

A l'atenció de l'Il·lm. Sr. N'ALEJANDRO SOLER MUR
Alcalde de l'Excm. Ajuntament d'Elx

Il·lm senyor:

L'Institut d'Estudis Comarcals del Baix Vinalopó (IECBV) es dirigeix a vosté, com ha fet en altres ocasions, amb la finalitat de reclamar l'atenció de l'Ajuntament d'Elx sobre el patrimoni arquitectònic de la nostra ciutat. En aquesta ocasió, ens fem ressò d'una notícia apareguda en un diari d'àmbit provincial en relació amb algunes obres d'enginyeria històriques, les quals formen també part de la nostra identitat, com ara els ponts, que encara no són Bé d'Interés Cultural (BIC).

Pel que fa a Elx, des de l'IECBV considerem necessari la declaració de BIC per alguns dels ponts que salven la rambla del Riu Vinalopó: el pont Vell o de la Mare de Déu, el pont Nou o de Canalejas, i l'aqüeducte de «Riegos de Levante». No es tracta d'una pretensió buida d'importants motius, que intentarem justificar tot seguit.

Els il·licitans vivim acostumats al riu. A les seues sorprenents crescudes i al seu serpentejant trajecte quan ve més sec. Des de petits, ens han ensenyat el nom i les llegendes més negres que ens han deixat les seues aigües, cada dia també més negres. De la mateixa manera, en poques ocasions ens han fet referència a la idoneïtat de l'aigüa per al reg dels horts de palmeres, abundants durant segles a la banda llevantina del Vinalopó.

Tan acostumats estem els il·licitans al riu com als ponts. Durant tot el segle passat, els redactors dels plans d'urbanisme de la ciutat d'Elx han estat seduïts per la rambla del Vinalopó, alguns, fins i tot, obsessionats. No debades, el Pla de 1973 pretenia cosir amb catorze ponts la «ferida urbana», que és la forma amb què ha estat considerada aquest accident geogràfic.

El pont Vell o pont de la Mare de Déu va ser la primera obra que es va construir per tal de salvar la barrera que impedia el creixement del poble al segle XVIII, la rambla del riu Vinalopó, ja que en aquell moment ningú es plantejava construir més enllà dels horts de palmeres o sobre aquests. Així, els franciscans del convent de Sant Josep se sentirien més a prop de la vila, reivindicació que els va prometre el Consell des que es va finalitzar Santa Maria. Començades les obres, un nou barri es definia per l'horitzó, el qual absorbiria la crescuda demogràfica de la població.

El Raval de Santa Teresa va tenir el seu origen el 1740, feia vint-i-cinc anys que s'havien començat les obres del pont, que acabarien, després d'un munt d'imprevists i accidents, al setembre de 1756, com així es commemora en una de les làpides col·locades al peu dels casalicis que contenen les imatges de la Mare de Déu de l'Assumpció i sant Agatàngel. Aquests altars d'estil barroc, juntament amb els dos ulls ogivals, donen l'aspecte pel qual els il·licitans reconeixem el pont, i són el resultat d'un nou projecte després que la riuada de 1751 es portara el pont, fet que es recull en l'altra làpida.

El pont de Santa Teresa és un dels més antics de tota la província, si bé la seua tipologia el fa encara més arcaic, més a prop dels ponts gòtics que dels ponts del segle XVIII, que habitualment eren obres barroques, neoclàssiques o academicistes. Possiblement encara en aquells moments estaven vigents tècniques de construcció antigues. El pont amb sants als dos costats és una tipologia usual en tot el barroc valencià (Alzira, València, etc.), encara que poques voltes el casalicí és de carreuada i tancat, com en aquest cas. Generalment són templets oberts per les tres cares, amb coberta de teula ceràmica. Els casalicis del pont Vell s'apropen més per la forma, encara que no per la ubicació, a la fornícula de la Mare de Déu del pont de Múrcia.

Més avingudes d'aigua van venir per la rambla del Vinalopó. Malgrat açò, el pont Vell va complir amb els usos comuns, era pas de persones, algunes de les quals l'utilitzaven no sols per anar i venir del Pla o de la Vila, sinó com a ràpid trànsit per a l'altra vida, i era pas continu de carretes que anaven camí d'Oriola. Però a principis del segle XX, se li dóna un ús curiós i popular: dur la línia del tren *Chicharra*, que era, en realitat, un tramvia, el traçat del qual estava establert sobre la carretera d'Alacant a Múrcia. El 1905, només nou mesos després que la línia entrara en funcionament, el pont de la Mare de Déu estava en un estat ruïnós, sense soleres i amb els murs clevellats. L'Ajuntament va trobar aleshores la justificació per demanar a l'Estat el seu pont, tot variant el traçat de la carretera de l'Alt de les Atalaies a Múrcia en la travessia que feia per l'interior de la població.

El pont nou o pont de Canalejas és important en tant que és popular el sentiment pel qual el poble reconeix la seua forma, que ha contribuït al paisatge de la memòria comuna i a la tasca en el trajecte en el qual Elx travessà el segle XX. Compleix ara 95 anys, en un bon estat de conservació, si tenim present que s'han destruït en els darrers cent anys alguns dels exemples més destacats que han marcat l'evolució de la disciplina arquitectònica a Elx. Molts d'aquests diferien amb el pont en la seua utilització, és aquesta una de les condicions en la conservació del patrimoni. El pont Nou és una obra que ha estat funcionant des d'aquell 20 d'abril de 1913, primer, com a pas de la carretera d'Alacant a Múrcia i, també i solament així després, com a prolongació de la Corredora fins el carrer de la Reina Victòria.

La ciutat despertava al segle XX amb una empenta econòmica en el sector espadenyer. La terra esdevenia un bé cada vegada menys estimat per al cultiu i més important per a facilitar el desenvolupament de la ciutat. Per primera vegada es va utilitzar la tala prèvia d'un hort per tal d'eixemplar carrers o de construir sobre els seus terrenys, amb el vist-i-plau de la classe dirigent, animats a començar l'avanç de la ciutat cap a llevant i cap al sud. Cap a ponent estava la Rambla. Però, els propietaris de terrenys al Pla de Sant Josep mantenien l'esperança de la ràpida i segura construcció d'un pont que fóra tan estable i ferm com el pont de Ferro.

La visible i perillosa debilitat del pont de Santa Teresa va servir aleshores per a demanar el 1910 una nova via per a la carretera cap a Múrcia, quan en realitat el que demanaven era un nou pont que unira la plaça Major amb les profitoses terres de ponent. En l'any 1911 es va escollir el projecte de l'enginyer D. Mariano Luiña per a construir un pont, el tercer pont, pel modern procediment del formigó armat. En aquell moment, restava un camí molt llarg per trobar noves possibilitats de resistència en llums més grans, amb menys secció de material. A Elx es va aconseguir per primera vegada salvar una distància de 50 metres. I així va estar considerat durant molts anys, fins el 1929, quan es construï, pel mateix Luiña, el Viaducte de Terol.

Es va demanar que el pont resultara no tan sols una obra bonica i elegant, sinó sòlida i adient per a l'ampli llit del Vinalopó. Fins i tot, el mateix Pere Ibarra trobava, en principi, un inconvenient que es rebutjara el ferro i la pedra davant el formigó armat. Amb aquest material, amb una bona arquitectura, es va aconseguir un ressò social, ser considerada una fita urbana visual, funcional i formal, de primeríssima importància, sens dubte, per la seua solució estructural i formal que el converteixen en una de les construccions públiques de més interès de la ciutat i de tot el País Valencià: bàsicament és tracta d'un arc que acaba en dos prismes sobre els quals està la sola, unida a l'arc amb diversos pilars.

L'aqüeducte de «Riegos de Levante», malgrat el gran carrer que es va obrir en la continuació de Pere Joan Perpinyà, resta encara dempeus. La seua construcció, envoltat l'aqüeducte d'antics horts de palmeres, va crear un paisatge rural de gran bellesa, imatge primitiva trencada definitivament pel Pont de la Generalitat i al qual va ajudar la canalització del Vinalopó. Després de quatre anys de treballs, es va inaugurar el 1923 per Alfons XIII, d'acord a una làpida que es podia llegir.

Es va fer servir per salvar de la mateixa manera la Rambla, però en aquest cas per a conduir l'aigua de reg del canal de la 5a elevació de la companyia «Riegos de Levante». D'una forma molt aproximada es pretenia continuar el tipus d'aqüeducte romà reproduint arcs molt esvelts, pilars simulant carreus de pedra i arcades amb dovelles descansant sobre una lleu cornisa. L'obra simula ser una fàbrica de

mamposteria i de carreus als pilars i als arcs, que recobriria l'estructura de formigó amb què segurament es va construir el pont, la qual cosa no li trau mèrits.

L'aqüeducte no es queda només en una evocació romana. En la seua imatge, destaca el remat superior de la construcció amb una cornisa formada per la barana, una motllura i els permòdols, i a més a més, en cadascuna de les quatre cares visibles dels matxons laterals, l'escut de la ciutat d'Elx, pintat al fresc, amb colors, que li permetien ser reconegut des de distints punts del sud del poble, allò que es va considerar alguna vegada els barris del Canal i de la Tripa.

Aquestes construccions relacionades històricament amb l'aigua i el desenvolupament d'Elx mereixen ser ben conegudes pels habitants d'aquesta població i ser reconegudes per la resta d'habitants del País Valencià, a més de formar ja part de la memòria col·lectiva d'aquest poble per allò que van suposar en el moment de la seua realització i per allò que han anat significat generació rere generació. Hem d'aconseguir que els ciutadans, que els han utilitzat a vegades sense massa interès, consideren els tres ponts dins una trama urbana, i no un simple enllaç entre barris.

No solament s'ha d'intentar elevar els graus de protecció dels elements arquitectònics que els donen la forma per la qual els reconeixem encara, sinó que hem de lluitar perquè els nostres hereus puguin rebre part d'allò que considerem el nostre patrimoni i puguin, d'eixa manera, continuant reconeixent-se en el nostre llegat. Hem de ser capaços de deslligar la seua conservació, com passa sovint a les obres públiques, del servilisme continuat cap el cotxe, fort risc en el cas de l'Aqüeducte.

Per tot allò considerem que el pont Vell, el pont Nou i l'aqüeducte de Riegos de Levante mereixen ser considerats Béns d'Interés Cultural per la Conselleria de Cultura, i d'aquesta manera l'IECBV li demana a vosté, com a màxim representant de l'Ajuntament d'Elx, que s'òbriguen les diligències administratives que calguen per portar aquesta sol·licitut davant la Generalitat Valenciana amb el suport d'una part important de la societat il·licitana.

Moltes gràcies.

Elx, 18 de març de 2008.

INSTITUT D'ESTUDIS COMARCALS
DEL BAIX VINALOPÓ