

EL PORT DE SILLA



Aquest lloc tan entranyable per on accedim directament a l'Albufera, a més de ser un referent paisatgístic singular, també té molta història al seu voltant. Emplaçat a 2 quilòmetres a l'est de la població, al límit entre l'horta i l'arrossar, quan els visitants el descobreixen per primera vegada, sempre de manera casual... es troben un paratge relaxant i deliciós per on sembla que no ha passat el temps. La seua antiguitat no la podem datar amb exactitud, ni tan sols el punt exacte on va estar emplaçat el primer

embarcador; només hi ha referències escrites dels antics cronistes (Beuter, Escolano, Huici, etc) que daten els aprofitaments naturals en una cronologia pre-romana, com foren les primeres dessecacions fetes pels cartaginesos a la frontera oest, just on es troba el nostre terme.

Però, deixant de costat hipòtesis no demostrades, si sabem d'una important activitat pesquera al segle XIII, doncs segons el privilegi lliurat el 5 de febrer de 1248 a favor de l'Orde de l'Hospital, el rei Jaume I, que tres anys abans havia decretat l'expulsió dels musulmans de l'horta de València, per assegurar-se l'impost del "quint" amb que estava gravat el peix, permeté a cent famílies de moros seguir habitant a Silla, de les quals, seixanta havien de ser homes que saberen navegar les barques que havia disponibles, uns pescadors que foren desallotjats del Barrasí i enviats als afores, vora el camí del Port, naixent d'aquesta manera l'anomenat Raval, que correspon a la zona de la Font de la Bàscula. Aquest document demostra la importància que aleshores assolí el Port, capaç d'allotjar almenys 60 embarcacions i la infraestructura complementària formada pels habitatges, magatzems per guardar les xarxes, drassanes per treballar els calafats, etc.

Sobre l'emplaçament antic, atenent la traça dels camins, la composició material dels terrenys adjacents, les dimensions del llac al període medieval, i tenint en compte que el creixement de l'arrossar és artificial a partir dels "establiments" dels segle XVIII, caldrà situar-lo prop del lloc actual, on aleshores arribava la línia d'aigües del lluent. Segons els homes vells, sembla que el primer embarcador estava situat pels voltants del Saladar, el testimoni més evident ve donat per la quantitat de carreus que fins una quarantena d'anys encara havia escampats per la zona, unes pedres que foren reutilitzades en reforçar diverses sèquies del terme, quan no destrossades i picades per compactar els camins.

La seua funció va donar nom a una partida del terme a banda i banda de l'anomenat camí del Port o "de les Eres", que foren donades al poble l'any 1307 per a batre el blat, la collita majoritària, ja que aleshores, l'arròs era molt escàs i només es cultivava als aiguamolls naturals. Tota aquesta zona formava una franja de terreny que al segle XVIII encara trobem batejada com "*la partida del Ràfol, eo Puerto*", demostrant així una supervivència toponímica arrossegada del temps de la conquesta: possiblement el "Ràfol d'Abinsalbo", una gran heretat latifundista, tan extensa i variada que comprenia des d'un bosc de carrasques fins les pastures del "bovalar", incorporant també varies cases amb horts frugals, a més d'una torre de vigilància.

Son nombroses les referències que tenim sobre els pescadors i els barquers de Silla, tant en les ordenances com en els impostos i les sancions, estant requerits fins i tot com a remers per a la galera reial *San Tomé*, en un viatge que feu a Niza el rei Ferran, en 1415. Durant el segle XVI apareixen descripcions del Port als amollonaments de la marjal; i també els greus conflictes existents entre els pescadors i els ramaders que pasturaven els sequiols, demostrant l'existència d'una comunitat de pescadors nombrosa i organitzada. De 1726 tenim diverses denúncies del guarda per contravindre el

període de veda, a: Roque Mas, Miquel Antich, Pasqual Saragosà, Antoni Saragosà, Felip de Vicente i Antoni Martí, *pescadores de Silla, todos tienen barca de su propiedad...* I a les Reials Ordenances de Carles III sobre l'ús de l'Albufera, datades el 1761, apareix residint al Port un funcionari recaptador, el qual s'encarregava de cobrar diàriament l'impost del "quint":

A més de l'activitat pesquera allí es concentraven altres ocupacions, convertint-se també en el punt d'eixida de les barques destinades a l'extracció de sorra per a la construcció; la sega de bova per a l'artesania cadirera i la brossa per a les vaques establades. Però el moviment més espectacular era l'envasament de terra per reblir la marjal en la fase d'expansió de l'arrossar, originant un gran tràfec de carros i matxos d'albarda procedents dels terrers de l'horta, que encara augmentava durant la sega de l'arròs amb el transport de garbes dels "tancats". Períodes d'esplendor que s'alternaven amb altres d'abandonament, sobretot durant les epidèmies del "mal de la rata", el paludisme, les febres terciànes i "la picà de mosca", malalties greus que patien els jornalers, així ho refereix Cavanilles en *Las Observaciones...*

El trànsit per l'interior del llac, tradicionalment a vela, va reviscolar amb les noves tecnologies. En 1849 funcionava una línia fluvial de València a Sueca, formada per dos vaixells per al transport de persones i mercaderies, els quals travessaven longitudinalment l'Albufera tres voltes cada dia. La gent els anomenava "vaporets", un invent que mostrava una roda lateral per a impulsar l'aigua; i era prou normal que els pescadors l'aboardaren a mitjan camí per recollir o deixar algun encàrrec, fins i tot adquirint productes dels "venedors de fardo" que per allí viatjaven. També hi ha constància de que circulava una barca correu, recreada magistralment per Blasco Ibàñez en la novel·la *Cañas y barro*.

Amb l'arribada del ferrocarril afluïx a Silla una gran quantitat d'usuaris de l'Albufera; caçadors i pescadors que abans s'havien de desplaçar de València en tartana fins l'embarcador del Saler, però ara venien en tren carregats amb el caixonet adreçant-se al Port i els sequiols del voltant, aleshores minats d'anguiles. Per Sant Martí i Santa Catalina, els dies de tirada franca, era tanta la reserva de billets, que la companyia ferroviària va haver de doblar els serveis amb horaris especials, publicant la notícia al *Diario Mercantil de Valencia*, el 8 de novembre de 1852.

La Confraria de Pescadors, que tenia un magatzem al Port, va ser legitimada per Decret Reial de la reina Isabell II, qui l'any 1858 els atorga entitat pròpia deslligant-los de la mediació de Catarroja, situació que va afavorir la demanda de llicències i la vida quotidiana de l'embarcador. Era tanta l'activitat allí desenvolupada i l'accés de gent, que l'any 1873 l'ajuntament va encomanar un projecte que pretenia construir un canal d'enllaç entre el poble i l'Albufera: ... *por la fuente llamada de la Torreta en dirección al campanario de Silla, terminando al punto llamado de "los cuatro caminos"*.

Per altra banda, l'increment de la zona conreada d'arròs va originar a finals del segle XIX la construcció d'una nova xarxa de reg amb "fonts" de nòria i de palangana, així com dels sequiols mares; reservant el canal central d'eixida a l'Albufera que s'encarregaria d'aportar les aigües cap a amunt. El mecanisme encarregat d'aquesta funció fou un "vapor" de caldera que funcionava amb un forn soterrani, del qual, encara s'aprecia el basament del fumeral exterior, de sis cares, que proveït d'una escala de caragol, també actuava a manera de mirador del vedat. Fou instal·lat a la part sud l'any 1894 per la comunitat de regants *la Providència*, i va originar nombrosos conflictes per la disparitat de criteris i les fortes despeses que s'hagueren d'afrontar.

El 1909 cometeren obres de millora a l'embarcador, que foren adjudicades al constructor Pasqual Sòria per 3.500 pessetes, completant un conjunt format per una casa d'habitatge de dues plantes i el magatzem de la trilladora, que encara es conserva intacte. L'altre element afegit era un canalet lateral que s'utilitzava per accedir per baix a "la barraca de D. Ricardo" i l'espai de treball del calafat. El sequer, tot ell pavimentat de rajola, disposava d'un embarcador particular per a la descàrrega de la collita, al qual s'accedia per baix del pont de fusta llevadís (per poder passar les veles), accionat a manilla des d'un cassetó blanc, ja desaparegut, que malgrat restar inoperant i sense els aparells mecànics originals, encara ofereix un toc especial a l'entorn. La bomba elèctrica o "motor" fou instal·lada en la dècada dels anys 20, bastint una línia trifàsica directa des del poble i vora camí, amb postes de fusta que va muntar Paco Gimeno, *el tío Traca*. La trilladora, l'habitatge i els camps adjacents formaven l'heretat d'un particular de València, Vicente Hernández Reynal, encara que les procurava José Mas Raga, el qual vivia allí des de 1898, quan es va casar amb Antònia Guillem Ricart, els pares d'Antònia, Elies, Vicent i Josep Mas Guillem, que portaven de sobrenom: *els del Port*.

També tenim una ressenya a càrrec d'un científic alemany, el doctor F. Haas, el qual va residir al port mentre investigava els petxinots del llac, un estudi publicat i traduït l'any 1930 com: *Las náyades de la Albufera de Valencia*. Aquest home elogia la sapiència i habilitat dels barquers de Silla, sobretot José Zaragoza, *l'agüelo Rull*, l'home que l'acompanyava diàriament.

Un altra faceta desconeguda és el contrabando, doncs aprofitant la poca vigilància, el llac s'utilitzava per introduir productes colonials que desembarcaven a les platges del Saler, sobretot sucre i cafè, que en compte d'anar direcció a la capital, la mercaderia viatjava als ports de Catarroja i Silla, fugint dels consumers que s'apostaven a l'entrada de la ciutat. Mes endavant, durant els anys de la postguerra, l'estraperlo va seguir el mateix sistema embarcant remitjions d'arròs blanc, fesols i moniatos que eren venuts a la carretera de la Devesa.

I finalment, no podem oblidar l'antic costum d'eixir a passejar en barca el dia de Sant Pere, quan de bon matí acudia la gent al Port carregada amb mantes, bosses i garrafes d'aigua... pujant amb tres o quatre barques que es nugaven formant un comboi humà disposat a passar el dia a la pinada o la platja, conduïdes per dos mestres de la navegació: el tio Sulema i Paco *Palau*, que passaren la vida treballant al llac.

Aquell costum d'anar a la mar en barca, va decaure a mesura que la gent adquiria cotxes i autonomia de desplaçament, deixant de funcionar coincidint amb el final de l'extracció d'arena, l'eliminació dels estables de les cases i l'abandó de la pesca professional. Tot açò va fer entrar el Port en un període d'oblit, agreujat per la contaminació progressiva de les aigües, estant només freqüentat pels encarregats del motor o aquells que tenien embarcació i solien anar "avall" a donar una volta, entre altres: Jacobo, Paco Baixauli, Pepito *el Tarugo*, *Serenya*, Vicent *el Moreno*, *el Gallinero*, Toni i Roberto Lahoz, Tomàs Coll, *el Salero*, *Patalarga*, José i Felip, Angelet el calafat... els assidus de tota la vida que formaven part del decorat. Tan sols funcionava la vella trilladora durant la vereda, assistida per una quadrilla de segadors vinguts de Tuejar, que va ser modernitzada pel mecànic Pepe Fuster *el Touero*, dissenyant una cinta transportadora de palla per estalviar feina, fins el 1964 que es va pegar foc a conseqüència d'un curtcircuit elèctric, acabant així la seua activitat.

En la dècada dels 70 es va edificar la primera nau dels piragüistes, una reivindicació del Club que va possibilitar l'expansió d'aquesta pràctica fluvial que tantes satisfaccions ha donat a l'esport local. També cal parlar, en 1993, d'un intent d'actuació integral que pretenia reviscolar la imatge solitària i degradada que mostrava, vinculant-lo operativament al conjunt del Parc Natural i assignant-li una utilitat més pedagògica. Afectava la rehabilitació integral dels habitatges i el magatzem, la neteja i urbanització de l'entorn, així com la construcció d'un centre de recepció amb un mirador i aula didàctica a manera de museu virtual on es mostraria als escolars els detalls de la fauna, la flora i l'àmbit geogràfic del Parc. Però els canvis polítics que sobrevingueren deixaren de costat aquesta iniciativa, que tampoc s'ha reprès a nivell local, només la Confraria de Pescadors va edificar dues barraques per a magatzem i seu social.

A hores d'ara està molt concorregut, mostrant un alt nivell d'ocupació i retrobant la imatge tradicional gràcies a les barques equipades amb vela llatina, un encert històric i estètic que hem d'agrair als aficionats. No obstant, l'afluència diària de vehicles estacionats dins del recinte, el poc civisme d'alguns visitants, i l'erosió de les motes del canal molt castigades per les ones de les embarcacions, estan deteriorant greument l'entorn.

Mil anys de cultura albuferenca bé mereixen l'atenció d'un lloc emblemàtic com aquest, per tant, millorem els elements deteriorats, recuperem la funcionalitat dels edificis, incrementem la vigilància i sancionem els infractors, però mantenint sempre l'aspecte original i sense caure en el parany de l'explotació turística, que acabaria desvirtuant l'encís que encara conserva.

* * *

Josep Antich i Brocal
Cronista Oficial de la Ciutat