: *“quod in loco de Cofrentes exigitur decimum sive pedatgium... contra forum et tenorum privilegiorum... mandamus quatenus forum et privilegia... teneatis et etiam observetis”*. I afegia que l'únic cobrament permès, des d'antic, pertocava al seu castell de Xàtiva i es feia efectiu al pas dels troncs pel gual de Barragà: *“Propter hoc tamen non intendimus prohibere, quin jus, quod ab antiquo exigi et recepti consuevit et nunc etiam exigitur de dicta fusta in vado Barraga dicti rivi Xucaris ratione castris nostri Xativae...”* (BRANCHAT, Priv. VI, Jaume II, 1.5.1321).

L'esmentada porció era el *cinquantè*, pel qual el castell de Xàtiva es reservava un de cada cinquanta troncs que baixaven pel Xúquer. Hi ha constància que ja s'exercia aquest dret el 1260, quan uns veïns d'Utiel reberen franquesa del rei per a conduir fusta pel Cabriol-Xúquer sense pagar cap altre impost que el *cinquantè* (ACA, R 16, f.196, citat per Santamaria).

En aquests temps *“l'exaguador de la fusta”* es trobava al gual de Barragà: *“et nunc etiam exigitur de dicta fusta in vado Barragua...”* (BRANCHAT, Priv. de Jaume II). El 1348 Pere IV

manava als jurats de Xàtiva que restituïren a l'abadessa de Santa Clara la fusta que li havia estat sostreta a l'esmentat gual durant la Guerra de la Unió (AMSC, llig. III-49, transcripció de Vicent Pons). Aquest indret es trobava a la partida del desaparegut llogaret de la Paixarella, al marge dret del Xúquer vora la desembocadura del riu d'Albaida, una àrea de fortes mutacions per la mobilitat dels rius (RUIZ, 1998). Des d'allí la fusta era transportada a Xàtiva seguint un itinerari que ens és desconegut.

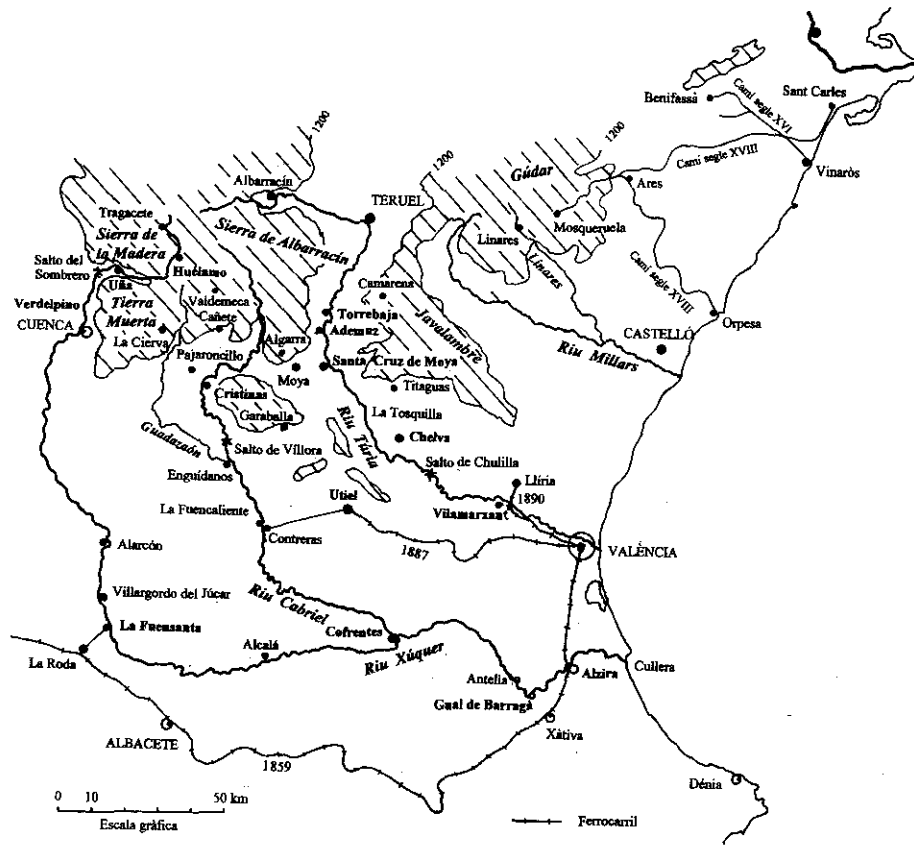
L'activitat al voltant d'aquesta matèria primera a Xàtiva i Alzira als inicis del segle XIV va donar lloc a la formació d'algunes societats mercantils com ara la creada el 1315 per diversos notables de Xàtiva entre els quals estava Gonçal Zapata de Borja, i altres d'Alzira, com l'ardiaca Pere d'Esplugues (AHCX, Pergamins, s. XIV, n° 165, transcripció de Vicent Pons).

Alzira, com a principal punt d'extracció dels troncs del riu, esdevingué un gran centre fuster: *"vila de Algezira, om ha gran fusteria, molta fusta, així de pin donzell com de carrasca..., se'n fa gran tràfeh e mercaderia... e de la dita vila davallant per lo riu és portada d'aquí a València, a Barcelona, a Gandia e en altres parts"* (FURIÓ I MARTÍNEZ, 1993). Una ordenança de 1405 prohibiria l'extracció de la fusta en la part de la Vila, traslladant aquesta operació a la vora d'enfront, la del raval de Sant Agustí.

A mitjan segle XV el recompte dels troncs es duia a terme en Antella, aprofitant el seu pas per l'assut de la Séquia Reial del Xúquer. Així es desprèn el 1448 d'un plet entre el batle de Xàtiva i uns mercaders de fusta, els quals es negaven a pagar als ganxers la conducció de la partida corresponent al *cinquantè* des d'Antella fins a Alzira, on els troncs eren trets del riu per aquelles dates. El batle de Xàtiva recordava que era costum que el transport fins a Alzira correuera a càrrec dels comerciants i no del rei, i que la fusta no podia ser treta en Antella perquè el trajecte fins a Xàtiva no era apte per a la circulació de carros:

"Nos, en Francesch Dezpuig, batle de la ciutat de Xativa, ...desapte proposit nos trametem al loch de Antella dos hòmens per cinquantejar la fusta que per lo riu de Xúquer devalla...per a obs del castell de aquesta ciutat... Item volia que. l dit senyor rey pagats los ganxets de portar-lo aquell de Antella a Algezira, ço que may no ha stat acostumat sinó que los senyors de la fusta sens altra dificultat l'an portat... lo dit cinquanten tro aquí [el castell de Xàtiva]...E no era util ni expedient al dit senyor rey exaguar la dita fusta en lo dit loch de Antella, com tal fusta no pot venir al dit castell sinó ab carro, ni encara no pot venir aquella ab lo dit carro per rahó dels barranchs e muntanyes" (BV Manuscritos, Mss 302-73, transcripció de Vicent Pons). D'aquest document es dedueix que a mitjan segle XV no hi havia un camí carreter habilitat entre Antella i Xàtiva i que la fusta era conduïda des d'Alzira a Xàtiva seguint el Camí Reial.

Del segle XVI són ja unes altres notícies referides a la conducció pel Cabriel des de la Fuencaliente, un terreny disputat per Requena i el seu antic llogaret de Mira. L'esmentada ciutat concedí llicència al valencià Joan Mançanet el 1594 per a talar tres mil pins i roures vora la Fuencaliente, obtenint el seu *Concejo* el permís per a poder llençar aquesta i altres futures partides al riu Cabriol (BERNABEU, 1982, 249).



Mapa 1. La conducció de fusta a València.

Les conduccions pel riu Millars

La informació tocant al transport en aquest riu és migrada i restringida als segles XIV i XV. El 1360 Pere II atorgà un privilegi pel qual la fusta conduïda pel Millars i per qual-sevol altre camí terrestre estava exempta de pagament als senyors dels dominis per on passara, excepte el dels danys que el seu trànsit poguera ocasionar: "*Petrus, Dei gratia Rex Aragonum... quos siquidem fustes a loco seu locis in quibus scissi fuerunt habitatores et mercatores praefati duci fecerunt et intendunt ad flumen de Millars seu alium... usque ad ripam maris... faciendo vias seu stratas per montaneas et ramblas...*" (BRANCHAT, Priv. IX, Pere II, 10.11.1360).

Amb tot i això, la flotació de troncs al Millars no degué ser gaire freqüent, ja que el mateix document explica que el transport estava motivat per la forta carestia que en patia València, principal destinatària, degut a la guerra amb Castella, d'on normalment s'aprovisionava l'esmentada ciutat: "*portare ipsos fustes ad dictam Civitatem et certas partes*

Regni Valentiae, in qua magna est fustium indigentia et etiam carestia propter guerram Regni Castellae, a quo Regno ad dictam Civitatem tempore pacis affluenter ducebantur" (BRANCHAT, Priv. IX, Pere II).

La guerra havia deturat el comerç entre València i Castella i era la causa que carguera fornir la capital valenciana amb fusta procedent d'Aragó, concretament de la Serra de Gúdar. L'exigu cabal del Millars no facilitava la conducció de troncs, i encara menys si es pretenia atendre també els drets dels hereters de la Plana. Així, el 1433 els regants de Castelló, Vila-real, Almassora i Borriana, donat el magre cabal del riu i el risc de destrucció dels assuts, aconseguiren que el governador general del regne, Juan de Navarra, prohibira a uns comerciants (Pedro de la Spasa i Sancho Canou) la flotació d'una partida procedent de Linares i d'altres indrets més enllà dels assuts :

"quod vos dictus Petrus de la Spasa et Sanctio Canou cominamini et interderitis portare amemorbibus loci de Linars et aliunde usque ad mare fustam seu trabes in magna quantitate per rivum dictum vulgariter de Millars... propter ipsius paucitatem aquae praeter eversionem, et protinus destructionem azutorum et represarum constructorum ex Regis permissionibus in dicto rivo... et mandamus... ne attemptetis portare per dictum rivum de Millars ultra dictas repressas seu azuta fustam seu trabes..." (BRANCHAT, Priv. XIII, Juan de Navarra, 8.1.1433).

Raons com aquestes es degueren tenir en compte a final del segle XVIII quan la Marina decidí explotar els boscos de Mosqueruela i optà per la construcció de camins terrestres vers les plages d'Orpesa i els ports de Vinaròs i Sant Carles de la Ràpita en lloc d'emprar el Millars, tot i que discorre no gaire lluny de Mosqueruela.

La conducció pel riu Túria i el mercat de la ciutat de València

La capital del regne constituïa el principal centre de consum per diverses raons. Era la major aglomeració urbana i la seua demanda de fusta per a la construcció d'edificis la més elevada. Concentrava un gran nombre de tallers i fusteries dedicades a la fabricació de mobles, portam, estris, etc., a més de les drassanes que es localitzaven a la Rambla dels Predicadors i al Carrer de les Barques.

L'abast a la ciutat de València era múltiple. Per via marítima entrava tant la fusta que havia estat conduïda pels rius Xúquer, Segura, Millars i Ebre, com la que baixava per camins de terra des de les serres de Benifassà al port de Vinaròs, important centre manufacturer i distribuïdor d'aquest producte. No obstant, la part principal era la que davallava pel riu Túria. De l'estreta relació que hi havia entre el transport fluvial dels pins de Moya i el seu elevat consum a la ciutat de València es fa ressò el 1610 Gaspar d'Escolano, en uns termes que mereixen ser reproduïts literalment:

"Otro beneficio se saca del [riu Túria], por el qual no le está poco reconocida la ciudad de Valencia, que la sirve todos los años de Recuerdo [sic] perpetuo para la infinita madera de Pino que se corta en los Pinares de Moya, del Reyno de Castilla, para los menesteres de tan populosa Ciudad. Porque siendo imposible sacarla en carretas de aquellos bosques y tierras fragosas; o por lo menos, de

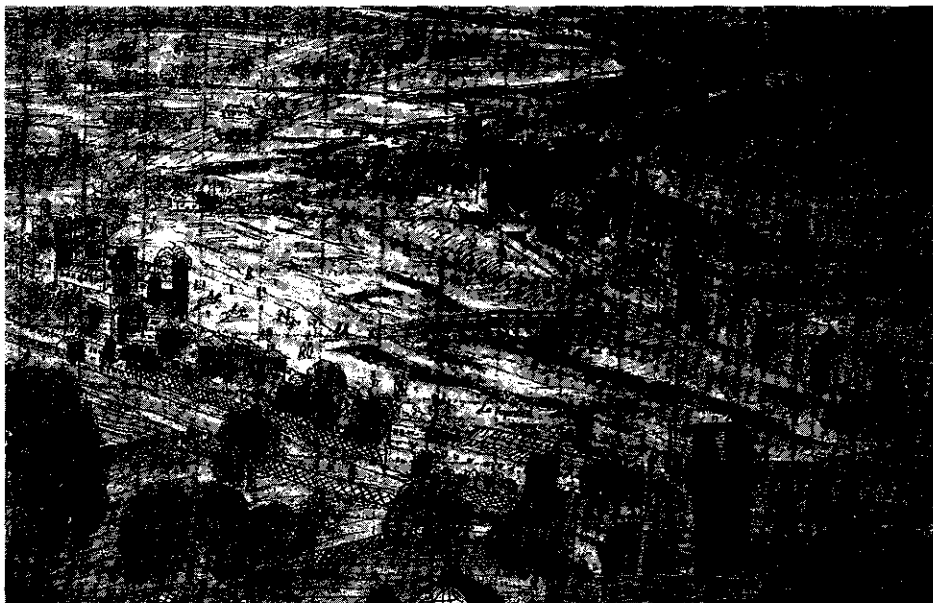


Figura 1. Dipòsit de fusta a la ciutat de València, rambla dels Predicadors i carrer de les Barques segons el dibuix d'Anthonie van der Wijngaerde el 1533.

inmensa costa, hasta ponerla en Valencia, mostró la necesidad a los hombres el atajo del Río, con echar los maderos desde lo alto a la corriente del; y después governandolos muchos peones, que andan sobre ellos con garfios y palos, como quien navega en barcos: y no dexandolos hasta dar vista a los muros mismos de la Ciudad, llevados de la corriente, es una de las apazibles vistas que ella tiene el día que toma puerto la madera: Porque en la muchedumbre de la chusma, y de los Pinos cortados que entran, en número dos mil, y tres mil, se representa al bivo una flota de las Indias, que entra por el Guadalquivir. No es menos solaz la suma diligencia con que luego se entiende en sacarlos del agua, y ponerlos por orden en hileras i rimeros tan largos, que del un cabo al otro se pierden de vista. Y es cosa de asombro, que con ser tantos, a pocos meses no queda una astilla dellos; que todos se han labrado y deshecho en servicio de la Ciudad" (ESCOLANO, 1610, Libro séptimo, 278).

València apreciava el valor dels conductors que l'aprovisionaven de tan important matèria primera, facilitant-los l'estada en la ciutat després del llarg viatge pel riu. El 1424 les seues autoritats concediren llicències de guiatge, açò es, salconduits per a la lliure circulació pels carrers de la ciutat, als 60 ganxers moros i cristians que baixaven en la *cabanya* de Jaume Lombart, Andreu Parencòs i Jaume de Monçó, en agraïment a "*la gran necessitat e lo gran peril e risch*" que havien suportat aquells homes. El mateix va ocòrrer sis anys després, el 1430, amb una altra *cabanya* en la que anaven 250 ganxers dirigida per Miquel Ratavall. Precisament el segle XV fou un període en el que es dugueren a terme grans construccions a la ciutat, com ara l'ampliació del Palau Reial. Per aquesta raó el Batle General comissionà al seu verguer Johan Guillem per a que, acompanyat de Jacme

Stopinyà, fuster, i Guillem Just, mestre d'obres, reconeguera les muntanyes del regne i fins i tot les terres limítrofes mirant de trobar bona fusta per al sostre del palau i altres obres del Reial (PILES, 1969).

Tot i que als darrers temps del transport fluvial (segle XIX), la fusta era tretada de l'aigua abans d'arribar al pont de Sant Josep, hi ha constància que en segles anteriors es treia tant en aquest lloc com aigües avall, a l'alçada del Temple i apilada a la Rambla dels Predicadors, a l'actual plaça de Tetuán, ja que era allí i en el proper carrer de les Barques on tenien els seus obradors els calafats. De 1397 és una deliberació municipal que ordenava que "*la fusta de pi que sol eser duyta per l'aygua del riu Guadalaviar sia tretada per la rambla desús lo pont del Temple*" (VIDAL CORELLA, 1992) i poc després, el 1403 el Consell concedia llicència per a que es pogueren construir barques a "*la plaça dels Predicadors*" (AMV, MC, A-22, G.237). El 1408 foren aplanades les vores del riu des del pont de Serrans fins el de la Trinitat per a facilitar el pas de la fusta, la qual cosa indica que almenys una part d'aquesta no era aturada aigües amunt, abans del pont de Sant Josep (SMV d3-19, f. 255), tot i que només dos anys després, el 1410, una ordre del Consell prohibia apilar-la (no sabem si fou una mesura excepcional) a la rambla dels Predicadors, sota càstic de 20 morabetins (AMV, MC, A-24, f. 435).

L'EXPANSIÓ DE L'ACTIVITAT AL SEGLE XVIII. LA DEMANDA CIVIL I MILITAR

La política de relançament de la construcció naval dels Borbons degué començar ja en temps de Felip V, cobrà força a partir de 1747 amb els projectes del marquès de la Ensenada i es desenvolupà plenament sota els regnats de Carles III i Carles IV (veieu l'article de Vicente Ferrer en aquest mateix número de *Cuadernos de Geografía*).

Per a la base naval de Cartagena la Marina seleccionà boscos als Pirineus (transport al llarg de l'Ebre vers Tortosa i els Alfacs) i a les serres ibèriques de Conca i Terol. Açò tingué una gran repercussió en el transport de fusta pels rius valencians, especialment en el cas del Túria, perquè el principal origen dels pins era el marquesat de Moya i, segons diversos informes, a les seues riberes hi havia personal especialitzat en la conducció. A més, la ciutat de València era un bon mercat per a la venda de la fusta malmesa o sobrant.

El 1738 tingué lloc una primera inspecció per part del mestre major d'arboradura del Departament de Marina de Cartagena, Josef Maltés, qui reconegué els boscos de diversos pobles del Regne de València i del marquesat de Moya. En el seu informe declarava haver trobat pins garriguencs i roures a les muntanyes de Vallivana i Vallibona (Morella), encara que la zona més rica en pins per a pals era el marquesat de Moya. En ell, Maltés hi destacava la riquesa de la forest de Blamías (40.000 pins) i dels boscos del Cubillo i Fuentelespino. Afegia que a la Vall de Cofrentes els pins menuts garriguencs eren poc aptes per a la construcció naval (A. Simancas, SM, llig. 552, citat per BAUER, 1980, 435). A la mateixa època (1739) el capità Juan Valdés inspeccionava els boscos del sud de Catalunya i proposava obrir hi camins terrestres per a apropar la fusta al port dels Alfacs (Sant Carles de la Ràpita), decisió que hauria d'afectar també els boscos de Mosqueruela i la construcció d'un camí, ja a finals del segle XVIII, que per Vilafranca arribava a Vinaròs.

Tanmateix, sembla que l'extracció de fusta de la zona de Moya a través del riu Túria amb destinació a l'Arsenal de Cartagena no començà fins l'any 1757 a càrrec de l'assen-tador José Granés, a qui va succeir el 1766 Joaquín de Jovellar, el qual va obtenir també llicència per a fer tales als boscos de les muntanyes de Terol, Albarracín, Molina i Orihuela del Tremedal (FAUS, 1999, 129).

Aquesta fusta per a l'armada s'afegia a l'habitual de consum civil, el principal punt de destinació de la qual era la pròpia ciutat de València, on la demanda (construcció, fusteria i ús domèstic) augmentà notablement a partir de 1750, com es dedueix de l'evolució de les rendes o impostos municipals sobre el consum d'aquesta matèria primera que cresqueren d'una mitjana de 1.300 diners a la dècada dels quaranta a més del doble en el període comprès entre 1755 i 1787. Tot i que Ricardo Franch, que recopilà aquestes dades, atribueix l'increment a un augment de la construcció naval (FRANCH, 1986, 69) sembla més adient suposar que foren el creixement industrial (telers de seda) i urbà de la capital els principals factors, ja que la construcció naval no estava localitzada a València.

L'increment del trànsit fluvial i els problemes derivats

L'augment del transport fluvial comportà conseqüències no desitjades, com ara els creixents conflictes amb els regants de l'horta de València i el major risc d'inundació per a la ciutat. Dels primers ja en va fer un resum Borrull i Vilanova en el seu *Tratado de la distribución de las aguas del río Turia*, imprès l'any 1831. Segons Borrull l'origen del conflicte arren-cava de l'absència d'un reglament que recollira els dos usos de l'aigua amb anterioritat a les reials ordres de novembre de 1775 i de febrer de 1776, les quals limitaren el període de flotació al comprès entre principi d'octubre i final d'abril. Abans d'aquestes, els privilegis reials vetlaven per la franquícia del transport de fusta, i el costum va permetre un equilibri entre aquella i els drets d'aigua dels regants. L'harmonia, però, va fer fallida al segle XVIII

"El Rey Conquistador... no prescribió el tiempo en que podía hacerse [la conducció de fusta], y como para que llegara á esta Ciudad era preciso echar al río toda el agua, tanto la de las acequias de los puebls superiores, como la de la huerta de Valencia, es regular que procurasen los comerciantes de la madera, y cuidara la Justicia que se egecutase, cuando no necesitara la huerta del agua para disponer y asegurar sus cosechas: pero en el siglo XVIII no quisieron dichos comerciantes observar estas sabias reglas: y resultaron de ello continuas disputas y perjuicios: con cuyo motivo acudieron al Rey con la queja conveniente los Síndicos delas siete acequias de esta huerta; y tomando el debido conocimiento mandó en 16 de noviembre de 1775 que los tales pudieran conducirla por el río los meses de Marzo, Abril y Octubre, mas no en los de verano, a fin de impedir el perjuicio... a las cosechas... el 22 de febrero de 1776: la facultad concedida en la orden anterior debía entenderse desde principios de octubre hasta finales de abril" (BORRULL, 1831, 93).

La llei, però, no sempre va ser complida a causa de la necessària provisió de troncs a les drassanes de Cartagena. Així, per exemple, el 1779, només tres anys després d'haver estat publicada la llei, els propis síndics de les séquies donaren el vistiplau a una llicència atorgada als assentadors Manuel Isach i Pacual Genovés per a transportar fusta pel

Túria en el mes de maig (AHMV, LC, 1779, f. 128-129, citat per FAUS, 1999, 129). Sembla, tanmateix que, amb alguna excepció com aquesta, la limitació temporal del trànsit era respectada, i que fins i tot la data d'arribada a València s'hi avançava gairebé un mes, com confirmava el 1825 l'il·lustre titagüenc Simón de Rojas Clemente, testimoni del tràfec de fusta pel Túria, quan assenyalava que aquesta pasava pel *Molino de la Tosquilla* (terme de Titaguas) els mesos de desembre i gener: "*todo ello a pesar del frio, cuyo rigor ace tan dura la maniobra. Pues el riego de la Uerta Valentina no permite el paso y llegada a la Ciudad más que asta el primero de Abril*" (CLEMENTE, 1825, 235).

L'altre problema era el risc de desbordament que assumia València quan l'arribada dels troncs a les portes de la ciutat concidia amb una sobtada revinguda del riu. Per a evitar aquesta contingència la fusta s'extreia com més aviat possible del llit del Túria i es dipositava als replans dels Serrans i de la Saïdia, des d'on era retirada pels fusters i constructors una vegada havia estat mesurada (veieu Piqueras i Sanchis en aquest *Cuadernos de Geografía*).

Aquest risc esdevingué un malson durant la segona meitat del segle XVIII, quan a partir de 1757 començaren a baixar grans partides de troncs per a l'Arsenal de Cartagena, les quals eren conduïdes fins el Grau, des d'on eren embarcades vers aqueixa base naval. En la nit del 21 al 22 d'octubre de 1776 una sobtada revinguda del riu provocada per les fortes pluges coincidiria amb un amuntegament de troncs al pont de Sant Josep. L'assentador responsable d'aquest blocatge era Joaquín de Jovellar, home sense escrúpols a l'hora de talar i conduir fusta, el qual havia disposat tapar amb troncs i malesa tots els ulls del pont excepte el central a l'objecte de concentrar tot el cabal del riu i afavorir així la conducció. El crescut cabal arrossegà els troncs que flotaven aigües amunt, els quals obturaren l'ull central provocant el desbordament del riu pel seu marge esquerre, inundant les zones de Campanar, la Saïdia, Marxalenes, Tendetes i el carrer de Morvedre. El succèit, però, no acabà aquí, ja que pocs dies després, el 4 de novembre, una altra revinguda del riu sorprengué la mateixa partida entre els ponts del Reial i de la Mar. Els troncs taparen els arcs d'aquest darrer i n'enderrocaren quatre, al temps que s'inundaven les últimes cases de la ciutat. Els danys foren molt elevats (avaluats en 26.0000 lliures) i provocaren una forta reacció popular. Les autoritats encomanaren diversos estudis per a determinar-ne les causes i les responsabilitats. Amb tots ells en la mà, el marquès de Mirasol, en qualitat de personer, redactà un informe final el qual feia responsable de la inundació de la ciutat i de l'enderroc de l'esmentat pont l'assentador Joaquín de Jovellar, i es recomanava que els troncs destinats a l'Arsenal de Cartagena no baixaren pel riu Túria o que, en tot cas, no s'aturaren fins haver passat el pont de la Mar (FAUS, 1999, 127).

L'esmentat Joaquín de Jovellar fou sancionat i se li retirà la concessió, la qual passà a Joaquín Madero, que aleshores treballava als boscos de Moya. Tot i amb això, dos anys després, el 1778, el mateix Jovellar tornaria a exercir el càrrec d'assentador de pins per a la Marina a Camarena (Terol), amb l'ajuntament de la qual mantingué un litigi arran els preus de la fusta (AS, S.M., llig. 569). Els troncs per a Cartagena continuaren baixant pel Túria fins a la primera meitat del segle XIX. Simón de Rojas Clemente es fa ressò del pas per Titaguas d'almenys tres partides entre els anys 1822 i 1825 (CLEMENTE, 1825, 236).

EL SEGLE XIX : MERCATS NOUS I ALTRES MITJANS DE TRANSPORT

Els processos de la revolució industrial i del transport no pogueren deixar d'afectar el mercat i la conducció de la fusta. Durant les primeres dècades probablement es pot parlar d'una certa decadència del tràfic deguda a la caiguda de la demanda per part de l'Armada Espanyola, tant per la seua anquilosi com per la importació de fusta estrangera. Encara que Clemente dóna notícies de la flotació de troncs pel Túria destinats a la Marina a començaments dels anys 1820, sembla que ja el 1840 aquest tipus de tràfit ja havia estat aturat i no hi ha constància que es recuperés en lo que mancava de segle.

Així i tot, a la segona meitat del XIX l'activitat fustera registrà un gran creixement per causa de diversos factors, alguns totalment nous. Per una banda, sorgiren nous tipus de demanda, com ara la de llenya per a forns i llars, la de fusta barata per a envasos de fruites, vi i tabac, la de travesses de ferrocarril i la de pals de telègraf. Per altra banda, la desamortització deixà en mans privades grans extensions de boscos públics i de l'Església, alimentant l'interès especulatiu i els guanys fàcils en la venda de fusta. La importació d'aquesta matèria primera, tenint en compte el gran creixement de la indústria valenciana del moble a la segona meitat del XIX, mitigaria en part el procés de desforestació.

Els canvis al riu Túria i a la ciutat de València

El naturalista Clemente en el seu manuscrit sobre Titaguas es fa ressò de la creixent importància que a les primeres dècades del XIX estava assolint el transport de llenyam pel riu, que ell anomenava *leñadas* per a distingir-les de les clàssiques partides de fusta, encara que més aviat es tractava d'una barreja de fusta i llenya, ja que com el propi Clemente apunta: "*rarisima vez se lleva leña sin alguna madera que le ayude a deslizarse por los malos pasos*". Aquesta nova pràctica d'afegir llenya a la fusta, ja detectada a finals del segle XVIII, només es duia a terme aigües avall de Santa Cruz de Moya, es a dir, en terres valencianes, i es donava principalment als termes d'Aras, Titaguas, Tuéjar i Sinarcas. La llenya començava a ser venuda als pobles riberecs una vegada passat el Salt de Chulilla, com ara a Gestalgar, Bugarra, Pedralba, Vilamarxant, Riba-roja i, sobretot, a Manises, on hi havia una major demanda per als forns de ceràmica. La ciutat de València, però, era la principal destinació d'aquesta fusta-llenya o *llata*, com l'anomenaven els peanyistes valencians, que es venia en quintars i no en càrregues com es feia en la destinada a la construcció i a la fusteria. La seua producció va atènyer diversos tipus d'arbres, però molt especialment les carrasques i el *Pinus halepensis*, l'espècie més comuna i estesa a les muntanyes valencianes.

Un altre tipus de demanda fou generat per la fabricació d'envasos de fusta exigida pel fort creixement de l'exportació de productes agraris (panses, taronges, cebes i vi), la qual passà de 10.000 tm el 1834, abans d'iniciar-se l'arrencada comercial, a una mitjana de 600.000 tm a final del segle XIX i depassà la xifra de 1.300.000 tm el 1929 (PIQUERAS, 1985 i 1997). Encara que els primers tallers que treballaren fusta barata per a aquests tipus d'envasos aparegueren en Dénia, ja devers el 1840, per les exigències dels comerciants

anglesos de panses, fou arran del 1850 i per la demanda dels exportadors de taronges quan proliferaren aquests establiments a diverses ciutats, com ara València, Alzira, Carcaixent i altres (Borrjana, Gandia etc.). Com la fusta emprada, també en aquest cas, no era de gaire qualitat, bona part procedia dels propis boscos valencians i era transportada en carros. Però, açó no va suposar un decaïment de la conducció fluvial, sinó que les partides es feren més complexes, incloent-hi a més dels pins idonis per a la construcció i el moble, els d'altres espècies "menys nobles".

D'altra banda els mateixos tallers solien treballar amb diversos tipus de fusta, inclosa la importada per tal d'optimitzar els resultats econòmics. En València els nous obradors, moguts ja amb màquines de vapor, continuaren concentrant-se als encontorns del riu Túria, a la zona de la Petxina, la Saïdia i fins i tot al barri del Carme (carrer dels Roters), la qual cosa indica que el seu principal punt d'aprovisionament era el desembarcador fluvial del pont de Sant Josep. Els principals empresaris, entre 1850 i 1860, eren Francesc Cubells, Maur Comín, Francesc Martín, Carmel Ilario, Plou i Sales, Moreno i Companyia (MARTÍNEZ, 1995, 147). Al mateix temps alguns d'ells, sobretot Plou i Sales, Fr. Cubells i M. Comín (després *Hermanos Comín*) eren els compradors de la major part de les partides de fusta que baixaven pel riu Túria i d'una bona part de les que flotaven en el Xúquer-Cabriol (FERRER, 1994, 276).

El 1870 un bon nombre dels majors tallers-magatzems de València es localitzaven en un àrea al voltant del riu delimitada pel Portal Nou, carrer de Morvedre i el barri del Carme (Santiago Puchol, en el carrer de Burjassot, vora el Portal Nou; Fr. Cubells, al Pla de la Saïdia; Mariano Ramiro, abans dels Comín, també a la Saïdia; Blas Martín, al carrer de Sagunt; Joaquim Fuertes, junt a Roters). Dos dels tallers, els de Puchol i Fuertes, treballaven també amb fusta importada de Flandes, una activitat en la que estaven acompanyats per C. Ilario, amb magatzem a Russafa; J. Llano (en el carrer dels Renglons) i algun altre situat als encontorns del port (LÓPEZ, 1871). El 1901, quan el nombre de tallers i magatzems havia crescut a 46, la major concentració continuava donant-se al voltant del desembarcador del Túria (carrers de Burjassot, Na Jordana, Roters, Guillem de Castro, Sagunt i la Saïdia), però es ben significativa la formació d'un nou i puixant districte fuster (un terç dels establiments) a les rodalies del Grau de València (Camí Nou del Grau, Serrano, Brull, *Serreries...*), i per tant en relació amb la fusta importada i amb la fabricació d'envasos (BAILLY-BAILLIÈRE, 1901).

La boteria, vinculada a l'exportació de vi, utilitzava quasi exclusivament fusta d'importació (pi de Flandes) molt més fàcil de treballar, per la qual cosa es localitzà espontàniament al voltant del port, per on entrava la fusta i eixia el vi. El carrer de la Reina fou un dels primers indrets on s'aprecià una concentració d'aquesta activitat manufacturera, la intensitat de la qual aixecà les protestes dels estiuejants de València ja el 1862 per l'enorme soroll que provocava (MARTÍNEZ, 1995, 150). El 1901, segons el *Anuario Bailly-Baillièrre*, València comptava amb 10 establiments, 7 dels quals estaven localitzats a la zona portuària. Per aquestes dates la flotació de fusta pel riu estava arribant a la fi, mentre que continuava l'auge de la importació marítima i del transport per ferrocarril (fusta de Conca i de Segura) amb estacions a la zona sud de la ciutat i al Grau.



Figura 2. Arribada de la fusta a la ciutat de València per riu Túria, Ca 1880.

La Ribera del Xúquer: la demanda de les serradores

Dues altres poblacions lligades també al transport fluvial on prosperaren les serradores mecàniques foren Alzira i Carcaixent, en ambdós casos depenents de la demanda de caixes per a l'expedició de taronges. En Alzira, principal punt de desembarcament dels troncs que baixaven pel Xúquer, hi havia ja certa tradició de serradores, com ara la que recentment construïda l'any 1762 pertanyia a Joan Francesc Munar, situada vora riu, amb dues serres accionades per l'aigua i que aspirava a treballar per a l'Arsenal de Cartagena (AS, SM, llig. 563). Fou ja després de 1850, però que aquesta activitat assolí nova pujança. El 1856 Joaquim García Chaveli construï una serradora moguda amb aigua a la partida de l'Alborxí, junt al riu de Barxeta, un afluent del Xúquer, tot i que la primera gran innovació es va produir un any més tard, el 1857, quan Lluís Miquel Prat, un comerciant de seda d'Alzira, davant el mal rumb que seguia aquest sector, invertí els seus guanys en una gran serradora i fàbrica de caixes, amb tres serres propulsades per màquines de vapor. A finals del segle XIX la matrícula industrial d'Alzira incloïa cinc fàbriques de caixes amb un total de vint serres (MARTÍNEZ, 1995, 154). En les mateixes dates n'hi havia dues a Carcaixent i una altra en Algemesí. Caldria afegir-hi la presència d'una empresa francesa, F. d'Yochet i Cia., dedicada a l'importació de fusta i a la fabricació de caixes amb magatzems en Carcaixent i Alzira, a més de València i Vila-real (BAILLY-BAILLIÈRE, 1901).

El 1929, quan l'exportació de taronges assolí la seua màxima expansió i la fusta arribava ja més per ferrocarril que pel Xúquer, Alzira, Carcaixent i Algemesí, els tres principals punts d'expedició de taronges, sumaven 19 serradores i 42 fusteries a les quals es fabricaven caixes, al temps que a les seues estacions es descarregaren prop de 31.000 tm de fusta (SANCHIS, 1988) en part procedent del Grau de València (importada) i en part de les serres de Segura i de Cuenca, el transport d'aquesta darrera era mixt, fluvial i ferroviari. En aquestes dates ja no arribaven troncs directament pel Xúquer fins Alzira.

En conjunt, la província de València, i gràcies a l'auge de les exportacions agràries i de la indústria del moble, fou la que registrà un major creixement del nombre de serres mecàniques a la segona meitat del segle XIX, fins al punt que en l'any 1900 (sense comptar les de Navarra i del País Basc, que no apareixen en les estadístiques pel seu particular règim fiscal) venia a representar el 24,2 % d'Espanya, seguida de la de Barcelona amb el 16,5 i d'Alacant amb el 7,1 % (ZAPATA, 2001, 328).

El ferrocarril: client i competidor

La xarxa ferroviària espanyola, en gran part construïda entre 1850 i 1900, acomplí un doble paper en el mercat de la fusta. El ferrocarril, per una banda, va substituir parcialment el transport fluvial (veieu Piqueras i Sanchis en aquest *Cuadernos de Geografía*) i, per altra banda, esdevingué un gran consumidor de fustam (travesses, vagons). Tot i que el major centre de producció de material ferroviari de fusta acabà essent el d'Aranjuez, la construcció de les vies a València va afavorir durant un temps el consum i el transport fluvial, sobretot a través dels rius Cabriel-Xúquer.

Encara que la informació de què es disposa respecte a aquesta qüestió és limitada, les estadístiques treballades per Vicent Ferrer són ben significatives. Entre maig de 1852 i maig de 1854, coincidint amb les obres de la línia València-Xàtiva, que passa el Xúquer en Alzira, baixaren pel riu fins aquesta darrera ciutat un total de 61.000 travesses, acompanyades d'altres peces. Aquestes partides pertanyien a la societat madrilenya *Aurora de España*, especialitzada en el subministrament ferroviari, i al Baró de Cortes de Pallás (FERRER, 1994, 276), propietari de grans extensions de boscos a la conca del Xúquer i abastador de la companyia que José Campo havia creat per a la construcció i explotació del ferrocarril València-Xàtiva (HERNÁNDEZ, 1983).

Després de la inauguració del ferrocarril València-Utiel, l'estació d'aquesta ciutat interior, que ja mantenia forts lligams comercials amb les comarques boscoses de la meitat oriental de Conca, començà a absorbir la major part de la fusta que abans baixava a l'embarcador fluvial de Santa Cruz de Moya. Poc més o menys quan va inaugurar-se la via fèrria, ja funcionaven vora l'estació d'Utiel dos magatzems de fusta, el de Mariano Gadea i el de Manuel Sánchez. Aquest fou el primer que instal·là una serra mecànica i esdevingué poc després fusteria i fàbrica de mobles. El nombre de serradores i magatzems va créixer a onze en els primers anys del segle XX (BAILLY-BAILLIÈRE, 1901, 1920 i 1931) al temps que l'expedició de taulons destinats a València per ferrocarril arribà gairebé a les 10.000 tm el 1901 i ascendí a 16.000 tm el 1930 (*Archivo Norte*, 1901-30). Sens dubte, l'estació d'Utiel rellevà Santa Cruz de Moya en la funció de gran col·lector del trà-

fic de pins provinents de l'antic marquesat de Moya, principal abastador de la ciutat de València durant segles. Per aquesta raó les càrregues que baixaven pel Túria des de Santa Cruz començaren a reduir-se dràsticament a partir de 1885. Fins a l'inici del segle XX continuà la flotació d'algunes partides procedents d'Ademuz i Titaguas, tot i que no arribaven a València per via fluvial, ja que després de l'establiment del Servei d'Aigües Potables, més amunt de l'assut de la séquia de Montcada, i la construcció del ferrocarril València-Llíria el 1890, els troncs eren extrets del riu a Vilamarxant i transportats a la ciutat en tren o en carros (MARCO, 1960, 494).

ELS CAMINS DE LA FUSTA A LES TERRES SEPTENTRIONALS

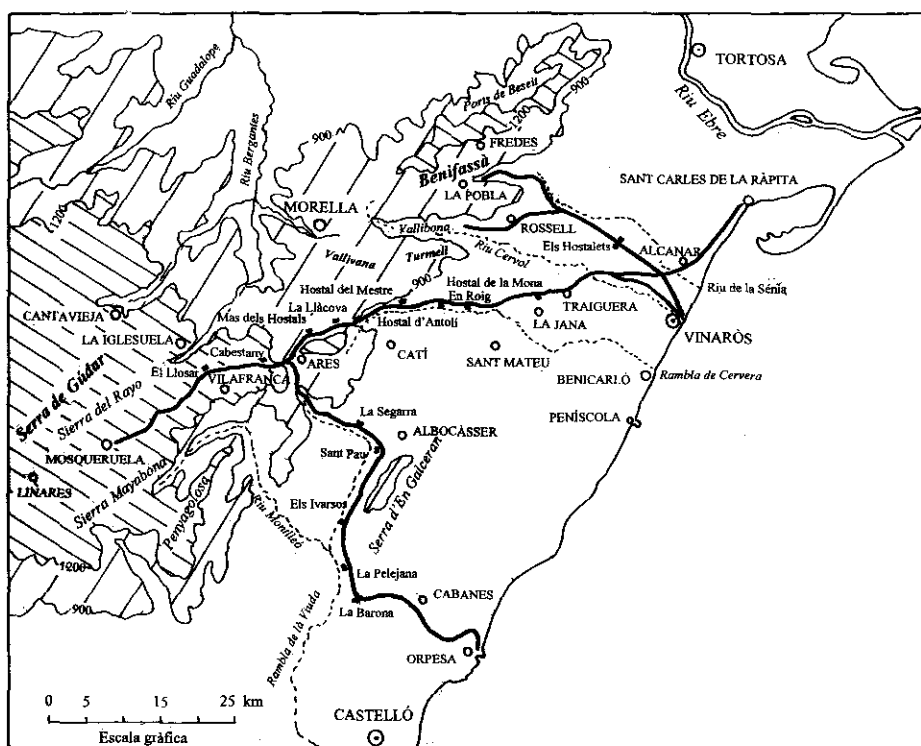
En aquest apartat s'inclouen només els camins de llarg recorregut que enllaçaren grans àrees forestals, com ara les muntanyes de Benifassà o la Serra de Gúdar, amb les drassanes o ports d'embarcament situats al litoral. No hi són inclosos per tant els arrossegadors o camins de carro emprats per a apropar els troncs des dels indrets de la tala fins els embarcadors fluvials, ja que en aquest cas es tracta de xarxes molt mudadisses que només en els seus trams més propers a llocs com ara Santa Cruz de Moya i Ademuz al riu Túria o Cristinas al Cabriel mantingueren un itinerari perdurable.

Les primeres referències al transport de fusta per camins de terra són antigues, contingudes als privilegis reials atorgats per Jaume I i els seus successors, com ara Pere II el 1360, tot i que no especifiquen cap itinerari concret. Martí de Viciano, a mitjan segle XVI, es fa ressò d'un camí que havia estat obert recentment i pel qual baixava fusta a Vinaròs:

“se ha hecho un carril desde Vinaroz hasta la sierra por el qual carretean ordinariamente quarenta carros madera de pino y enzina, que no solamente ay para hazer los navios, empero aun para cargar por mar en mucha cantidad para otras provincias” (VICIANO, 1563, III, 127).

Deu ésser aquest mateix camí el dibuixat per Jorge Setara l'any 1589 al *Mapa de los Montes de Acenias y Valcanera* (A Simancas, MP i D, V-79), que acompanyava la memòria feta pel capità Antonio de Alcatte, comissionat per la Marina Reial per a avaluar la riquesa forestal d'aqueixa zona i les possibilitats de la seua explotació (Bauer, 1980, 561). En el mapa es dibuixa aquest camí pujant des de Vinaròs fins a les rodalies de Rossell, on es bifurca en dos ramals que van respectivament a la “Val de San Jorge” (Vallibona) i a la “Val Cerchera” i a la “Valcanera” (Tinença de Benifassà). Aquest camí rectilini es coneix encara com el Camí de la Fusta i es pot seguir des de la mateixa base de la serra de Benifassà fins a la platja de Vinaròs. Segons Alcatte el 1589 el camí arribava fins el monestir de Benifassà, els frares del qual venien *“pinos para barcas y navios pequeños y los llevan a Vinaroz y a Benicarló por la dicha carretera”* (AS, MS, Mar y Tierra, llig. 246, citat per Bauer).

No tota aqueixa fusta era emprada en la construcció de barques a Benicarló i Vinaròs. Una part era serrada en taulons i exportada vers la ciutat de València. En el Llibre de Peatge de Mar de 1605 hi ha anotades 56 barques entrades en el Grau de València procedents de Vinaròs amb un total de 528,5 dotzenes de taulons, a les quals cal afegir dues barques més procedents de Benicarló (amb 39 dotzenes) i una tercera de la platja d'Alcanar amb 25 dotzenes (ARV, MR, nº 10.951).



Mapa 2. Camins de la fusta de Gúdar i Benifassà al Mediterrani.

Els altres dos grans camins foren oberts a les terres septentrionals valencianes ja a final del segle XVIII, després que el 1788 la Marina subhastara l'explotació i subministrament d'uns 11.000 pins dels boscos de Mosqueruela, La Iglesuela i Vilafranca. A la licitació optaren dos assentadors, el ja esmentat Joaquín de Jovellar i Pedro Vicente Gelabert, que obtingué la concessió i obrí pel seu compte un nou camí "por parajes en que jamas habían surcado ruedas, como son las inmediaciones de Villafranca, llamadas Llosar, Cap de Estañ, y después la Cuesta de Ares, sale por Cabanes, dirigiéndose a la playa de Oropesa, paraje destinado para el embarco" (LA CROIX, 1801, 192). El seu itinerari coincideix parcialment amb la carretera actual en el tram comprés entre Ares i la Barona, però se'n separa en la zona del Llosar i Cabestany, així com des de la Barona fins a Orpesa, on encara és conegut al seu pas pel Pla de l'Arc com a Camí de la Fusta.

A aqueix camí, que ja estava obert quan Cabanilles visità la zona de Vilafranca cap el 1792 (CAVANILLES, 1795, I, 78), se n'afegí un altre el 1799, el qual desviant-se de l'anterior prop d'Ares, seguia després "por Catí, la Jana y Traiguera hasta San Carlos primer puerto de Cataluña, inmediato al de Vinaroz, último de nuestra costa" (LA CROIX, 1801, 193). Aquest camí encara pot ser reconegut en l'actualitat des de la Canada d'Ares, pel Mas dels Hostals i Gibalcolla, fins al corredor de Catí, del qual surt per la rambla de Cervera coincidint en

grans trams amb la carretera actual, de la qual se separa en la Venta de la Serafina. Des d'ací continuava pel que encara és anomenat Camí de les Carretes, que tenia en l'Hostal de la Mona, al nord de la Jana, un dels llocs de descans per als conductors de la fusta (MADOZ, 1845, art. la Jana). Després de travessar el riu Cervol pel Molí del Pas, baixava fins a la seua desembocadura, a escassa distància de Vinaròs, on enllaçava amb la carretera de Barcelona (actual N-340) que precisament acabava de ser construïda el 1800 i anava a Sant Carles de la Ràpita, port escollit per la Marina com a embarcador dels pins destinats a Cartagena. Amb seguretat una part de la fusta es quedava a Vinaròs que comptava amb drassanes i el port de la qual acomplia una important funció en el comerç d'aquesta mercaderia. De fet, al *Diccionario* de Madoz no es fa esment de Sant Carles sinó de Vinaròs com a destinació de la fusta que baixava d'Aragó.

CONCLUSIONS

La conducció de fusta des dels boscos de les serres ibèriques de Conca, Albarracín y Gúdar, emprant els rius (Guadalaviar, Xúquer i esporàdicament el Millars) i camins de terra, fins els centres de consum i d'embarcament del litoral valencià compta amb una llarga tradició històrica. Des que es tenen notícies d'aquesta activitat, la ciutat de València ha estat sempre el principal mercat del socam, no solament pel seu elevat consum domèstic (construcció i altres usos) sinó també a causa de la seua primerenca i florent indústria de fusteria i moble. Alzira fou un altre centre important, per la seua posició estratègica sobre el riu Xúquer i el Camí Reial de València a Xàtiva; per la seua funció redistribuidora dels troncs i, des de finals del XVIII, a causa de l'auge dels tallers d'envasos destinats a les exportacions de taronges. Les drassanes de Dénia i Vinaròs absorbiren també una part considerable de la fusta, apropada en el primer cas per via marítima i en el segon per camins. Vinaròs fou al mateix temps un important centre d'embarcament i de redistribució de taulons al litoral, una funció que també acompliren en diverses èpoques les plages de Cullera (desembocadura del Xúquer) i d'Orpesa, a on arribava el Camí de la Fusta que baixava des de les muntanyes de Mosqueruela.

Entre les zones boscoses de l'interior destacà el marquesat de Moya, que aprovisionà durant segles a la ciutat de València. Les soques eren embarcades en Ademuz i Santa Cruz de Moya i tardaven tres mesos llargs en fer el viatge pel Guadalaviar fins arribar a les portes de la capital al mes de març. A partir d'abril el riu havia de roman-dre lliure de fusta i l'ús de les aigües passava a ser competència exclusiva dels regants de l'horta. Un ús que no va estar exempt de conflictes, quan als comerciants locals s'afegiren a mitjan del XVIII els assentadors de l'Armada, que conduïen els troncs al Grau per a embarcar-los amb destinació a l'Arsenal de Cartagena. A vegades abusaren de les seues atribucions i no s'aveniren sempre a respectar els períodes de prohibició del transport fluvial.

ARXIUS

ACA: Arxiu de la Corona d'Aragó, Barcelona
 AHCX: Arxiu Històric de la Col·legiata de Xàtiva
 AHMV: Arxiu Històric Municipal de València
 AMSCX: Arxiu del Monestir de Santa Clara de Xàtiva
 AH Renfe: Archivo Histórico de Renfe (Madrid)
 ARV: Arxiu del Regne de València; MR: Mestre Racional
 AS, SM: Archivo de Simancas, Secretaría de Marina
 BV: Biblioteca Valenciana, Secció Manuscrits

BIBLIOGRAFIA

- ALCAINE, V. (1867): *La Vega de Valencia y el río Turia*, Valencia, Imprenta de José Rius, edición facsímil de París-Valencia, 1980
- AL-IDRISI (s.XII): Descripción de España, García Mercadal, J., *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*, Madrid, Aguilar, 1952, Vol. I, 183-212
- BAILLY-BAILLIÈRE (1901, 1921 y 1931): *Anuario Estadístico de la Provincias de Alicante, Castellón de la Plana y Valencia*, Barcelona.
- BAUER, E. (1980): *Los montes de España en la Historia*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Servicio de Publicaciones Agrarias.
- BERNABEU, R. (1982): *Historia crítica y documentada de la Ciudad de Requena*, Ayuntamiento de Requena, 561 pp.
- BORRULL Y VILANOVA, F.X. (1831): *Tratado de la distribución de las aguas del río Turia, y del Tribunal de los Acequeros de la Huerta de Valencia*, Valencia, Imprenta de D. Benito Monfort.
- BOSCH Y JULIÀ, M. (1866): *Memoria sobre la inundación del Júcar, en 1864, presentada al Ministerio de Fomento por D. ...*, Madrid, Imprenta Nacional.
- BRANCHAT, V. (1784-1786): *Tratado de los Derechos y Regalías que corresponden al Real Patrimonio en el Reyno de Valencia y de la jurisdicción del Intendente*, Valencia, Imprenta de Joseph y Tomás de Orga, Facsímil, València, 1990
- CAVANILLES, J.A. (1795-1797): *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*, Madrid, Imprenta Real, 2 tomos.
- CLEMENTE Y RUBIO, SIMÓN DE ROJAS (ca.1825): *Historia civil, natural y eclesiástica de Titaguas*, Universitat de València, 2000
- DIAGO, FR. (1613): *Anales del Reyno de Valencia*, Valencia, Pedro Patricio Mey, copia facsímil, París-Valencia, 1981
- DIAGO HERNANDO, M. (2001): Introducción al estudio del comercio entre las coronas de Aragón..., *En la España Medieval*, 24, 47-101
- ESCOLANO, GASPARD DE (1610-11): *Décadas de la historia de la insigne y coronada ciudad y reino de Valencia*, Pedro Patricio Mey.
- ESPASA-CALPE (ca. 1926): Diccionario Enciclopédico.

- EXPLICACIÓN del marco con que se aprecia la madera cuadrada... y se apeña fuera de los Muros de... Valencia, para la mayor inteligencia del Cavallero Regidor, que tuviese la comisión de este abasto, [1742]. Biblioteca Valenciana, XVIII/495 Vol. facticio.
- FAUS PRIETO, A. (1999): La ciudad de Valencia ante las riadas del Turia de 1776, *Cuadernos de Geografía*, València, 65-66, 123-142
- FERRER PÉREZ, V. (1994): Fusta transportada pels rius Xúquer i Turia als anys 1840-1860, en Ribes Iborra, V. (Ed.), *La industrialització de la zona de Xàtiva en el context valencià*, Ajuntament de Xàtiva, Col.lecció Gramalla.
- FRANCH, R. (1986): *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, Institució Alfons El Magnànim, IVEI.
- FURIÓ, A. i MARTÍNEZ, L.P. (1993): Assuts i molins sobre el Xúquer en la Baixa Edat Mitjana, en *IV Congreso de Arqueología Medieval Española*, Alacant.
- GÓMEZ ORTEGA, J. et al. (1866): *Estudio de las inundaciones del Júcar por los ingenieros de caminos...* Confederación Hidrográfica del Júcar, Valencia, 286 ff.
- HERNÁNDEZ, T. (1983): *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano*. Exmo. Ayuntamiento de Valencia, 482 pp.
- KAGAN, R.L. (1986): *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde*, Ediciones el Viso, Madrid, 427 pp.
- LA CROIX Y VIDAL, J. DE (1801): Memoria premiada que contiene la indicación de los montes del Reyno de Valencia: clase, calidad, uso y abundancia ó escasez de sus maderas: ríos y carreteras que facilitan su extracción: causas de la decadencia de los bosques de este reino, medios de evitarla y de asegurar su permanencia, *Junta pública de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia celebrada el día 9 de diciembre de 1800*, Valencia, Imprenta de Benito Monfort, 163-267
- Liber privilegiorum civitatis et regni Valencie. I. Jaume I (1236-1276)*, Edició crítica per Josepa Cortés, Universitat de València, 2001, Fonts històriques valencianes.
- LÓPEZ, A. (1871): *Tratado del marco valenciano de las maderas, con su equivalencia del sistema métrico*, Valencia, Imp. de J. Doménech, 99 pp.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar*, Madrid.
- MARCO BAIDAL, J. (1960): *El Turia y el hombre ribereño*, Valencia, Marí Montañana, 598 pp.
- MARTÍ SORO, J. (1960): *Historia de Villanueva de Castellón*, Valencia.
- MARTÍNEZ GALLEGO, F.A. (1995): *Desarrollo y crecimiento. La industrialización valenciana 1834-1914*, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Indústria, Comerç i Turisme.
- MARTORELL, A. (1879): *Visita a los ríos Júcar y Cabriel. Memoria descriptiva por el arquitecto D. ...*, 1878, Valencia, Imprenta de José Domenech.
- MELIÓ, V. (1991): *La "Junta de Murs i Valls"*. *Historia de las Obras Públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV-XVIII*, Generalitat Valenciana, Consell Valencià de Cultura.
- MOROS Y MORELLÓN, J. DE (1847): *Descripción geográfico-estadística del río Júcar. Resultado de los reconocimientos practicados en dicho río en junio de 1845 y abril de 1846 por...*, Valencia, Imprenta Benito Monfort.
- MUGA, E. (ca.1920): Descripción físico-geográfica del Reino de Valencia, en CARRERAS CANDI, F. *Geografía General del Reino de Valencia*, Vol. I, pp. 3-302

- NAVARRO REVERTER, J. (1872): Transportes fluviales. (Incluye fragmentos de una Memoria sobre las maderadas del Turia que el mismo autor redactó en 1866 bajo la dirección de D. Fermín Larrazábal), en *Revista Forestal, Económica y Agrícola*, Madrid, Tomo V, pp. 86-93 y 113-124
- PENA GIMENO, J.E. (1974): *Chelva. Estudio Geográfico*, Instituto de Geografía, Institución Alfonso El Magnánimo, Diputación Provincial de Valencia.
- PILES, A. (1893): *Historia de Cullera*, Ajuntament de Cullera, 1979
- PILES ROS, L. (1969): *Apuntes para la historia económico social de Valencia durante el siglo XV*, Ayuntamiento de Valencia.
- PIQUERAS, J. (1985): *La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica*, Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, Madrid, 249 pp.
- PIQUERAS, J. (1997): Exportación agraria y transporte en Valencia: 1850-1930, en MORILLA, J., GÓMEZ, J. y CRESSIER, P.: *Impactos exteriores sobre el mundo rural mediterráneo*, Serie Estudios, nº 137, cfr. pp.495-522, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, Madrid.
- PONS, V. (1995): *El señorío de Sumacàrcer en la Baja Edad Media. De mudéjares a moriscos*, Xàtiva.
- PONZ, A. (1789): *Viage de España*, Tercera Edición, Madrid, Aguilar, 1988
- RODRIGO, C. (1998): *El Rincón de Ademuz. Análisis Geográfico Comarcal*, Asociación para el Desarrollo Integral del Rincón de Ademuz (ADIRA)
- RODRIGO, C. (2000): *La Serranía: análisis geográfico comarcal*, Centro de Estudios La Serranía.
- RUIZ PÉREZ, J.M. (1998): La desembocadura del Albaida (siglos XVIII-XX): una metamorfosis fluvial en la Ribera del Xúquer, *Cuadernos de Geografía*, València, 63, 39-65
- SAAVEDRA, E. (1881): *La geografía de España del Edrisi*, por don Eduardo Saavedra, Madrid, Imprenta de Fortanet. Edición de 1974 prologada por Antonio Ubieto, ANUBAR, Textos Medievales, 37, Valencia.
- SANCHIS DEUSA, C. (1988): *El transporte en el País Valenciano*, Edicions Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d'Estudis i Investigació.
- VICIANA, MARTÍN DE (1564): *Crónica de la ciudad de Valencia y de su Reyno*, Edición facsímil, Universidad de Valencia, Departamento de Historia Moderna.
- VIDAL BELTRÁN, E. (1974): *Valencia en la época de Juan I*, Universidad de Valencia.
- VIDAL CORELLA, V. (1992): *La Valencia de otros tiempos. Tipos, costumbres, fiestas y tradiciones*, Valencia, Federico Domenech.
- ZAPATA, S. (2001): La madera en España (c.1850 - c.1950). Un primer esbozo, *Revista de Historia Económica*, Año XIX, Primavera-Verano 2001, nº 2, 287-343