

# En el centenari del pont vell de Sorita

## *In the centenary of the old bridge in Sorita*

**Manuel Beser Jordà.** Filòsof. [besermarcelo@yahoo.es](mailto:besermarcelo@yahoo.es)

Presentat: 12/02/2022

Aprovat: 27/02/2022

### **Resum**

El present treball tracta primerament dels antics camins de Sorita que enllaçaven terres de Catalunya, Aragó i València, camins que solament permetien anar a peu o amb una cavalcadura, menys el de Morella. La segona part presenta les seqüències que hi va haver fins que es va construir l'actual carretera i el pont, així com l'interès per part de la burgesia aragonesa de posar un ferrocarril miner que des d'Utrillas anés fins a Vinaròs passant per Sorita, i la seua impossibilitat. Finalment, s'observen alguns documents oficials sobre la construcció del pont i la seua inauguració que va ser el 7 de setembre de 1925 amb una gran festa i la presència de la imatge de la Mare de Déu de la Balma. Les conclusions venen a resumir el que ha estat dit amb algunes idees de cara a la celebració del proper centenari.

**Paraules clau:** Pont vell, Sorita, antics camins, ferrocarril miner, carretera CV-14.

### **Abstract**

The present work deals first with the old roads of Sorita that connected lands of Catalonia, Aragon and Valencia, roads that only allowed to go on foot or with a horse, except the one of Morella. The second part presents the sequences that existed until the construction of the current road and the bridge, as well as the interest on the part of the Aragonese Bourgeoisie to put a mining railway that would go from Utrillas to Vinaròs via Sorita, and its impossibility. Finally, there are some official documents on the construction of the bridge and its inauguration, which took place on September 7, 1925, with a big party and the presence of the image of the Virgin of La Balma. The conclusions summarize what has been said with some ideas for the coming centenary celebrations.

**Keywords:** Pont Vell, Sorita, old roads, mining railway, CV-14 road

## **Introducció**

El motiu principal d'aquest escrit és contribuir al coneixement del que va representar per a Sorita la construcció del pont vell durant els anys de 1922 a 1925 moment en què va ser inaugurat. La construcció del pont i la carretera de Morella a Alcorisa va significar molt per a una població rural d'uns mil pobladors (1.087 habitants l'any 1920, i 1.359 el 1925) que aleshores tenia. Primerament per la circulació de cotxes, carros i camions, i després per poder creuar el riu en qualsevol moment i davant de qualsevol circumstància. Tot això va fer millorar l'economia, el turisme i la vida de la gent de la població, que no per això van deixar d'emigrar a altres llocs amb millors possibilitats d'existència. Sorita, al nord del País Valencià, va ser un immillorable nus de comunicacions entre el sud de Catalunya, la franja oriental de l'Aragó i el nord de València, sobretot pels seus antics camins. Uns camins que majoritàriament només permetien el pas a peu o amb cavalcadures d'animals (matxos, ases o cavalls), si exceptuem el camí carreter de Sorita a Morella que passava per tots els pobles de la ribera del Bergantes.

No disposem d'una documentació molt exhaustiva, perquè molta informació es va anar perdent anteriorment i posteriorment a la guerra civil de 1936-38, però hem pogut espigolar algunes notícies sobre els camins, les carreteres i el pont vell que aviat farà cent anys de la seua construcció, i que bé mereix una bona celebració. El present treball té bàsicament dues parts: una primera en què volíem obtenir el màxim d'informació sobre els nostres camins, i una segona part sobre l'activitat realitzada a principis del segle XX pel que fa a la construcció de la carretera i del pont vell sobre el riu Bergantes i també de les sanes intencions de fer passar un ferrocarril de via estreta per Sorita per unir les mines d'Utrillas amb el port de Vinaròs, només pel deliri de la burgesia aragonesa de fer arribar els seus productes comercials (carn, llana, blat i carbó) fins al mar. Unes darreres conclusions faran referència al que s'ha dit i es pot dir sobre el tema. Les dades bibliogràfiques es poden trobar a les notes que presentem a peu de pàgina.

## Antics camins

Encara avui dia existeixen importants restes d'antics camins, l'origen dels quals es podria establir ben bé en la prehistòria i sobretot en temps dels íbers (segles VII i VI a.C.), els quals destacaven ja per la seua primitiva producció tèxtil, el conreu del blat i la situació i ocupació del terreny en petites poblacions o grups tribals allunyats dels avantatges i dels perills de la costa marítima. Camins que, com ja s'ha dit, en alguns trams eren empedrats i transitables a peu o a cavall i molt escassament amb carros moguts per animals de tir a causa sobretot de les dificultats físiques del territori. Generalment, els camins anaven pels costats de rius i barrancs per evitar grans canvis d'altitud i buscar la companyia de l'aigua, sempre necessària. A Sorita, no cal dir que el camí més important era el que anava fins a Morella, molt proper al curs del riu Bergantes. Aquest camí segueix bastant l'itinerari de l'actual carretera fins al Forcall, conduint a tots els pobles de la ribera: Palanques, Hortells, Villoros, Xiva i Forcall, on des d'aquí el camí s'endinsava cap a Cantavella, Terol i l'interior peninsular. Aquest darrer camí és el que utilitzà el rei Jaume I en la conquesta de Morella.<sup>1</sup> Sent camins que comunicaven entre poblacions eren considerats com a camins reials i tenien les seues normes i privilegis. Morella, com a capital comarcal, econòmica i administrativa era un centre ineludible, a més que molts soritans anaven els diumenges pel matí a vendre els seus productes agrícoles al mercat setmanal que es feia als porxos, i a la vegada aprofitaven per a fer les seues adquisicions, encàrrecs i tràmits administratius per Morella. D'ací que el dia de descans a Morella siga, encara ara, el dilluns en lloc del diumenge.



Sorita 1935. Santuari de la Balma amb la carretera acabada de construir. Fotografia de Mn. Ramon Milian en clixé de vidre Agfa.

1.- Vid. GARCIA EDO, V.: *Blasco de Alagón ca. 1190-1230*, ed. Universitat Jaume I i Fundació Blasco de Alagón, Castelló, 2008, pàg. 72, en octau. "E nós de trot e d'arlot passam lo riu de Calderes e anam; anam-nos-en tro al riu que passa al peu de la costa de Morela". El Calderes és el Calders i l'altre riu el Bergantes o de Morella, per tant, signifiqui que passà pel camí d'Alhorre o Fra Eiximeno, i pel pont trencat.

D'altra banda, Morella fins l'arribada del correu i del cotxe correu, en el segle XIX, va ser un camí per fer cap a la romana Via Augusta, que anava de Cadis a Roma i passava per Tortosa, la Galera, Traiguera, la Jana, Sant Mateu, i Cabanes, sempre per l'interior, i tenint vials que connectaven amb altres pobles de l'interior o de la costa. Igualment, es podia arribar al Mediterrani pels Alfacs, Vinaròs o Peníscola, amb viatges marítims més ràpids i segurs que per terra on abundaven els bandolers i els mals camins. Observem en un escrit de l'any 1649 on Sorita demana eixir del domini senyorial dels Jurats de Morella i passar a ser vila reial sota el domini jurisdiccional del monarca. Com a un dels mèrits exposa que *"por estar la dicha villa en el camino Real, que va de Vinaroz a Lérida y en los alojamientos de la gente de a caballo que ha tenido..."*<sup>2</sup> En conseqüència, veiem que en l'època moderna Sorita tenia camí entre Vinaròs i Morella, i des del poble es podia anar a Aiguaviva, el Mas de les Mates, Alcanyís, i d'allà a Casp, Fraga i Lleida, per tant s'assenyala com a important la via sud-nord, més que els camins est-oest cap a l'interior peninsular. L'il·lustre Pasqual

Madoz, autor del *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Alicante, Castellón y Valencia* de l'any 1845, dels camins de Sorita només diu que *"son de herradura y escabrosos, y que el correo se recibe de Morella por peatón tres veces por semana"*.<sup>3</sup> Existeix encara un altre camí que es dirigeix a Morella per Xiva, passant pel mas de Ràmia, però es deia que per aquest camí només es podia anar a peu o amb un animal de poca càrrega, segurament pel mal peany que hi devia haver.

Uns altres dos camins a Morella prou transitats (ara pistes forestals) eren els que anaven cap l'est a Torre Miró, i d'allà per la Tinença (Herbeset, Castell de Cabres, el Boixar, la Pobla) fins a la Sénia, Santa Bàrbara o Rossell. Des de l'any 1868 en què es va obrir la línia

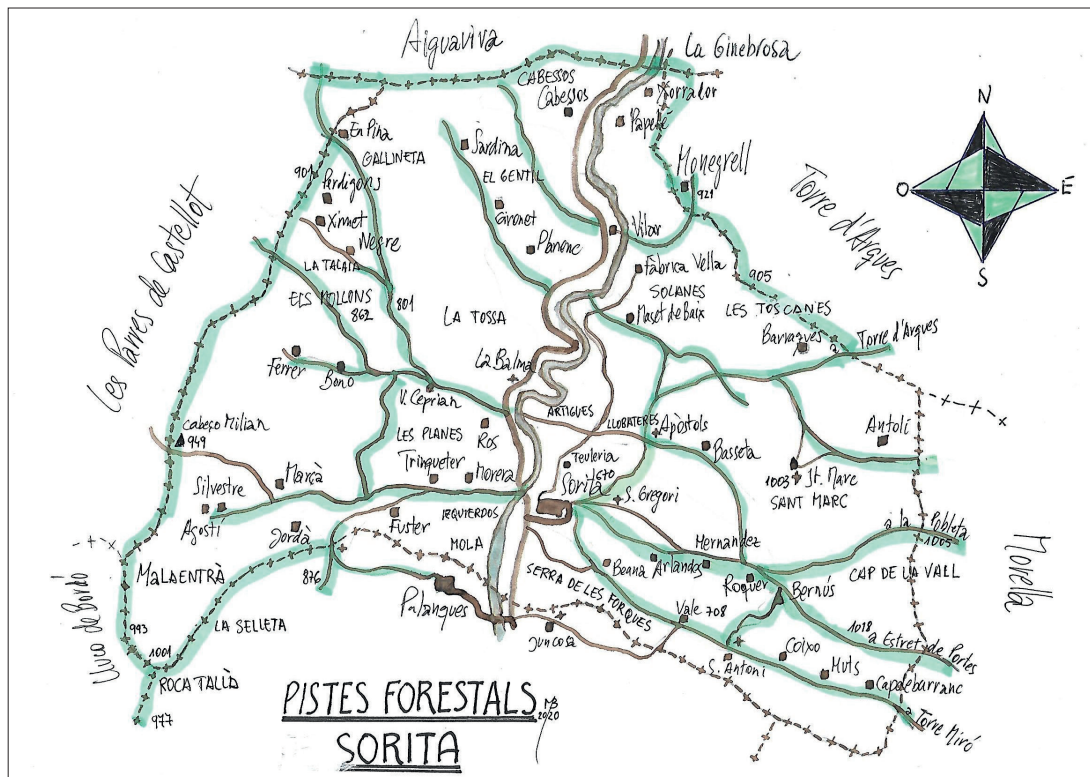
ferroviària de València a Tarragona, a Santa Bàrbara, amb el tren, es podia fer cap a Barcelona, Castelló o València. També hi havia l'opció, des del monestir de Benifassà, d'anar a Fredes i d'allà a Beseit i Vall-de-roures. El camí de la Beana, les Beates o del Cabrer segueix el curs del mateix barranc i va passant per diferents masos: la Beana, el Vale, Sant Antoni, el Coixo, els Muts i Cap de Barranc, on actualment es pren i es condueix aigua per al poble. Al mas de sant Antoni hi havia una ermita on el dia del sant (13 de juny) es feia missa, repartiment del rotllet i benedicció del terme. L'altre camí que hem citat passava pel peiró de sant Gregori, però en temps de la República es va fer una pista fins la Talaiola: se surt per la font de Dalt i es passa a prop dels masos d'Hernández, d'Arlandes, de Salvador i del Roquer, on es divideix el camí amb el que



Sorita 2021. Detall de l'empedrat del camí al Maset de Baix i a la Fàbrica Vella.

2.- Vid. Arxiu de la Corona d'Aragó, Consell d'Aragó, Secretaria de València, lligall 793, document 14/24, 8 pàgs., s/n. Paper imprès. O també a: BESER JORDÀ, M. (20149): *L'església parroquial de Sorita (Els Ports de Morella)*, ed. Ajuntament de Sorita-Diputació de Castelló, 2019, pàg. 208.

3.- Cf. MADOZ, P. (): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Castellón, Valencia y Alicante (1845)*, II, Gráficas Soler, Valencia, 1982, pàg. 353 (edició facsímil).



Croquis dels principals camins i pistes forestals de Sorita (en verd), 2020.MBJ.

va a la Pobleta pel mas d'Antolí. Seguint i pujant la pista, es troba el coll i el mas de Bernús, i a prop de la Talaiola (1.028 m.) s'arriba per Estret de Portes al terme de Morella i al mas de Torre Miró. Es tractava de camins molt utilitzats per propietaris agrícoles i gent dels masos que anaven i venien del poble, també per soldats republicans i maquis que evitaven els controls de les carreteres. Igualment eren els camins d'eixida i d'arribada de temporers i emigrants, així com de viatgers, comerciants, treballadors, rics i pobres que anaven d'un cantó a l'altre de festa, de faena o de trobada. Cal tenir en compte que per eixir del terme municipal de Sorita, si no és pel Bergantes, cal superar alçades d'uns quatre-cents metres d'alçada aproximadament.

Un altre camí important, també en direcció est, és el que arriba fins a Torredarques. Se surt del poble pel camí de la font del Pont, on ara està la bàscula i abans hi havia una creu gòtica que es va destruir durant la darrera guerra civil.<sup>4</sup> Aviat es fa cap a la font de la Piqueta, assecada ja fa anys i al peiró dels Apòstols: sant Felip i sant Jaume el Menor (festa el 3 de maig), destruït també des de la darrera guerra civil i encara no reconstruït; segueix el camí per la costa del Nofre, el barranc de les Covetes, l'ombria de sant Marc i el barranc de Pardos que limita amb l'Aragó, anomenat en les Cartes Pobles de Morella d'en Balasc d'Alagó (1233) i del rei en Jaume I (1250). Des de Torredarques és fàcil arribar a Mont-roig i d'allà a Vall-de-roures, Horta de Sant Joan i Gandesa. Era un llarg camí per poder arribar als pobles del Matarranya, on s'hi feia un bon vi que era

4.- El dibuix d'aquesta creu es pot veure al llibre de Mn. EJARQUE, R. (1934): *Historia de Nuestra Señora de la Balma*, Imprenta Moderna de Algueró y Baiges, Tortosa (Tarragona), pàg. 105. El dibuix és de J. Andreu, dibuixant i pintor de Tortosa.

adquirit per altres pobles del Baix Aragó. Cal dir que en determinats llocs dels camins hi havia masos i ventes que servien per a descans dels animals, menjar i esplai per als cavallers i traginers. Aquestes ventes sempre estaven als afores de les poblacions, a Sorita hi ha les ventes a peu de camí i de carretera: Carpio, Sabó, Emilio, Espuela, la venta de Ceprian i el mas de les Barraques. Es diu si la Balma hauria sigut una venta important, sobretot en cas d'anar el riu d'ample en ample a la tardor o a la primavera.

Cap a l'Oest de Sorita observem els camins que anaven a les Parres i Castellot, per una banda, i a Aiguaviva i el Mas de les Mates per l'altra, facilitant l'entrada al Baix Aragó i a l'interior peninsular, però també cap a Alcanyís, Lleida i Gandesa. Per aquests camins van entrar els nacionals l'any 1938 en la seua cerca de la Mediterrània, després de la batalla de Terol. El primer camí, el de les Parres, travessa el riu i per la costa del Rojal es passa a prop de la caseta de Morera, se'n va al peiró de Santa Creu (festa l'1 de maig) i al mas de Trinqueter, puja la costa de Sant Pere Màrtir on hi ha un altre peiró a dalt del cim (festa el 29 d'abril) i des d'allà amb mitja hora de camí es fa cap als masos de Silvestre, Agostí i Marçà d'on surt el camí que porta a les Parres, Jaganta i Castellot pel mas de Torres, lloc on perdé la vida el guerriller carlí Tomás Penarroja, anomenat el Groc del Forcall, l'any 1844. Però ben segur que el camí més important per anar a l'Aragó era el d'Aiguaviva i el Mas de les Mates des d'on es podia anar cap a Alcorisa, Calanda o Alcanyís. El camí, ara pista forestal, que ve del poble, comença pels voltants de la Creu Coberta i segueix fins a la venta de Ceprian, on el camí es bifurca: el de l'esquerra va al mas de Ferrer i al maset de Bono pel barranc de les Coves Llongues i la serra dels Mollons i arriba també a les Parres. Seguint el camí dreter pel costat del barranc de la Mare de Déu fem cap a una segona bifurcació: a l'esquerra aniríem per la serra de la Talaia, la rota de Gaiteret, per una banda, i el maset del Negre i la rota de Ximet, per l'altra, sempre en direcció cap a les Parres i Castellot. Continuant el nostre camí d'Aiguaviva observem els anomenats Pins Alts, i camí avant arribarem al mas d'en Pina que està just al mig de la ratlla divisòria municipal, provincial, diocesana i autonòmica de València i Aragó.<sup>5</sup> D'allà, seguint el camí, es fa cap a Aiguaviva, on tenen un parlar particular dins del català de la Franja.

Cal fer esment d'un camí prou important, que envolta tot el terme de Sorita, per allò que "a dalt de la carena, sempre hi ha un bon camí", i així és; podríem dir que aquest camí o pista comença a la creu dels Espigolars, al terme de Palanques, passa per Roca Tallà i en direcció Nord va per damunt de la fondalada del barranc de Malaentrà, segueix en direcció al Cabeço Milian de 969 m, travessa el camí que ve de la serra dels Mollons, i arriba a la rota de Ximet, el mas de Perdigons i la serra Gallineta, té encreuament amb el camí que ve de la Creu Coberta a la carrasca del mas de Bivallo, passa pel mas d'en Pina, i canviant de direcció vers l'Est va per damunt del mas de Cabeços; aviat es creua la carretera i el riu Bergantes a l'alçada del molí del Xorrador i baixant en direcció sud arriba a les roques del Falcó i el Monegrell (mont negre), travessa les Toscanes i pel mas de les Barraques s'ajunta al camí que va de la Piqueta a Torredarques pel barranc de Pardos. La part occidental d'aquesta senda va ser utilitza-

---

5.- L'antic mas d'en Pina es troba dins de la gran propietat del Vilar. Pel mig de l'edifici passen les línies divisòries. En general, les tasques administratives i religioses es feien indistintament, però sobretot a Sorita. Les terres estaven entre els dos termes municipals de Sorita i Aiguaviva, però els ramats i la llenya eren sempre de Sorita. Era pròxima a la carrasca d'en Bivallo, citada a la carta pobla de 1233. BESER BAIL, M. (1988): *La Balma y Zorita en la reconquista*, escrit mecanografiat inèdit, arxiu particular de l'autor.

da durant la guerra del 38 per retirar-se molts soldats republicans, sent Sorita el primer poble valencià que van ocupar els nacionals.

Evidentment, aquests antics camins, després de la construcció del pont i la carretera, encara van fer servei a la gent del poble. Existeixen altres camins secundaris que porten a les cases, finques, ermites, rotes i llocs cultivats.<sup>6</sup> En l'actualitat molts d'ells s'han transformat en pistes forestals per poder circular vehicles i petits camions per tal de facilitar les obres de construcció, l'entrada a les finques i evitar l'expansió del foc, ja que els boscos no s'aprofiten ni per l'extracció de fusta, ni de llenya, perquè la primera s'exporta de l'estranger en millors condicions econòmiques i la segona perquè quasi no s'utilitza en canviar els sistemes de combustió: electricitat, gas... Curiosament, com una de tantes incongruències actuals, el paper que ben sovint es recicla, cada dia resulta més car. Sempre hem dit, un xic pessimistes, que amb el recent escalfament atmosfèric del planeta, és molt possible que aquestes reserves forestals i animals algun dia desapareixeran sota l'acció del foc.

## Intents de construcció d'un ferrocarril

A nivell general, cal dir que els primers anys del segle XX es van caracteritzar per un descens de la població agrícola que va passar d'un 57'3% a un 45'51% durant l'any 1923 a causa de l'emigració a les grans ciutats; relacionat amb això, observem que els salaris dels obrers industrials eren superiors: de 4 a 5 pessetes/dia i els dels agricultors estaven entre 2 i 2'25 pessetes/dia.<sup>7</sup> A més a més, la població vivia en una economia de subsistència i les terres estaven aprofitades al màxim, per tant, l'única solució va ser anar a buscar feina a les grans ciutats, sobretot a Barcelona i la seua àrea d'influència amb motiu del seu desenvolupament industrial, i en els anys seixanta a Castelló i altres pobles de la costa mediterrània. La conflictivitat i la problemàtica laboral en eixe temps estaven a l'ordre del dia per la confrontació entre obrers i empresaris; es demanaven augment de sous i jornada laboral de vuit hores. A nivell polític, s'observen grans diferències socials i econòmiques en la població, i també radicalització entre partits polítics i autonòmics després dels bons anys, econòmicament parlant, de la Primera Guerra Mundial (1914-18). S'intensificaren les vagues i les lluites obreres, el separatisme català, i igualment, la guerra del Marroc (1921-1926) que va ser un fracàs per a les classes altes i la monarquia que la van propiciar. Malgrat tot, la dictadura militar del general Miguel Primo de Rivera (1923-1930) va tenir alguns èxits: va augmentar la renda nacional i es va "donar un remarcable impuls a les obres públiques amb la construcció de 7.000 km de carreteres". Va ser en motiu de tot això que es va fer la carretera de Morella a Sorita i el pont sobre el Bergantes.

L'any 1855 el govern de l'Estat, gràcies als beneficis de les desamortitzacions sobretot, va promulgar la Ley de los Caminos de Hierro i el 1863 un grup de diputats

---

6.- Un exemple eren els diferents camins que hi havia per a pujar a l'ermita de sant Marc (1.003 m.), sobretot el dia de la seua rogativa, el 25 d'abril; possiblement el més conegut era aquest: font de Dalt, sant Gregori, font del Roquer, ombria d'Arlandes, pi de la costa del Seguer, barranc de sant Marc, solana, rota de Beser, rota de la Campana, i ermita de sant Marc. De tornada: la Clotxa, ombria, serreta Mitjana, barranc del Casalet, barranc de Pardos, maset de Baix, ombria de Querol, riu Bergantes, la Balma i Sorita.

7.- Cf. TUÑÓN DE LARA, M. (1974): *La España del siglo XX*, vol. 1, ed. Laia, col. "Ediciones de bolsillo", nº 387, Barcelona, pàgs. 167 i 100.

de la regió van demanar la construcció d'un ramal des de Val de Zafán a Vinaròs que passaria per Alcanyís, Calanda i Morella. D'una banda, en fer el projecte van veure que les vores del Bergantes "ofrecían muchos obstáculos" i que el desnivell a superar al Port de Querol fins al mar era d'uns 1.000 metres. La construcció de la línia entre la Puebla de Híjar i Alcanyís va començar l'any 1882 i es va haver de tancar per manca de recursos l'any 1898. A més la via de Val de Zafán ja comptava poder connectar per Tortosa amb la de la costa i arribar fins a Vinaròs. De fet, el ferrocarril de Val de Zafán només va funcionar des del 1938 a 1970 amb un molt baix rendiment econòmic.

Un altre intent de fer passar el tren per Sorita va ser el projecte del ferrocarril miner d'Utrillas a Vinaròs. L'any 1881, l'empresa Contel de Saragossa tenia autorització per a fer estudis d'un ferrocarril carboner d'Utrillas que havia de passar pel Forcall i Morella fins al port de Vinaròs, aprofitant la cantera de lignit de la Vall d'Aigua que hi havia al barranc de Malaentrà. En un primer moment, es va pensar en fer-lo passar per Santolea i Forcall, però més avant es va considerar fer-ho pel Mas de les Mates, Aiguaviva, Sorita, Morella, Rossell i Vinaròs. Encara un altre projecte, aquest de l'any 1903, proposava que era preferible fer passar el tren miner (d'un metre de distància entre vies) d'Aiguaviva "*subiendo por el barranco de En Pardo a Torre de Arcas cruzando el río de Herbés, Peñarroya, la canal de En Pavía, la Roca del Frare, Rossell y Vinaròs*".<sup>8</sup>

L'any 1904 aparegué una nova *Ley de Ferrocarriles Secundarios* en què es demanava que els projectes es fessen sense subvencions de l'Estat per animar la iniciativa privada. A la llista presentada hi havia una línia de 125 Km entre Alcanyís i Vinaròs per la Pobleta, Morella i Xert aprofitant les mines de carbó lignit de la cantera de Castell de Cabres, però el projecte no va reeixir per la dificultat del traçat i la falta de capitals per a dur-lo a terme. Bàsicament els motius del fracàs d'aquestes línies comercials, abans de la construcció de les carreteres que havien de servir per unir les estacions amb els pobles, van ser els següents: 1) el gran interès dels comerciants aragonesos d'arribar al mar en un port de referència entre Tarragona i Castelló, sent la producció principal el carbó lignit, tan necessari per al desenvolupament industrial i comercial en aquells temps, 2) l'any 1904 es va construir el ferrocarril d'Utrillas a Saragossa i, per tant, perdia tota importància el transport al port de Vinaròs, ja que els principals interessats en el carbó lignit eren Barcelona i València. 3) Va existir una veritable febre per fer projectes de ferrocarrils en un món molt competitiu en el qual cadascú volia explotar les seues mines, transportar el seu carbó i disposar del seu mitjà de transport. 4) Un aspecte a tenir en compte era que aquests lignits de les nostres mines eren de més baixa qualitat (48% de carbó fix) que el carbó anglès que ja s'utilitzava en gran quantitat a Barcelona i tota la seua àrea industrial. Resumint: tots els desitjos i projectes del ferrocarril d'Utrillasa Vinaròs passant per Sorita acabaren en fracàs per l'elevat cost econòmic i les nombroses dificultats del terreny, una de les quals va ser la vall del Bergantes, on més endavant passaria la carretera secundària de Morella a Alcorisa connectant a Calanda amb la nacional de Tarragona a Madrid.

---

8.- Vid. BAILA PALLARÈS, M. A. (2017): *Los proyectos de ferrocarriles hasta el puerto de Vinaròs (1863-1935)*, Onada ed., Col "Biblioteca la Barcel·la" n° 28, Benicarló (Castelló), pàg. 125. Hem espigat nombroses notícies sobre la intenció de fer passar el ferrocarril per Sorita. És curiós que hi hagué més interès pel ferrocarril que per l'automòbil, potser perquè aquest encara estava poc desenvolupat tècnicament aleshores.

## La construcció de la carretera i el pont

Ara exposarem tota la qüestió de la carretera de Morella a Sorita i la construcció del pont sobre el riu. Cal dir que la primera carretera que es va construir va ser la de Castelló a Alcanyís passant per Morella (1848-1860), i a partir d'aquest darrer any es continuaren els treballs fins al límit de la província. A finals del segle XIX, els pobles de la ribera del Bergantes havien d'anar a l'Hostal Nou per rebre els viatgers i les comandes que venien de la plana, la costa marítima i més enllà encara. Des de l'any 1911 es van començar a fer camins veïnals i carreteres de tercer ordre finançades al 60% per l'Estat i la resta per diputacions i ajuntaments. Aquest mateix any, la carretera arribava fins a la fàbrica de Palos del Forcall. La construcció de la carretera, després de diferents subhastes, va continuar l'any 1920, i segons la *Gaceta de Madrid*, de 9 de novembre de 1920 es van pressupostar els ponts de Villores, Palanques i Sorita.<sup>9</sup> Es diu que, pels anys vint del passat segle, el vinarossenc Sebastià Serrano "Mallo!" amb quatre carruatges arribava des de Vinaròs a Sorita i a la Mata amb relleu d'animals a Vallivana, Enroig i la Jana.

Un dels pocs exemples que tenim d'aquest moment va ser l'arribada de les noves campanes a l'església de Sorita, que es van fer a València: eren l'actual menuda, anomenada "Maria de la Asunción", la mitjana, "Mare de Déu del Carme", i la grossa, "Maria de la Balma", aquesta última va haver de ser refosa després per una esquerda i canviada l'any 1982. Això va ser l'any 1917, quan des de València a la fàbrica de Palos van arribar en camió, i des d'ací pel camí reial amb carros fins a l'hort de Manolet, ja en el camí de la costa dels Horts, i van haver d'emprendre la notable pujada al poble on van col·laborar, a part del rector Mn. Casimiro Amela, tots els hòmens amb tots els mitjans possibles (hem de pensar que els carrers estaven empedrats amb còdols de riu). Quan pujaven la campana grossa amb cordes, politges i ternals, es van cremar les cordes i va caure a la plaça tot deixant un senyal circular al terra, més tard van poder-la posar en el seu lloc juntament amb les altres dues.

Disposem de dos mapes militars de la zona de l'any 1931, però considerem que van ser fets uns anys abans: possiblement entre el 1922-23 perquè observem que el pont i la fillola de Palanques ja estaven acabades, i en canvi a Sorita no es veu ni el pont, ni la fillola per entrar al poble, tot acabant la carretera a les Ventas.<sup>10</sup> Per l'altre cantó del riu, la carretera arribava fins la vinya de Ximet, i des d'Aiguaviva estava feta des de més enllà del Xorrador fins al batà del Vilar. Es diu que primer es va avançar des del pont de la Beana i del riu fins a la Balma i més endavant es va acabar la carretera des de la Balma fins al batà. Ja s'ha comentat que el fet de fer travessar el pont pel riu al davant del poble va ser un gran encert i un gran avantatge per als soritans, evitant el pas per la rambla, sobretot en el cas de grans avingudes. Sempre s'ha dit que per a creuar el riu hi havia unes palanques (troncs d'arbres) que permetien el pas, sempre i quan el riu no baixés molt ple. La dificultat era que per un efecte òptic les persones que passaven la palanca no calculaven bé les passes i queien a l'aigua. De fet, es va decidir construir el

9.- Hem obtingut nombroses notícies d'aquesta primera època a: SANGÜESA ORTÍ, C. i ALBIOL VIDAL, S. (2010): *Morella, 1910. Una sociedad industrial y ganadera en el camino de Aragón al mar*, ed. Ajuntament de Morella, Morella, pàgs. 100-105.

10.- Dirección General del Instituto Geográfico Catastral y de Estadística: "Peñarroya de Tastavins" i "Aguaviva", 1ª edició, Madrid, 1931, edició militar, nº 519 i 520, (mapes).





Sorita, 1931. Fragments dels mapes militars nº 519 i 520 corresponents al terme de Sorita. En roig es poden veure els fragments de carretera feta abans de la construcció del pont.

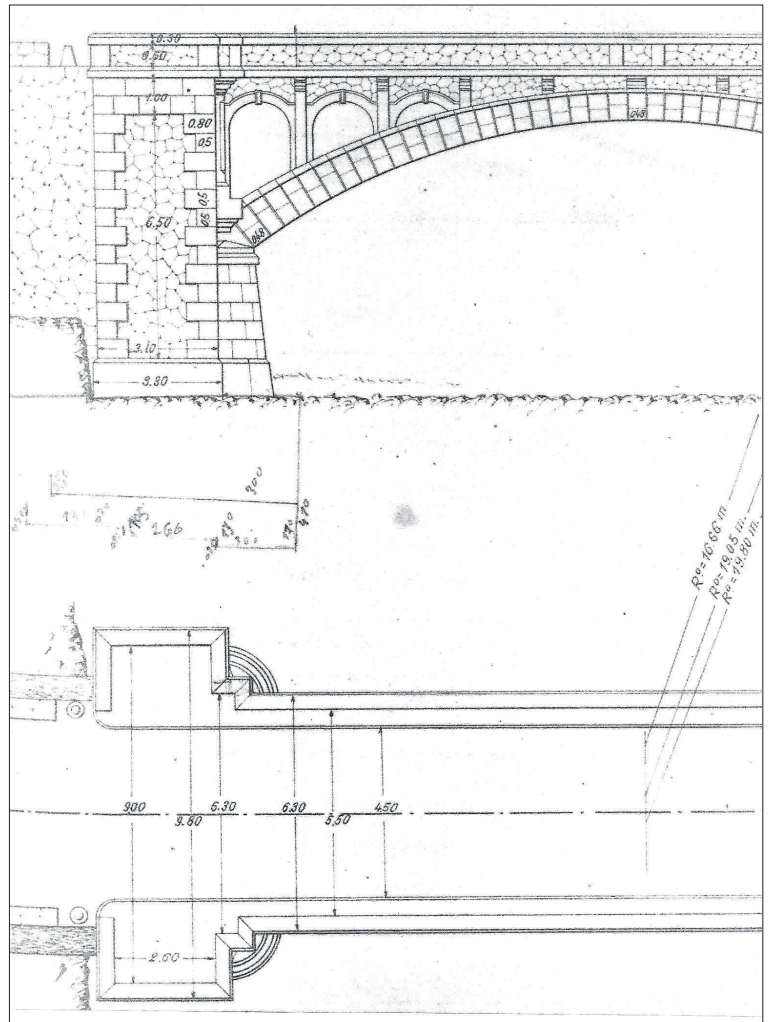
pont al costat de les palanques i així comunicar el poble amb el camí de les Parres, de la Balma i d'Aiguaviva. Algú havia comentat també que la Balma era un lloc de refugi pels que no podien passar el riu quan baixava cabalós. Tot i així, l'ús dels camins i dels animals de càrrega va perdurar ben bé fins als anys seixanta en què van començar a aparèixer els nous mitjans de locomoció. No ens consta que l'aigua arribés a sobrepassar els ulls del pont. Molts eren els que utilitzaven la carretera fornida d'acàcies com a lloc de festeig i de passeig, i molts s'admiraven de la superfície plana i fina per on passaven carros i tartanes, considerant que fins i tot "es podien minjar damunt" de tan plana com era. Pensem que el sòl de la carretera era al principi de terra, pedres i grava, i que no es va començar a asfaltar fins als anys seixanta del segle passat. Actualment aquesta carretera té la denominació CV-14 (Comunitat Valenciana), i va des de la nacional 232 a Morella (Hostal Nou) fins a Sorita amb el límit de la província, sent administrada per la Generalitat Valenciana.

A l'ajuntament de Sorita hi ha alguna documentació sobre la construcció del pont.<sup>11</sup> Primerament, observem els plànols que porten el lloc i la data "Castellón, 18 de octubre de 1922" signats per l'enginyer Sr. D. Fernando de León, i el contractista, Sr. José

11.- He d'agrair l'interès i la col·laboració del Sr. Manuel Clemente Martí, administratiu de l'Ajuntament de Sorita en la recerca d'aquesta documentació.

Valiente. A dalt del document i escrit a mà s'indica el següent: “*El puente quedó terminado en 1925. Entrega provisional*”. Per tant, hem de pensar que el pont es va fer entre aquests anys. A continuació hi ha un plànol detallat de totes les parts del pont i de la carretera, que inclou fins i tot una relació de les pedres necessàries amb les seues mides per a fer els arcs i els pilars. Més endavant hi ha els diferents acords i contractes que va fer el Sr. José Valiente, ja a partir de l'any 1920. El primer va ser la utilització de la fusta de pi “*de dos subastas consecutivas*” per a la construcció de la carretera de Morella a Alcorisa corresponent “*al trozo cuarto, primer tramo, i el ramaje necesario para una calera de cuatrocientos cahíces de cal aproximadamente*”, i que, una vegada acabada la obra, es retiraria la fusta des del riu “*conduciéndola a puesto seguro de este después de terminada la obra*”.<sup>12</sup> Per aclarir tot això es reuniren “*en la casa Capitular los señores del Ayuntamiento y vecinos que abajo constan y firman (...) los que saben, y por los que no saben lo hará un testigo a sus ruegos*”.<sup>13</sup> Els que van signar són els següents caps de família que representaven la municipalitat llavors, i al final signa el Sr. José Valiente Duarte. Són aquests: Juan Antonio Martí, Gabriel Martí, Eugenio Benages, José Giner, Vicente Guimerà, Ramon Pastor, Domingo Gil, Ramon Ibáñez, Francisco Omella, José Beser, Pedro Soler, Juan Martí, José Martí, Francisco Martí, Francisco Jordà, Manuel Ariño, Joaquín Temprado, Gabriel Zapater i Gerónimo Martí.

Existeixen altres llistats de persones que cedeixen l'ocupació de les seues finques per a la construcció de la carretera. Igualment hi ha una altra relació de vint-i-quatre veïns propietaris de les seues terres de cultiu que



Sorita, 1922. Fragment del projecte del pont i de la carretera dibuixat per l'enginyer Sr. Fernando de León amb anotacions. Arxiu Municipal de Sorita.



Sorita, 2021. El pont vell des de la llera del riu. Al fons, el santuari de la Balma.

12.- La calç s'obtenia de la combustió lenta de la pedra calcària; amb aquesta calç, amassada amb aigua i sorra fina, es feia el morter que servia per ajuntar els blocs de pedra amb una resistència similar a la de l'actual ciment. A Sorita existien nombrosos forns de calç el producte dels quals es destinava a la construcció i com a pintura. BESER BAIL, M. (1987): *El forn de calç*, mecanoscrit inèdit, 1987. Arxiu particular de l'autor.

13.- Document conservat a l'Arxiu Municipal de Sorita. Setembre de 1920, s/n.

es veuran afectades per les obres. En un altre document del 7 d'abril de 1921, abans de començar les obres del pont, s'exposa que s'han reunit a la casa Capitular els senyors de l'ajuntament presidits pel seu alcalde Sr. Gabriel Martí Bernús i el Sr. José Valiente, per una part, i de l'altra, José Molinos Albiol, José Mampel Molinos, Manuel Martí, Manuel Ariño i Juan Jordá. L'objecte és que el contractista esmentat, "*necesita abrir canteras para la piedra y viendo los presentes, propietarios de bancos de piedra que piensa utilizar (...) les diesen permiso o autorización para entrar o empezar los trabajos en dichas propiedades*". Els propietaris posaren tres condicions que eren: primerament, que el Sr. contractista "*abonará a todos, los perjuicios que ocasione a los propietarios de las fincas, tanto en las siembras, como en las paredes, árboles, cepas y demás plantas que hayan*". En segon lloc, "*las fincas deberán dejarlas en buena disposición para su cultivo, tanto la parte cultivada, como la nueva o de mejora (...) reedificando paredes y moviendo pasos y caminos que se utilizasen para sus obras*". I en tercer lloc, que per a taxar els danys i els perjudicis es nomenarien dos pèrits per part de l'Ajuntament, comproment-se els propietaris que l'empresari traga la pedra que necessite d'aquestes finques. Considerem que l'import de la pedra i la fusta utilitzada aniria a càrrec de l'Ajuntament. Pròpiament les obres del pont van començar el 15 de novembre de 1921, per un document d'autorització en què l'empresari afirma començar els treballs en les finques de dos propietaris: Juan Martí i Tomàs Giner Ejarque.

Trobem altres documents sobre la construcció de la *hijuela*, fillola o rampa "*para dar entrada de la carretera a este pueblo*". En aquesta ocasió es preveu expropiar les finques afectades (terres i murs), i per això són taxades per quatre pèrits, dos de part dels propietaris o contribuents i altres dos "*de la parte de donde se saca el dinero*", o siga de l'Estat per a pagar les expropiacions. El document porta data de 25 de gener de 1923 i segueixen les signatures dels propietaris de les finques. Quatre dies després de la taxació s'entreguen les corresponents cartes de pagament. Els propietaris són: Gabriel Martí, Bautista Monserrat, Joaquín Bernús, Ramon Zapater, José Martí, Maria Àngela Aguilar, Domingo Gil, Ramon Barberan, Francisco Beser, Gerónimo Martí, Juan Viñals, Miguel Prats, i Filomena Pascual.<sup>14</sup> Ens consta que l'any 1924 hi va haver una reclamació davant del jutge municipal Sr. Manuel Martí Pallarés per part de la propietària d'una finca, la Sra. Damiana Borrás Ariño on hi havia "*la cantera para la construcción del puente*", situada a la partida de les Ferrades o dels *Izquierdos*. Sembla ser que la propietària de la finca reclamava un valor més alt que el de la taxació que havien fet els dos pèrits: Jacinto Antolí Querol i Gabriel Jordá Molinos. No sabem com va acabar el litigi, però és de suposar que es va donar satisfacció a la propietària.<sup>15</sup>

Però qui millor ens descriu el pont i la seua inauguració és Mn. Ramon Ejarque, en la seua "*Historia de Nuestra Señora de la Balma*" editada l'any 1934 a Tortosa (Tarragona). En el capítol XV, titulat "*La Balma desde 1820 hasta nuestros días*" ens explica que l'any 1843 es va fer la calçada des de la Creu Coberta al santuari, tracta també sobre l'exvot presentat per un soldat del mas de Bernús, de la construcció de la sala bona, del final de la segona guerra carlista, dels efectes de la desamortització de Men-

14.- Documents corresponents a la taxació de terrenys ocupats per la fillola o carretera que va fins al poble, s./n. Arxiu Municipal de Sorita. 25-29 de gener de 1923.

15.- *Acta de reconocimiento y tasación pericial*, 4 de març de 1924, s./n. Arxiu Municipal de Sorita.

dizábal, de diferents obres al santuari per la caiguda d'una pedra damunt la sala de les danses, de la capelleta del barranquet i el penúltim tema porta per títol "*La Balma en el siglo XX: El puente sobre el Bergantes*".<sup>16</sup> Primerament celebra "*la construcción del hermoso puente sobre el río Bergantes, y el acierto de hacer pasar la carretera junto al mismo santuario*". Explica les innombrables incomoditats dels pelegrins que havien d'anar per mals camins i travessar rius i barrancs mullant-se o pujant dalt del matxo. El Sr. canonge és conscient que a la nova carretera acabada l'any 1929 es van haver de construir diferents ponts, però sobretot el de Sorita "*digno, por sus proporciones, belleza y esbeltez, al de una capital*". Cita com a artífexs de la construcció el diputat Sr. Montiel d'Alcanyís i l'enginyer Sr. Fernando de León que va fer el projecte. Es va inaugurar solemnement el dia 7 de setembre de 1925, vespra de la festa del Setembre.

La festa va consistir en baixar cap al migdia la peanya de la Mare de Déu de la Balma des de l'església acompanyada per la Corporació Municipal i el Sr. rector, Mn. Casimiro Amela, assistit per altres capellans de pobles veïns, i amb quasi tota la gent del poble. Un xiquet va portar la bandera nacional per ser posada en lloc ben visible. El capellà el va beneir amb tota solemnitat i va ser la peanya la que d'una banda a l'altra del pont va inaugurar-lo, van tocar totes les campanes de l'església, i es va encendre una estrepitosa traca valenciana que demostrava l'alegria de tot un poble que feia ja molts anys que desitjava una obra com aquesta. Després la sagrada imatge va ser retornada al temple parroquial acompanyada per tot el poble. Per aquesta època a la Balma es va millorar l'hostatgeria habilitant noves habitacions per aquells que desitgessin passar algunes estades al santuari. També es va canviar la sagristia, ocupant el seu lloc, on es va trobar la Verge, unes figures representatives de la seua aparició, obra del morellà Mn. Ramon Milian Ortí, rector. De fet, la llum elèctrica no va arribar al santuari fins l'any 1940. Un arc del pont va ser destruït en la fugida de l'exèrcit republicà i reconstruït després.

## Conclusions

Hem volgut constatar el valor i la rellevància dels antics camins que conflüen a Sorita, des de Catalunya, València i l'Aragó, camins només utilitzables per anar a peu o amb cavalcadura. Però no va ser fins a principis del segle XX en què hi va haver una recuperació econòmica, quan es van emprendre les obres de la carretera i del pont. Hem vist que va haver-hi interès per part dels aragonesos, ja a finals del segle XIX de fer passar diferents trens miners que transportarien el carbó d'Utrillas al port de Vinaròs, projectes que van fracassar per insuficiència econòmica i grans dificultats del relleu. La primera carretera va ser entre grans ciutats: Vinaròs, Sant Mateu, Morella i Alcanyís, i va beneficiar sobretot petites poblacions del Baix Aragó (Torredarques, Mont-roig, Bellmunt, Ràfels...), després, als anys vint es va començar la carretera de la vall del Bergantes fins al Forcall, i l'any 1925 arribava la carretera a Sorita i s'inaugurava el nou pont sobre el riu, un fet important i beneficiós per a tothom. La inauguració va tenir un caire marcadament religiós tal com corresponia a l'època.

De tota aquesta història s'ha de treure com a conclusió que la millora de les vies de

---

16.- Vid. EJARQUE, *Historia...* (1934), *Op. cit.*, pàgs.126-8. Es poden veure dues fotografies del pont a les pàgs. 144 i 240 fetes pel mateix autor del llibre.

comunicació resulta ser un gran avantatge per a la llibertat de moviment de la ciutadania, i també un benefici per a l'economia en general. Evidentment també suposa un avenç en la prosperitat dels pobles, però també uns inconvenients: la destrucció del paisatge natural i la contaminació que produeixen els vehicles amb motors que funcionen amb combustibles fòssils. En qualsevol cas, la millora de les vies de comunicació terrestre, tant amb cotxe, com per ferrocarril, permeten arribar amb més rapidesa a tot arreu, com si totes les coses que haguéssim de fer o dir fossin importants o imprescindibles. Guanyem en temps i en economia, però no en cultura i coneixement. En general, som poc originals i solem tardar molt de temps en trobar solucions als problemes, i n'afegim més als que ja tenim. Caldria sostenir i millorar els mitjans de transport col·lectius tant en tren com en cotxe per poder utilitzar-los amb més freqüència. La mentalitat actual, com la del segle XIX, és avançar molt amb el ferrocarril i tenir el cotxe com un mitjà secundari de relacionar les estacions amb les poblacions. Només ens hauríem de demanar si les xarxes de comunicació estan ben pensades i planificades.

Als pobles menuts com Sorita, que han hagut de patir una forta emigració, han apostat per una millora de les comunicacions per evitar l'aïllament total. Tots recordem encara quan arribava el cotxe correu al Raval i hi havia una gran gentada esperant familiars, o aquells que anaven a recollir els encàrrecs que havien fet, ja fora per telèfon o per carta.<sup>17</sup> Era un gran desig del poble rebre comunicació i notícies de l'exterior. El mateix ha passat amb la millora dels camins i les pistes forestals: per una banda, els excursionistes poden gaudir d'unes belles vistes i impressionants paisatges naturals; d'altra banda, les pistes compleixen les funcions de protegir el pinar del foc, arribar a llocs difícils i propietats, i recol·lectar els productes boscos. És important la conservació d'aquests antics camins, així com la neteja dels boscos i el respecte vers les espècies vegetals i animals autòctones.

Per als habitants del poble, la construcció del pont que unia les dues ribes del riu Bergantes va suposar més benestar, ja que el riu dividia el terme en dues meitats. L'ajuntament amb tots els propietaris i alguns treballadors del poble van participar activament en l'obra del pont per tal que la intervenció estatal arribés a bon terme i fer que el poble continués sent, com ja s'ha dit, un nucli de comunicacions. Sorita sempre va ser important econòmicament i cultural, i ara amb el pont encara ho seria més. La Balma també hi va guanyar amb la nova hostatgeria i més pelegrins que van fer augmentar la devoció vers la Mare de Déu. De fet, la nova carretera va passar després molt a la vora del santuari. Els pobles del Baix Aragó també ho van agrair, car finalment van aconseguir fer arribar els seus principals productes al Mediterrani pels ports de Vinaròs, Benicarló, Peníscola i Castelló.

En el moment d'escriure el present treball ens ha semblat oportú exposar una hipòtesi. No sabem per què, però hem observat algunes similituds entre el pont d'Amposta sobre l'Ebre que es va acabar un any abans, el 1924, i la factura del pont vell de Sorita. Potser és una impressió, però sabem que hi havia picapedrers que eren fills del poble en la construcció i posterior reconstrucció del pont penjat. A més les curvatures, els

---

17.- El primer cotxe de línia o correu va funcionar l'any 1927 anomenat la Hispano del Bergantes amb una viatge diari de Morella a Sorita i era propietat d'un sorità. El 1940 va tenir la concessió els Autos del Bajo Aragón (ABASA) d'Alcanyís que feien la ruta Morella-Alcorisa, i actualment són els Autos Altaba de Vilafranca els que fan el viatge Morella-Sorita un dia a la setmana i el transport escolar diari.

acabaments de les pedres semblen molt similars. El mateix es podria dir dels altres ponts construïts als altres pobles de la riera, però de moment no és més que una simple impressió.

No cal dir que s'hauria de fer una bona neteja i rehabilitació del pont, del nostre pont, i entre tots i totes hauríem d'organitzar una bona festa per a commemorar i celebrar el seu centenari, tan important com la construcció el 2014 del pont nou i la nova carretera: concursos de dibuixos, de fotografies, de contalles i poemes, alguna publicació, etc. Ara el pont centenari s'ha convertit en una eixida del poble cap a la Balma, el Vilar i l'Aragó, a més de formar part del camí de Sorita a les Parres pel mas de Marçà, o de Sorita a Palanques pel mas de Fuster. Tot canvia, però el respecte, el record i el reconeixement als fets, a les persones i a les obres passades aconseguides amb l'esforç de tothom sembla necessari en molts sentits. Per molts anys!



Sorita 2010. El pont vell sobre el Bergantes des del poble. Foto propietat de l'autor.