

Tren, trenet... 125 anys de ferrocarril



125
anys



Falla Josep Antoni-Puríssima i Major 2014

¡Arroces, Pescados,
Mariscos
y Excelentes Carnes!

ABRIMOS
TODOS LOS DIAS

A 100 metros
de la Plaza del Ayuntamiento

C/ Mosén Femades, 10
46002 · Valencia
tlf.: 963 52 97 64

civera@marisqueriascivera.com
www.marisqueriascivera.com



Grupo
CIVERA
— desde 1967 —

Un mar de servicios

Índex

SALUDA DE L'ALCALDE	4
SALUDA DEL PRESIDENT	5
COMISSIÓ I JUNTA DIRECTIVA	6
A LA FALLERA MAJOR	8
COMISSIÓ FEMENINA	10
EXPLICACIÓ DE LA FALLA	12
ESBÓS DE LA FALLA	13
VERSETS DE LA FALLA	14
MATRIMONIS FALLERS	16
A LA FALLERA MAJOR INFANTIL	18
COMISSIÓ FEMENINA INFANTIL	20
EXPLICACIÓ DE LA FALLA INFANTIL	21
VERSETS DE LA FALLA INFANTIL	22
DIBUIX FALLA INFANTIL	23
FENT LA FALLETA	24
SALUDA PRESIDENT INFANTIL	26
COMISSIÓ MASCULINA INFANTIL	28
XIQUETS DE BOLQUERS	29

MONOGRÀFIC - 125 anys del Trenet (València-Llíria)	31
Pròleg. <i>Paula Carrión</i>	32
Metres, mètrics. <i>Juanjo Olaizola</i>	38
El tren de Llíria al seu pas per L'Eliana. <i>Joan Lluís Llop Bayo</i>	48
Històries del trenet. <i>Carles Subiela</i>	56
La llar de la "Conmutatriz". <i>Voro Contreras</i>	60
Xiula el sol de bon matí. <i>Maria Comes</i>	66
Quatre estacions. <i>Josep María Ángel</i>	70
Vides creuades. <i>Manolo Jardí</i>	76
Una dona amb un mocador blanc al plit. <i>Pep Torrent</i>	80
El tren faller o l'alegria de viure. <i>Susana Rodrigo</i>	84
Quatre contes de trens. <i>Susana Rodrigo</i>	92
Retallables de trens	110
QUÈ FAREM ESTES FALLES?: PROGRAMA DE FESTES	115
QUÈ FEM EN LA FALLA?	118
Festa de l'Estiu	119
Halloween	120
VI Marató de Jocs al Carrer	126
Ball València	128
REPORTATGE FOTOGRÀFIC DE LES FALLES 2013	134
COL-LABORADORS	147

José M^a Ángel Batalla

Alcalde de L'Eliana



Puntual al calendari, amb el mes de Març, arriba la festa més esperada pels valencians, pels elianers i elianeres, arriba la gran festa fallera!!, renovant il·lusions, convidant-nos a gaudir del bon temps i de la festa al carrer, abandonant, per uns dies, la rutina i deixant-nos portar per eixe ambient de festa i celebració.

Un any més, és un plaer per a mi, com a Alcalde de L'Eliana, donar la benvinguda a la festa de les Falles. De les moltes satisfaccions que ofereix el fet de representar al poble de L'Eliana, la de viure amb tots vosaltres aquests dies de festa, és una de les què més perduren en el meu record.

El nostre poble es transforma, els carrers s'omplen d'adorns, de llums, de música, d'art i, finalment, de foc.

Des de sempre, els elianers i elianeres hem contribuït a enriquir la història amb les nostres costums i aspectes socials, amb les nostres vivències, que en definitiva són les que perduren al llarg del temps, dotant de caràcter a una societat que sap treballar i divertir-se.

Estem orgullosos del nostre poble i això és un dels grans motius per a que l'Eliana es consolide com un model de convivència, sempre impulsant noves iniciatives. Encara i en els moments de crisi econòmica que vivim, els elianers i elianeres continuem treballant per anar configurant el futur del nostre poble, per a impulsar projectes que milloren la nostra qualitat de vida.

Hem de ser capaços de seguir fent dels nostres somnis una realitat, i també la festa contribueix a la consecució d'aquests somnis.

Les falles són un eixample de renovació, d'ingeni, d'esplendor i harmonia. Les Falles són un eixample del bon fer de tants homes i dones que treballen colze a colze perquè podem gaudir d'uns meravellosos dies, i la Falla Josep Antoni Puríssima i Major de l'Eliana és una de les millors mostres.

Amb l'elecció d'un exquisit lema, les fulles d'aquest llibret ens duran a conèixer més de prop la història del nostre "Trenet", que enguany compleix el seu 125 Aniversari.

Vull donar la més sincera enhorabona a la Comissió de la Falla Josep Antoni, Puríssima i Major per la seua dedicació al món de les falles en general, i per la seua estima al nostre poble, a l'Eliana, apostant per eixa Eliana del futur, però sense oblidar les nostres tradicions.

Moltes felicitats especialment a les màximes representants de la comissió de la Falla Josep Antoni Puríssima i Major de l'Eliana en el 2014: Cristina Valero i Marco, la seua Fallera Major, i Carmen Compte i Marco, Fallera Major Infantil. Elles seran el referent d'aquestes festes. Per a elles i les seues famílies, el millor desig. Com no felicitar al seu President Infantil, José Reinal i Valero, i al seu nou President, al front de tota la comissió, que enguany s'estrena com a capçalera d'aquesta gran Falla, encara que tant ell com la seua família són fallers d'arrel, Juan Espinosa i Aguilar. Tots ells elianers exemplars.

Vull agrair la trajectòria, el bon treball, l'entusiasme i il·lusió que el nostre ja ex-President, Manuel Ricart i Lluna, sempre ha demostrat al front de la Falla Josep Antoni Puríssima i Major i al món de les Falles en general. Gràcies per haver estat sempre defenent aquesta festa tant nostra.

Anime a tots els veïns i veïnes de L'Eliana a participar de la festa, solidàriament, i sempre respectant allò que és nostre.

A tots els veïns i veïnes de L'Eliana, així com a tots els que ens visiteu amb motiu d'estes Festes Falleres, vos desitge unes magnífiques Falles 2014.

Visquen les Falles!

Visquen les Falles de L'Eliana!

El vostre Alcalde,
JOSÉ M^a ÁNGEL BATALLA



Joan Espinosa i Aguilar

President de la falla Josep Antoni-Puríssima i Major

Estimada comissió:

No sabia com explicar-vos exactament la meua arribada al càrrec de president però ací estic i em toca dirigir-vos unes paraules.

Sóc faller d'aquesta falla des de que tinc mes o menys ús de raó. Tota la meua infantesa vivia al voltant de la falla, quan era la setmana de falles era normal però nosaltres la vivíem quasi tot l'any.

La meua família va ser fundadora de la falla, la meua iaia Conxeta "la Maeduetà" va ser de les que un dia van decidir fer uns ninots de draps i palla i fer la primera falla en aquest poble des de feia molt de temps, després entraren i seguiren les dos germanes "Maeduetes", Conxin i Carmen, per tant era pràcticament impossible que el tema de la falla no estigues al voltant de qualsevol conversació o activitat que es plantejara. Fins i tot el primer pirotècnic d'aquesta falla va ser mon tio Manolo.

Jo per aquells anys sempre estava acompanyat dels meus amics Ismael "el Gallo", Toni Lopez "Azulejos", Juan "el figuero" Juan Carlos "el rata", Alejandro Fayos, "cortina" etc. Sempre estàvem involucrats en tots els "saraos" que podíem, des d'anar a ca l'artista faller, fins i tot recorde d'anar a per un bou brau, que després resultà més manso que un borrego, i acabàrem fent un sopar per a la comissió amb ell, assajos dels valls de les presentacions, anar a per les carrosses, no sé, mil i una. Ah, se m'oblidava "la banda de trompetes i tambors" tot l'any assajant, pobres veïns...

En aquell temps veia als presidents de la falla com a una de les autoritats del poble i ara resulta que sóc jo. En aquest sentit, m'agradaria que els xiquets i xiquetes d'aquesta comissió pogueren arribar a passar-ho tan bé com jo ho vaig passar durant tots aquests anys i que tingueren els records de divertiment i emocions que jo vaig poder arribar a disfrutar.

En quant als majors m'agradaria que tots els integrants d'aquesta comissió pensaren en la falla com a un espai de relaxació i divertiment, ja que els temps en què ens està tocant viure no són massa agradables per a molta gent.

Les directrius que m'agradaria transmetre són aquestes, a veure si tots fórem capaços de trobar aquells punts que hauríem de construir per poder arribar a crear aquell espai on la gent es continue divertint malgrat tots els problemes econòmics.

També vull aprofitar per a agrair a molta gent que està al meu voltant, perquè sense ells, i vos assegure que no és un tòpic, seria impossible que jo em fera càrrec d'una responsabilitat tan gran, crec que tots sabeu que la meua feina m'ocupa molt de temps i el que és pitjor no puc estar per ací a la disposició de la gent.

Gràcies a tota la gent de la junta, a una altra gent que sense poder involucrar-se en la junta està col·laborant amb nosaltres, als encarregats d'aquest llibret que any darrere any ens donen l'alegria d'un premi important per a que aquesta falla siga reconeguda a tot arreu. A les Bunyoleres que encara que les tinc a les pobretes mes derringlades que un carro vell, ací estan recolzant més que els primers. I per últim a la meua família en especial a Sonia la meua dona que entre Clavaris de sant Antoni, Clavaries varies, aficions i "saraos", té el cel guanyat.

I com no, felicitar a els meus primer acompanyants en aquest meu primer any, la fallera major Cristina Valero i Marco, major infantil Carmen Compte i Marco i el meu soci president infantil José Reinal i Valero.

Per últim desitjar-vos a tots que tinguem unes falles estupendes i convidar a tots els nostres veïns a que passen per la Falla Josep Antoni, Puríssima i Major a gaudir en companyia dels nostres fallers de les falles en la seua totalitat.

La meua falla i la de tots vosaltres

El vostre president,
JOAN ESPINOSA I AGUILAR

Comissió Major Masculina i Junta Directiva

ÀREA DE PRESIDENCIA

President	Juan Espinosa i Aguilar
Vice-President 1º	Daniel Carrión i Torrent
Vice-President 2º	Chesco Comendador i Espinosa
Vice-President 3º	Marco Mazzone
Vice-President 4º	Juan Carlos Coll i Montoya
Secretària	Marta Andrés i Peiró
Vice-Secretària	Concha Calero i Iniesta
Arxivera	Mª José Marco i Sanchis
Deleg. Casal	Sonia Gil i Fogué Paco Peñalver i Estrems Isabel Romero i Valverde
Deleg. Recompenses	Daniel Carrión i Torrent
Junta Local Fallera	Maria Marco i Marco José Contreras i Pérez

ÀREA ECONÓMICA

Tresorera	Maria Peiró i Aguilar
Vice-Tresorer	José Ramón Balaguer i Martínez
Comptadora	Rosa Grau i García
Deleg. Llibret	José Mª Ramón i Beltrán
Deleg. Publicitats	Sonia Gil i Fogué
Deleg. Loteries	Amelia Montoya i Piqueras Carlos Compte i Torrero

ÀREA DE ACTIVITATS

Delg. Festejos

Evelio Valladolid i Mir
Andrés Andrés i Peiró
José Reinal i Aguilar
Wenceslao Sánchez i Sánchez
Javier Mesa i Martín

Deleg. Infants

Mabel Bellver i Garcera
Nacho Timón i Martí de Veses
Elia De La Cruz i Marco

Deleg. Presentació

Inma Marco i Andrés
Amparo Marco i Sanchis
Àngel Crespo i Estivaliz

Deleg. Cavalcada

Teresa Peiró i Aguilar
Teresa Molina i Gimeno

Vocals

Javier Álvarez i Luján
Pau Álvarez i Luján
Adolf Cambra i Sanz
Miquel Comes i Fayos
Sergio Cortina i Molina
Juan Espinosa i Gil
Carles Gil i Peiró
Miquel Gil i Peiró
Ramón Gimeno i Collado
Marc Martínez i Castera
Javier Martínez i Grau
Jaume Navarro i Fombuena
Ignasi Peñálver i Martínez
Miquel Pérez i Gardel
Josep Prat i Herrero
Rafel Prats i Marco
Francesc Ricart i Lluna
Manel Ricart i Lluna
Daniel Romero i Cabedo
Raúl Sánchez i Molina

Cristina Valero i Marco

A la fallera Major

El mirar-te ja delata
la festa que portes dins.
Al teu cor vibren les falles
des de principi a fi.

Volguda pel poble
i aclamada per la comissió,
de segur estem tots
que deixaràs ben alt el pavelló.

Discreta i amb saber fer,
amb nata elegància,
no cap dubte que estaràs
a l'altura de tota circumstància.

La teua experiència
no pot passar despercebuda,
puix tens la capacitat
de a tot lloc ser benvinguda.



Cristina, esta és la primera vegada
que ostentes este regnat,
però pots estar segura
que mai ho podràs oblidar.

Viu la festa amb intensitat,
i als fallers fes-la viure-la també,
puix tu seràs la capitana
de tots els que pertanyen a este carrer.

La Falla Josep Antoni, Puríssima i Major
té l'honor, de que tu sigues, Cristina,
d'entre totes les de la comissió,

NOSTRA FALLERA MAJOR



Comissió Femenina

Fallera Major: Cristina Valero i Marco

Fallera Major eixint: Sonial Gil i Fogué

CORT D'HONOR

Maria Empar Aleixandre i Oliver

Aroa Barrera i Giménez

Concepcio Calero i Iniesta

Carme Cambra i Sanz

Verònica Carrión i Lozano

Paula Carrión i Torrent

Immaculada Cases i Segarra

Encarna Castro i Monzó

Carme Coll i Devesa

Elena Coll i Espinosa

Núria Collado i Parreño

Maria Comes i Fayos

Marta Contreras i Gardel

M^a Luisa Contreras i Gardel

Pilar Cotanda i Montaner

Carme Daries i Torrent

Elia De la Cruz i Marco

Verònica Escrivá i Leal

Anna Escrivá i Marco

Carme Espinosa i Molina

Carla Fernández i Aliaga

Pilar Garcia i Encuentra

M. Dolors Gozálviz i Aguilar

María Jesús Jimenez i García

Malena Llorens i Cruz

Concepció Martin i Sanz

Rosa Martinez i Grau

Maria Mateu i Calero

Pilar Molina i Gimeno

Blanca Morán i Molina

M. Dolors Oliver i Tregón

Carmina Perez i Ten

Carmina Peris i Romero

Marta Piera i Montaner

Araceli Portero i Ballesteros

Paola Prat i Herrero

Núria Quiralte i Cases

Laura Raga i Morán

Noelia Reig i Aguilar

Anna Isabel Reyes i Fabra

Benvinguda Ricart i Lluna

Estefania Soriano i Roldan

Lola Torrent i Badia

Sandra Valladolid i Tolosa



Explicació de la Falla

Lema: Un Any d'il·lusió

Perquè hem dit, ja n'hi ha prou! Ja està bé de parlar sempre del mateix. Ja estem farts de la crisi. Ja estem farts de tots aquells que ens han ficat en un pou ben fondo que ja veurem quan poden eixir. Ja està bé de veure cares llargues, de tristor, de patiment. És clar que açò no ho podem evitar i es solidaritzem amb tots aquells que ho estan passant malament, faltaria més! Però enguany volem donar-li una oportunitat a l'esperança, a l'alegria en festes i, sobretot, a la il·lusió. Sí, a la il·lusió, a allò que mai s'ha de perdre per molt negre que vejам el futur. A la il·lusió de que la societat canvie quan més prompte millor i puguem viure, al menys, com vivíem abans. A la il·lusió d'alçar-nos de bon matí i ficar-li un somriure al nou dia que se'ns presenta. A la il·lusió de tindre il·lusions.

Doncs bé, d'això tracta la nostra falla d'enguany: de la il·lusió, representada amb una xicona que espera impacient que sone el telèfon per a comunicar-li que és la nova fallera major. De la il·lusió que, any rere any, fiquen els fallers en el seu treball per a que quan vinguen les falles disfrutar-les de manera que s'obliden dels seus problemes i de fer partícips a la resta de la gent d'este sentiment que, al menys per unes dies, ens fan viure un món màgic des del dia de la plantà fins al dia de la cremà.

Sabem que açò que pretenem hui en dia és molt difícil, que la cosa no està per a tirar moltes traques, però si aconseguim, encara que siga per uns moments, oblidar-nos de les nostres preocupacions i gaudir de la festa, l'objectiu estarà més que superat.

Al cos central tenim a una fallera seguda a una butaca i impacient esperant que sone el telèfon per a comunicar-li que ha sigut nomenada fallera major de la seua comissió.

Al seu costat està el seu iaio que, orgullós i sabedor del nomenament, li porta la banda que l'acredita com a la màxima distinció de les falleres d'enguany.

Davall d'ella tenim la representació de la seua proclamació com a fallera major.

La despertà.

A la primera escena trobem a tres xiquets que estan gaudint a més no poder de tants trons de bac que estan tirant a la despertà, l'acte més matiner del dia amb el qual comença l'ac-

tivitat d'eixa jornada. Estos xiquets van acompanyats de tres trons de bac humanitzats, perquè què seria d'una bona despertà sense trons de bac?

La festa.

A la segona escena hi trobem dos homes i una gran ampolla d'alcohol. És clar que alcohol no significa festa, però poca gent es resisteix en estos dies a fer-se una copeta, o dos.

L'ofrena.

Evidentment l'ofrena és un dels actes més importants de la festa de les falles, i és per això que volem dedicar-li una escena a ella. De tots és sabut que hi ha gent que es vist de faller o fallera només per a este acte, perquè, segons ells, el consideren el més emotiu de tots.

L'apuntà.

És un dels primers actes que es fa en acabar l'exercici faller. Trobar gent per a fer més gran la comissió i d'eixa manera assegurar la continuïtat de la festa per a l'any següent.

Esbós de la Falla

UN ANY D'ILUSIÓ



Versets de la Falla

Assentada en la butaca i ja desesperada,
espera impacient que sone el telèfon
per a comunicar-li de forma oficial
que ella és, entre totes, la més afortunada.

De sempre ha tingut eixa il·lusió,
esperant, un any rere un altre,
que arribara el moment de ser
la fallera major de la seua comissió.

Enguany eixe somni s'ha complit.
Ella serà la Fallera Major.
és per això que està tan contenta
de veure el seu desig aconseguit.

La il·lusió del seu avi no és menor,
puix, com a faller de tota la vida,
veure el nou càrrec de la seua néta
l'ompli completament de satisfacció.

La presentació és un dels actes amb més emoció.
En ella, la fallera major i la seua cort
viuran tants moments inoblidables
que no deixaran indiferents a tota la comissió.

PRIMERA ESCENA

Encara que siga de bon matí,
a la despertà els xiquets acudeixen,
puix tirar tronadors és una tasca
de la qual més gaudeixen.

Després de tantes disputes,
els trons de bac estan contents,
puix han tornat a la festa
d'on mai haurien d'estar absents.

SEGONA ESCENA

Aquestos dos personatges
de falla en falla van.
Si en cada una es fan una copeta,
veurem com acabaran!

No cal beure per a gaudir de la festa
puix l'ambient està al carrer.
El millor és compartir amb la gent
tot el que es puga i més.

TERCERA ESCENA

Estos fallers tots emocionats
a l'ofrena van cada any,
doncs és un dels actes fallers
que més il·lusió els fa.

Devoció és el que demostren
a la seua volguda patrona.
Flors li porten amb afecte,
mentres la banda de música sona.

QUARTA ESCENA

L'endemà de la cremà
comença la faena del faller.
Apuntar a la falla gent nova
i que de la comissió puga ser.

Sang nova és el que necessita,
siga la comissió que siga,
perquè les falles cada any
acudisquen a la seua cita.

Matrimonis fallers

Josep Alcácer i Encarna Oliver

Josep Aleixandre i Desemparats Oliver

Xavier Álvarez i Isabel Lujan

Andreu Andrés i Maria Peiró

Josep Barbera i Begonya Balaguer

Joan Barea i Marta Andrés

victor Blázquez i Patricia Martí

Francesc Bellver i Margarita Garcera

Francesc Josep Bellver i M. Begonya Alonso

Adolf Cambra i Immaculada Sanz

Emili Carrasco i Iolanda Miralles

Ramon Carrión i Carme Torrent

Isabel Castelló i Marta Obrador

Antoni Cerezo i Sonia Navarro

Joan Carles Coll i Marian Espinosa

Josep Antoni Coll i Carme Devesa

Joan Batiste Coll i Amèlia Montoya

Xesco Comendador i Araceli Martínez

Xavier Comes i Mercé Fayos

Carles Compte i M. Josep Marco

Salvador Contreras i Ruth Bardisa

Josep Manel Contreras i Marisa Gardel

Antoni Contreras i Gertrudis Marco

Rubén Corell i Elena Escrivá

Angel Crespo i Cristina Gimenez

Manel De la Cruz i Immaculada Marco

Josep Lluís Escrivá i Maria Marco

Joan Antoni Espinosa i Sònia Maria Gil

Joan Espinosa i Carme Aguilar

Ramon Espinosa i Teresa Molina

Pasqual García i Anna (Aroma) Romero

Àngel García-Otermin i Empar Palacio

Carles Gardel i M. Lluïsa Gómez

Miquel Gil i Teresa Peiró

Vicent Ibáñez i M^a Dolors Martínez
Josep Manel Ibáñez i Empar Marco
Ferran Iranzo i M. Empar Romero
Amadeu Llorens i Immaculada De la Cruz
Joan Batiste March i M^a Carmen Llorens
Ignasi Marco i Elisa Valero
Lluís Marco i Rosa Hernández
Joan Marco i Pepa Valles
Josep Marco i Concepció Andrés
Ivan Mari i Sara Gimenez
Jean Luc Martin i Ana Maria Rodríguez
Francesc Martínez i Rosa Grau
Bru Martínez i Marta Castera
Marco Mazzone i Carme Comendador
Xavier Mesa i Mabel Bellver
Josep Miralles i Fina Gonzalez
Ismael Molina i Maruja Gimeno



Francesc Nieto i Maria Antonia Raja
Francesc Peñálver i Carme Martínez
Miquel Pérez i Elena Gardel
Joaquim Prat i M. Eugènia Herrero
Joan Carles Raja i Isabel Romero
Josep Reinal i Betlem Valero
Lluís Roig i Empar Coll
Ismael Romero i Sonia Martí
Ximo Ruix i Xelo Puertes
Manel Sánchez i M. Angels Molina
Antoni Sánchez i Mònica Palacios
Wenceslau Sánchez i M. Carme López
Ignasi Timón i Núrja Cabanes
Josep Torrent i M. Angels Desco
Antoni Valero i Genoveva Marco
Eveli Valladolid i Alícia Tolosa

Carme Compte i Marco

A la fallera Major Infantil

Amb elegància i discreció
passes pel carrer sense fer soroll,
però és la teua maduresa
la causant de tot açò.

Fallereta de tota la vida
portes la festa dins del cos
i enguany és el moment
de que la visques com un tro.

Sí, com un tro que esclata
ple de soroll i alegria,
i que fa que tothom ho visca
com a tu t'agradaria.

Perquè eres la representació
de la festa, del ben fer i l'harmonia.
Eres l'encarregada de que els xiquets
visquen les falles amb la màxima alegria.



No em cap ningun dubte
que aquesta tasca duràs a terme,
puix ja només amb ta presència
incites a que açò es faça ferme.

I ara, Carme, a gaudir de la festa.
Ocasíó com esta ja no es repetix
és per això que et desitgem
que les falles de ple pugues gaudir.

Puix Carme, no sé si ho tens ben assumit,
però de tota la xicalla de la Falla
eres tu la màxima representat.
Eres nostra FALLERA MAJOR INFANTIL



Comissió Femenina Infantil

Fallera Major: Carmen Compte i Marco

Fallera Major eixint: Meritxell Llorens i de la Cruz

CORT D'HONOR

Martina Álvarez i Lujan
Alexandra Barberá i Balaguer
Andrea Barea i Andrés
Marta Barea i Andrés
Candela Blázquez i Martí
Patricia Blázquez i Martí
Elena Carrasco i Miralles
Alexandra Castelló i Obrador
Paula Cerezo i Navarro
Maria Compte i Marco
Claudia Contreras i Bardisa
Blanca Corell i Escrivá
Glòria Corell i Escrivá
Natalia Crespo i Giménez
Noa Gimeno i Chisvert
Carme Siomara Gimeno i Galindo
Daniela Herrero i Alcalde
Natalia Herrero i Alcalde
Empar Ibáñez i Marco



Marina Iranzo i Romero
Marta Juan i Santafé
Blanca Martin i Rodríguez
Juliette Martin i Rodríguez
Andrea Mesa i Bellver
Sara Moreno i González
M^a Isabel Pérez i Gardel
Paula Planells i Murcia
Llúcia Reinal i Valero
Laura Roger i Pallas
Marta Roig i Coll
Llúcia Romero i Martí
Paula Romero i Martí
Rocío San Lorenzo i Escrivá
Paula Sánchez i Molina
Yanira Sanchez i Palacios
Yulema Sanchez i Palacios
Manuela Zorio i Muñoz

Explicació de la Falla Infantil

Lema: Angry Birds

Si en alguna cosa ens ha afavorit la crisi és que ha fet créixer en la comissió una nova il·lusió per treballar i que la gent gaudisca d'un plaer que ja s'havia perdut, i és el de realitzar nosaltres mateixos la falla, en este cas la infantil. I així ha sigut. Amb un esbós de Naxo Timón i amb les mans del grup delegat d'infantils i d'alguns membre d'esta comissió, hem dut a terme esta gratificant tasca. Sembla que siga una qüestió insignificant, però hem pogut comprovar com, mentre s'executa l'elaboració del monument faller, este va entrant a formar part de la nostra vida i, de segur, que quan estiga al carrer serà motiu de gran alegria i satisfacció.

Doncs bé, ficats a fer la falleta infantil l'únic que s'havia de debatre era el tema a tractar, i a la fi es van decantar per fer un homenatge a la sèrie de videojocs "Angry Birds".

La falla vol ser la reproducció d'un conte interpretat per aquestos afamats pardals.

En ella es vol representar un món de fantasia paral·lel al nostre on tot era pau i harmonia fins que un dia un malvat, cruel i despietat porc feu que tot canviara.

El rei porc, amb el seu afany d'expansió territorial, volent ocupar més parcel·les per al seu regne, va furtar els ous dels seus veïns els pardals.

Els porcs construïren en els nous territoris una fortalesa, feta principalment amb fusta, branques i pedres on tenien també un gran arsenal d'explosius TNT que no dubtarien en utilitzar si foren atacats pels pardals, ara els seus enemics.

Estratègicament situades als perímetres exteriors, tenien talaies amb sentinelles, atents permanentment a possibles atacs i intrusions dels ocells. Els soldats d'estes torres eren els més valents del regne dels porcs.

Malgrat que la guerra començà entre ocells i porcs, poc a poc va afectar tots els essers que vivien a la pradera com ara conills, caragols, formigues, pollastres... i no tingueren més remei que prendre partit en un dels dos bans.

Totes les espècies i famílies dels ocells s'aliaren per a tractar de recuperar els seus ous robats. La seua tàctica era molt senzilla...uns vigilaven des de les branques dels arbres i quan l'ocell roig (el líder) donava la senyal, la resta intentava debilitar el castell enemic per a poder penetrar en ell i aconseguir de nou els ous.

Alguns ocells herois mitjançant l'ús del tirador es proposaven trencar les defenses dels porcs invasors i així, utilitzant les diferents habilitats de cada au, recuperar els apreciats ous.

Comença la batalla...qui guanyarà?

Versets de la Falla Infantil

PRIMERA ESCENA

Estos ocells tan diversos
no estan d'exposició,
sinó esperant el moment
de que comence l'acció.

Els seus ous
els porcs els han furtat.
Els ocells no pararan
fins que torne la normalitat.

Encara que l'enemic siga fort
no hi ha ningú desanimat,
puix saben que a la llarga
la guerra guanyaran.

Dura serà la batalla,
això ho saben tots,
però no per este motiu
perdran la il·lusió.

SEGONA ESCENA

Dalt de l'arbre està
este ocell vigilant,
què és el que els porcs
ara estaran tramant.

Nous ocells han nascut.
amb ganes de lluitar.
Si els seus pares es cansen,
ells els ajudaran.

TERCERA ESCENA

Tranquil estava este conill
en el seu cau amagat,
però s'ha emportat un esglai
que l'ha sobresaltat.

I és que l'ocell
ha fet curt el tir.
Per causa d'este descuit
de segur haurà de fugir.

QUARTA ESCENA

A la fortalesa dels porcs
el rei observa content
tots els explosius que tenen
per si van en contra d'ell.

Segur està
de guanyar la batalla.
Igual que els ocells,
no vol tirar la tovalla.

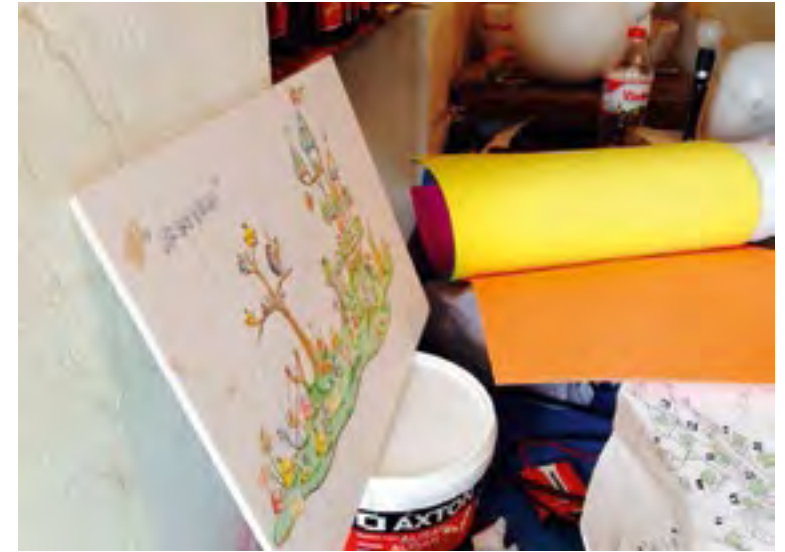
Els mascles van a batallar,
però les femelles de la cort
totes estan al castell
alienes a la baralla.



Dibuix de la Falla Infantil



Fent la falleta





Josep Reinal i Valero

President Infantil de la falla Josep Antoni-Puríssima i Major

No vos podeu ni imaginar el content que estic, doncs aquest any he tingut el privilegi de ser triat com a President Infantil de la meua falla.

Gràcies, gràcies a tots, doncs vaig ser el falleret més feliç del món quan em nomenàrem. Gràcies, comissió.

La meua alegria es duplica en tindre l'honor d'acompanyar a la fallereta que més vull, a la que acompanye des de ben xicotet, la meua cosina Carmen Comte i Marco. Tots dos farem que passeu unes festes inoblidables.

No puc oblidar a la que és nostra fallera major, la meua tia Cristina, que sense el seu suport i el de tota la meua família, res podria ser possible.

I a Juan, el nostre president, un bes molt, molt fort.

Des d'ací vos convida a vindre, a participar, a gaudir d'aquestes festes tan boniques.

Un bes,

JOSEP REINAL I VALERO
President Infantil de les Falles 2014



Comissió Masculina Infantil

President

Josep Reinal i Valero

Vicepresident 1º

Oscar Espinosa i Gil

Vicepresident 2º

Daniel De la Cruz i Marco

Secretari

Carles Coll i Espinosa

Contaor

Gabriel Roig i Coll

Tresorer

Alexandre Coll i Devesa

Vocals

Pau Aleixandre i Gozávez

David Balaguer i Figuerola

Alexandre Cerezo i Navarro

Guillem Cerezo i Navarro

Alexandre Comendador i Martínez

Enric Crespo i Giménez

Alexandre Garcia-Otermin i Palacio

Hug Gonzalez i Jimenez

Alex Herrero i Alcalde

Ferran Iranzo i Romero

Ignasi Juan i Santafé

Jordi Luque i Badia

Ignasi Marco i Valero

Itzan Marí i Jiménez

Hug Martínez i Castera

Alexandre Roig i Garcia

Yoel Sánchez i Palacio

Xiquets de Bolquers



Adrián Martínez Sánchez



Arturo Castelló Obrador



Nicolás Ibáñez Marco



Nuria Aleixandre



Pablo Balaguer Figuerola



Bruno Albarracín Raga



Daniela Calleja Valladolid



“Tren, trenet...”

**1988-2013: 125 anys del
FERROCARRIL AL CAMP
DE TÚRIA**



PRÒLEG

PRÒLEG

Paula
Carrión

FILLS DEL PROGRÉS

“Olor a ferro, a greix, a carbonissa, a vi ressec. Clama una sirena. Dos encenedors de màquina, bigotuts i vells, m’ofereixen el pa que mengen sota el migdia. Semblen també, com els maquinistes i fogoners, fills del tren, trossos, membres del tren, com les seues rodes i cadenes”. “Aquest fragment, extractat d’un dels relats del poeta i escriptor alacantí Miguel Hernández, resumeix a tot un conjunt de persones que visqueren per i per al tren en l’Espanya dels segles XIX i XX. Una classe, la dels ferroviaris, els obrers de les vies dels trens i els siderúrgics entre altres molts que són descendents del ferro i el carbó, sense el quals, el progrés mai hauria cridat a la porta dels racons més remots d’una Espanya rural, analfabeta i empobrida en la majoria dels casos. Un país de camperols, encallat en el millor dels casos en el present i que no mirava de cara a cara el futur. Ximplement perquè esta generació desconeixia que aquest existia.

El tren, amb el seu trontoll i el seu xiulit orgàsmic en aplegar a l’estació, va suposar un abans i un després en la idea de progrés que va tindre una generació sencera allà per meitat del

segle XIX. Del ací i el ara es va passar a somiar, a poder ampliar horitzons, a trobar més a mà tot allò que fins el eixe moment estava més enllà.

“Jo, per tot viatge
–sempre sobre fusta
del meu vagó de tercera–,
vaig lleuger d’equipatge.”

ANTONIO MACHADO, *El tren*

D’ací que este medi de transport i no altres s’haja erigit en prodigiós símbol futurista. Un emblema associat a la prosperitat i a nous horitzons ara ja inabastables. Això justament és el que portà “el trenet” a les comarques situades al nord-est de la ciutat de València. Pobles com Benaguasil, Lliria, La Pobla de Vallbona

i L’Elia donaren, amb l’arribada d’este tren fa ara 125 anys, un pas avant que canviaria la situació socioeconòmica d’esta regió i de la seua gent.

L’entramat del trenet, que va nàixer amb esta primera via amb recorregut des de Marxalenes fins a Lliria, fou creixent paulatinament fins a conformar un total de 5 línies amb una longitud total de 120 kilòmetres i un total de 69 estacions repartides per un territori l’ex-



tensió del qual és de 975,5 km². La població a la qual, des d’un primer moment, va prestar servici el trenet valencià, ascendia en 1900 a 312.980 habitants.

Tota esta població i tot este territori experimentaren, gràcies a este nou medi de transport una transformació sense precedents. Encara que no disposem de cròniques de l’època, exemples d’historiadors i estudiosos, com el Dr. en geografia per la Universitat de Barcelona i autor del llibre *El trenet de València*, Rafael Alcaide, ens ajuden a rescatar els records i el canvi experimentat des d’aleshores fins ara. En l’esmentat llibre, publicat en 1998, l’autor ens parla d’això: “Quan en 1888 s’inicià el camí històric del trenet, ningú haguera imaginat que se transformara, cent deu anys després, en un modern i excel·lent servici de transport ferroviari, d’acord amb els temps i capaç de solucionar, en gran mesura, els problemes de



transport entre València i les seues comarques perifèriques [...] Però tot, absolutament tot, està lligat inseparablement al passat. Tot s'edifica en base a ell, a les experiències que conté, a les vivències, als moments. Res es forja en el no res, i per això tot el que és nou té el seu referent. Cal rescatar els records, la memòria dels fets i de les coses.

A esta història que fermament defensa Alcaide ens acosta, en el nostre xicotet homenatge al tren del progrés, els ferroviaris i experts en la matèria Josep Lluís Llop i Juan Manuel Olai-zola, qui, cadascun amb el seu estil i atacant a diferents besants del tema posen en valor la història d'uns trens i uns models de vies que han acabat dibuixant el mapa radial que ara caracteritza Espanya.

MIL CARES EN EL TREN

La història del tren és a més les memòries de la seua gent. Gent com Amadeo Marco, fill del ferrocarril i, que en este llibre, ens regala els seus records de la mà del periodista Voro Contreras. Amadeo va ser l'observador que veia des de l'estació de L'Eliana els rierols de gent

pujar i baixar del trenet en la València de la postguerra.

I també és la crònica de les seues estacions. És la història de Marxalenes, Burjassot, Paterna, El Pla, l'Eliana, la Pobla de Vallbona, Benaguasil i Lliria. Estacions, totes elles, plenes de vida i sensacions, amb els seus testimonis, relats i anècdotes ocorreguts en estos edificis en moviment. D'elles, de les anècdotes y de la seua importància en el desenvolupament d'alguns pobles, ens parlen José Ma Ángel i Carles Subiela en diferents articles. Interessos econòmics, lluites i rivalitats financeres i alcaldes, com Cirilo Amorós, amb interessos clars. Tot açò queda reflectit en els dos relats elaborats gràcies a la memòria col·lectiva (de vegades secreta, de vegades interpretativa) de les gents dels pobles de la comarca.

Eixos fills del ferro i del progrés dels quals parla Miguel Hernández en el fragment que inicia este pròleg, són també, els que, en els seus vagons o inspirant-se en tota l'essència que ha omplit pàgines de literatura, poesia o escenes mítiques que conformen ara la història del cinema i la literatura. El tren amb la seua gent, les seues vies, les seues màquines, els seus vagons, les seues andanes, els seus operaris, els seus túnels i els seus caps d'estació, ha sigut un referent clar a l'hora de crear. ¿Qui no recorda *Estranys en un tren*, o exemples de cinema clàssic gravats a bord d'una locomotora eixits de mítiques pel·lícules com *L'express de Shanghai* amb Marlene Dietrich o *El maquinista de la general*?

Durant molts anys el concepte de tren va suposar, a més de progrés econòmic, evolució cultural i intel·lectual. El ferrocarril va ser nexa d'unió entre llocs remots, i encara no ha deixat de ser eix espai romàntic on deixar volar la imaginació. Este mitjà de transport, amb el seu trontoll a ras del sòl, amb les seues noves formes de mirar i passar, els seus sorprenents nous paisatges, els seus obscurs túnels... ha donat lloc als viatgers a pensar, crear, somiar, recordar i viure. A experimentar moments que després plasmarien en relats memorables. Eixamples com Anna Karenina, on vàries de les seues escenes es desenvolupen en el tren o el poema *Records* d'Antonio Machado que ve datat com escrit en el tren, deixen constància de la importància d'esta mitjà de transport com a estímul creatiu en diferents èpoques.

"Molt aviat Saturni va aprendre que cap locomotora era igual a una altra. Quan va veure entrar a la Niàgara se li va aturar el cor. Al llarg dels seus trajectes va aprendre que calia tenir cura de la màquina perquè era encara més complexa que un éser humà per això cadascuna tenia la seua tripulació que la coneixia millor que la dona estimada".

ELENA PONIATOWSKA, *El tren pasa primero*

"El poble lluny sent córrer
un tren sense vida,
sense destí i sense fardel,
i passa i torna. I insisteix.
Porta a ningú i va a cap part.
Ningú ho ha vist, i sona."

VICENTE ALEIXANDRE, *El Ferrocarril*





Els trens inspiraven a grans firmes: l'actual premi Cervantes, Elena Poniatowska, els va rendir homenatge en *El tren pasa primero* i Vicente Aleixandre o Miguel Delibes, els dedicaren bells versos i fragments a una professió i un estil de vida que a tots dos els venia de bressol. Amb altre ànim, el de recordar i enxalçar la figura del trenet en les seues vides, periodistes com Manuel S. Jardí, Josep Torrent o Maria Comes ens mostren en estes pàgines els seus records més íntims d'una infància d'anada i tornada a València, d'aventures sobre els rails o de dones amb mocadors blancs al pit.

EL LLOC PER A DEIXAR VOLAR LA MENT

"Visions de l'horta a l'alba, vestida amb una capa de boira i rosada blanca, verda, amb infinits tons, ressaltant aquells més obscurs sota un cel encapotat a penes despert" recorda Alcaide González en *El trenet de València*. Hui eixa imatge ha canviat: "Els vells combois ja no circulen, foren past del bufador. Els substitueixen uns altres, molt més còmodes i ràpids, encara que, certament no tenen el mateix encant. De l'estacioneta del Pont de Fusta només queda l'edifici, puix tot el que fou una platja de vies, d'andanes i altres instal·lacions és ara tan sols un record, una fotografia". El que es manté, no obstant, és l'essència del tren i de tot el que allí succeeix. Segueixen sorgint amistats noves als seus vagons i se segueix pujant cadascú als seus combois per a emprendre viatges cap a una llibertat somiada.

Encara hui, el tren ens depara grans aventures, com la que Susana Rodrigo ens relata a través dels quatre contes de trens per als més menuts o les d'aquells primers trens fallers que eren tota una alegria de viure.

I que el tren, i en este cas que ens ocupa, el Trenet de Lliria, no deu ser un record per a nostàlgics. Tal vegada la modernitat, la tecnologia i en definitiva el progrés hagen restat eixe encant inicial, però el tren va captivar i seguirà captivant a través dels temps, perquè la seua essència no ha variat.

L'èpica del viatge en tren, de les grans aventures, deu romandre inalterable a l'interior de la gent que l'agafa a diari per a anar a treballar o en la ment d'eixos xiquets que xafen per primera vegada este mitjà de transport. Perquè quan viatgem en ell tots ens convertim en fills d'eixe ferro, d'eixe progrés, d'eixa llibertat i d'eixe somni, el d'anar construint un viatge, un viatge cap a una estació millor.

Al tren, en els seus viatges, sorgeixen grans idees i fantasies i creiem que podrem fer-les possibles. Somien molt més, creiem l'impossible i llancem la nostra ment a llocs i idees exòtiques. Ahi tot és possible: des d'escriure a posar en marxa negociso iniciar un nou amor.

"El tren surt amb esbufecs
de boxejador fatigat.
El tren parteix en dos el poble
Com ganivet que llesca pa calent."

JORGE TEILLIER, *Los trenes de la noche*



Els avanços tecnològics i els trens d'alta velocitat, tan moderns i llustrosos, sembla haver restat èpica a este viatge, però no és així: el tren seguirà captivant, en este futur millor que imaginem en la següent parada, perquè la seua essència no ha variat en absolut.



METRES, MÈTRICS

Juanjo
Olaiazola

Al món, al voltant d'unes 150 ciutats disposen de ferrocarrils metropolitans. La majoria d'ells disposen de vies la separació de les quals entre les cares interiors dels carrils és de 1.435 mil·límetres, el mateix ample de via que va establir l'enginyer britànic Georges Stephensen quan va assentar les bases del ferrocarril en la línia de Liverpool a Manchester a l'any 1830. No obstant això, existeixen importants excepcions, com és el cas de les xarxes de Metro de l'antiga Unió Soviètica, en les que es va optar per una separació de 1.524 mil·límetres, la mateixa que utilitzen els seus ferrocarrils convencionals, o la línia 1 del Metro de Barcelona, la qual empra la via ampla comuna a les línies clàssiques espanyoles, de 1.668 mil·límetres. També es poden trobar altres mides singulars, com els 1.600 mil·límetres que utilitzen al Metro de Sao Paulo, els 1.200 del de Glasgow o els 1.067 que s'empren en algunes ciutats japoneses com Fukuoka, Nagoya o Sendai. Però en tot el planeta només existeixen tres Metros que utilitzen l'amplària de via mètrica, és a dir, un metre exacte entre les cares interiors dels carrils però, a més, es dona la curiosa circumstància de que eixes tres xarxes es troben a Espanya, en concret a Palma de Mallorca, Bilbao i València i inclús Barcelona té esta amplària en una de les seues línies.

En realitat, l'amplària de la via no resulta un factor determinant a l'hora de construir un ferrocarril metropolità i per això, generalment s'ha triat la mida pròpia dels ferrocarrils de l'entorn més immediat, d'ací el predomini de l'amplària de 1.435 mil·límetres, en moltes ocasions denominat "internacional" al ser el predominant en Europa i Amèrica del Nord. Esta mateixa és la raó que explica l'amplària de via amb què s'establiren els metros soviètics, o els brasilers, on una part important de ferrocarrils utilitza la separació de 1.600 mil·límetres i el mateix passa a Japó on, excepte les noves línies d'alta velocitat, la resta dels seus trens circulen sobre carrils amb una separació de 1.067 mil·límetres.

Pel que hem vist anteriorment, és fàcil deduir que el fet de que els únics metros mètrics del món es troben a Espanya siga degut a que, en nostre país, els ferrocarrils de via estreta, amb una separació entre carrils de 1.000 mil·límetres tingueren en el passat un notable desenvolupament. De fet, tant el Metro de Palma de Mallorca com el de Bilbao són, en bona mesura, herència dels antics ferrocarrils de via estreta existents a l'entorn d'estes ciutats i el mateix succeeix amb el Metro de València, fill de l'històric "trenet".



El metro de Bilbao, igual que el de València, és hereu directe dels antics ferrocarrils de via estreta de la capital biscaïna. Fotografia de Juanjo Olaizola Elordi.

L'AMPLE DE LA VIA

A l'any 1837, el reputat enginyer Islambad Kingdom Brunel va decidir emprar en el seu ferrocarril de Londres a Bristol un ample de via de 2.134 mil·límetres, notablement superior a la mida que fins aleshores empraven Georges i Robert Stephensen, els "pares" del fer-



Vista del "trenet" presa a finals del segle XIX. Arxiu d'Enrique Andrés Gramage.

rocarril, en totes les seues realitzacions, de 1.435 mil·límetres de separació entre les cares interiors dels carrils.

Quant més ampla siga la via elegida, més cara resulta la construcció d'una via fèrria, en exigir obres de major envergadura (explanacions, ponts, túnels), així com la compra de més superfície de terreny. Front a estes desavantatges, una via més ampla permet utilitzar trens de major capacitat i, al mateix temps, els ofereix més estabilitat, la qual cosa afavoreix el desenvolupament de les velocitats. No obstant això, a pesar d'estos avantatges, la via ampla de Brunel acabà per desaparèixer en favor de "l'estreta" de Stephenson que, en l'actualitat, és considerada com l'ample de via estàndard. Però, les conseqüències del debat suscitat al respecte quan el sistema ferroviari donava els seus primers passos, encara es manifesten en l'actualitat, ja que la galga de 1.435 mil·límetres, aproximadament, pel 60% dels ferrocarrils del món. És a dir, l'altre 40% empra vies amb major o menor separació entre els seus carrils i els trens no són compatibles.

El debat sobre el millor ample de via es va iniciar amb el propi naixement del ferrocarril. En realitat, per al profà en la matèria, pot resultar una xifra un tant estranya la de 1.435 mil·lí-

metres. No es podia haver triat una mida més precisa i redona? No seria més senzill triar un ample de via de metro i mig?

Per a respondre a esta qüestió, és important tindre en compte que, quan començà el desenvolupament del ferrocarril, el sistema mètric decimal encara no havia aplegat ni tan sols a ser formulat. De fet, els seus valors no s'establiren de forma definitiva fins a la celebració de la Conferència General de Peses i Mesures de París a l'any 1889. Per altra part, és coneguda l'afecció dels anglosaxons en general i dels britànics en particular als seus propis sistemes de mesura i, de fet, en estos països el sistema mètric universal encara dista molt d'haver-se implantat definitivament.

Per tant, és senzill pensar que la mesura de 1.435 mil·límetres puga correspondre a un valor "redó" en els sistemes de mesura britànics. Però, tampoc és així. Al contrari, el seu valor exacte és el de quatre peus i huit polzades i mitja. No hauria sigut més senzill optar per una separació entre les cares interiors dels carrils, per eixample, de cinc peus? Per a què serveix eixa mitja polzada?

La resposta a esta qüestió és molt senzilla. Quan els Stephenson dissenyaren les seues primeres locomotores, es limitaren a adaptar-les a les vies ja existents en les instal·lacions mineres en les que treballaven, per les quals circulaven vagonetes arrastrades pes cavalls o mules, sense detindre's a realitzar un estudi empíric sobre l'amplària de via més convenient per a un futur desenvolupament del sistema. És a dir, no tingueren en consideració aspectes com la capacitat, la velocitat o el cost de construcció de les noves vies, sinó que adaptaren les seues màquines al que hi havia.

Les primeres locomotores dels Stephenson foren utilitzades en diverses mines de la regió de Durham, en les quals era comú l'utilització d'un ample de via de quatre peus i huit polzades, és a dir, 1.422 mil·límetres. El resultat de les locomotores de vapor en estos ferrocarrils, així com en el d'Stockton a Darlington, que utilitzava la mateixa galga, foren satisfactoris, per la qual cosa els Stockton decidiren utilitzar una mida similar en la seua següent realització, el ferrocarril de Liverpool a Manchester, línia inaugurada en 1830 i que en molts aspectes es va convertir en el model a seguir per les futures realitzacions ferroviàries al ser el primer al món en ser explotat exclusivament amb locomotores de vapor. No obstant això, per a millorar la inscripció en corba de les locomotores, decidiren ampliar la separació entre els carrils en mitja polzada, pel que definitivament es va arribar a la mesura de quatre peus i huit polzades i mitja, és a dir, als actuals 1.435 mil·límetres

En tot cas, l'elecció de l'ample de via de 1.435 mil·límetres no va ser fruit d'un càlcul empíric sinó una decisió personal dels Stephenson i prompte van sorgir altres enginyers, no sols Brunel, que optaren per altres mesures, sense que el govern britànic establira ninguna normativa o limitació al respecte. D'esta manera, els ferrocarrils de Chester and Birkenhead Railway, London and Brighton Railway, Manchester and Birmingham Railway i Manchester and Leeds Railway, la construcció de la qual va autoritzar el parlament britànic entre els

anys 1836 i 1839, s'establiren amb una via de quatre peus i nou polzades (1.448 mil·límetres) mentre que el Eastern Counties Railway, el London and Blackwall Railway i el Northern and Eastern Railway, aprovats en 1836, optaren pels cinc peus (1.524 mil·límetres). Per la seua part, diversos ferrocarrils escocesos havien escollit un ample de via de cinc peus i sis polzades (1.676 mil·límetres), mentre que, com s'ha vist anteriorment, Brunel va decidir utilitzar la seua fabulosa via de 2.134 mil·límetres.

Els trens britànics foren l'espill en el qual es van reflectir els primers ferrocarrils europeus, pel que diverses teories plantejades a les illes respecte al millor ample de via tingueren un immediat eco al continent. Els països que contractaren els servicis tècnics o les locomotores construïdes pels Stephenson per a les seues primeres vies fèrries, com és el cas de França, Bèlgica, Alemanya o Itàlia, implantaren les seues línies amb un ample de via que propugnava el pare del ferrocarril, és a dir, 1.435 mil·límetres. No obstant, en altres països influenciats per les teories de Brunel i altres enginyers, varen debatre sobre la conveniència d'utilitzar entrevies superiors.

A Holanda, els primers ferrocarrils des d'Amsterdam a L'Haya i Rotterdam, i també cap a Utrecht i Arnhem, es van construir, a partir de 1839, amb un ample de via de 1.945 mil·límetres, és a dir, sis peus i cinc polzades. Esta entrevista es va mantindre en servici fins a 1866 quan, davant la necessitat de connectar amb els ferrocarrils de Prússia i Bèlgica, es va procedir al seu estretiment a la galga dels seus veïns, és a dir 1.435 mil·límetres.

En la pròpia Alemanya, encara no unificada, cada estat, ducat o principat prengué el seu propi criteri i per això, encara que la majoria s'adoptà des del principi al ample d'Stephenson, seguint l'exemple del primer ferrocarril alemany, el Ducat de Baden optà pels cinc peus i tres polzades, és a dir, 1.600 mil·límetres de separació entre les cares interiors dels carrils.

Per la seua part, Rússia va escollir per al seu primer ferrocarril entre San Petersburg i Tsarkoye Selo una separació entre carrils de sis peus (1.825 mil·límetres). No obstant, el cost de la construcció de vies tan amples era molt elevat, sobretot si es té en compte la gran extensió de vies que es deuria establir per a cobrir tot el seu Imperi, pel que en 1842 les autoritats russes optaren per establir la xarxa del país amb un ample de via més reduït. Per decisió de l'enginyer Pavel Melnikov, influenciat per les experiències del nord-americà George Washington Whistler en diversos estats del sud d'Amèrica del Nord, finalment es va triar una galga de cinc peus (1.524 mil·límetres), mesura que posteriorment es va estendre per tot l'imperi i, més tard, pels països que pertanyeren a la desapareguda Unió Soviètica. Finlàndia, que en el moment en que se construïren els seus primers ferrocarrils formava part de l'imperi rus, també va establir les seues línies de separació.

Als Estats Units també es va reproduir el caos dels amples de via, ja que abans de la Guerra de Secessió, la galga de 1.435 mil·límetres únicament representava el 55% de la xarxa ferroviària del país. Moltes altres línies es van fer amb separacions entre les cares interiors dels

carrils de cinc peus, 1.524 mil·límetres, la mateixa mesura que per influència nord-americana va ser adaptada per l'Imperi Rus, però també s'utilitzaren amb profusió altres galgues com les de cinc peus i sis polzades (1.676 mil·límetres) o els sis peus (1.825 mil·límetres). Després de la guerra, el govern nord-americà impulsà la unificació dels amples respecte a la mesura predominant, que era la de 1.435 mil·límetres, en un procés llarg i complex que, a més, es va veure dificultat per la proliferació de nous ferrocarrils de via estreta.

L'AMPLE DE VIA A ESPANYA

Com és sabut, el primer ferrocarril espanyol es va establir en 1837 a l'illa de Cuba, territori que aleshores formava part dels dominis de la corona espanyola, i en ell es va utilitzar l'ample de via preconitzat per Stephenson, és a dir, 1.435 mil·límetres. Pel que respecta al desenvolupament d'este mitjà de transport en la pròpia península ibèrica, abans d'iniciar la seua implantació, el govern va decidir realitzar un estudi de les característiques que deurién reunir les futures vies per a garantir el seu correcte funcionament i un adequat nivell de servici públic. Per a això es formà una comissió encapçalada per l'enginyer valencià Juan Subercase, inspector general de la Direcció General de Camins, Canals i Ports, qui va analitzar la situació de les vies fèrries a Europa i les condicions mínimes que deurién reunir estes a Espanya.

Els estudis de l'esmentada comissió van desembocar en la promulgació, el 31 de desembre de 1844, en una Reial Ordre que, entre altres aspectes, determinava les rampes màximes, el radi mínim de les corbes o la necessitat de construir totes les obres de fàbrica, ponts i túnels preparats per a la implantació de la doble via. No obstant això, la decisió més transcendent presa per la comissió va ser, sens cap dubte, l'elecció de l'ample de via, que quedà establert en sis peus castellans, és a dir, 1.672 mil·límetres, mesura incompatible amb la resta d'Europa i que, des d'aleshores, ha dificultat les comunicacions ferroviàries entre Espanya i la resta del continent.

Existeixen nombroses teories sobre l'origen de l'ample de via espanyol, des de les pressions de l'estament militar que pretenia dificultar una hipotètica invasió francesa, fins la possible compra de locomotores cotxes i vagons d'ocasió, construïts amb eixa mesura, però el ben cert és que es tractà d'una decisió estrictament tècnica. En descàrrec de Subercase i els seus companys és precís assenyalar que, com hem vist anteriorment, en el moment en què analitzaren els ferrocarrils que es construïen a Europa, no existia un criteri uniforme sobre l'ample de via al continent.

Com ja s'ha dit, és la pròpia Anglaterra, bressol del ferrocarril, encara que bona part de les línies es construïen amb la separació de carrils que hui es considera estàndard, 1.435 mil·límetres, hi havia ferrocarrils els carrils dels quals tenien separacions tan dispars com 1.524 mil·límetres (cinc peus), 1.600, 1.674 i fins l'extravagant via de 2.134 mil·límetres de Brunel. El panorama al continent no era molt diferent, ja que encara que molts països havien optat



El primer ferrocarril de la península ibèrica, establert entre Barcelona i Mataró, es va implantar amb una separació entre carrils de sis peus castellans, és a dir, 1.672 mil·límetres. Tren del Centenari. Arxiu Família Reigadas.

per l'ample de 1.435 mil·límetres, altres com el Gran Ducat de Baden havien escollit una separació entre carrils de 1.600 mil·límetres, a Holanda estaven establint les seues vies amb la galga de 1.945 mil·límetres i els primers ferrocarrils russos eren de 1.825.

Davant este dispar panorama, Subercase va decidir triar per a Espanya el seu propi ample de via i, encara que personalment estava convençut dels avantatges de les vies amples, no es va atrevir a escollir una separació entre carrils tan gran com l'holandesa o els 2.134 mil·límetres d'algunes línies angleses, degut al seu major cost de construcció, cosa que considerà prohibitiva per a un país tan empobrit com l'Espanya de mitjan del segle XIX. Per això optà per una mesura intermèdia entre estes i la via, aleshores considerada estreta, de 1.435 mil·límetres. D'ací que s'establira com a ample unificat per als ferrocarrils espanyols la mesura dels sis peus castellans, una xifra redona! Però, quan a penes havia transcorregut poc més d'un any des de la publicació de la Reial Ordre que establia l'ample de via dels ferrocarrils espanyols, es promulgà a Gran Bretanya la *Gauge Act* que unificava l'ample de via dels ferrocarrils britànics en 1.435 mil·límetres,

decret que es va convertir en el primer pas per a convertir esta mesura en l'ample de via estàndard a nivell mundial.

Espanya, on encara no s'havia construït un sol kilòmetre de ferrocarril, no va ser capaç d'entendre la importància d'esta decisió i va mantindre en la seua legislació l'obligació de construir tots els ferrocarrils amb la via ampla de sis peus castellans, 1.672 mil·límetres i, a pesar dels diversos intents que es van plantejar en este sentit, no va ser possible modificar la decisió presa en 1844. El que pogué ser un encert, es va convertir en un greu error que no començà a ser esmenat fins a finals del segle XX, amb la construcció de les noves línies d'alta velocitat.

Encara que molts països seguiren l'exemple britànic, este fet no va impedir que continuaren proliferant nous amples de via. Inclús Gran Bretanya no va seguir un criteri uniforme al seu propi imperi, de manera que a l'Índia construïren ferrocarrils amb vies de cinc peus i sis polzades i també amb separacions d'un sol metre, mentres que a Austràlia, cada estat va optar per l'ample que considerà més convenient, de manera que, a l'illa-continent conviuen tres tipus de vies diferents.

ELS FERROCARRILS DE VIA ESTRETA

En els temps previs a la *Gauge Act*, els ferrocarrils establits amb l'ample de via propugnat per Stephenson eren considerats com a ferrocarrils de via estreta. Pel contrari, en l'actualitat, la separació entre les cares interiors dels carrils de 1.435 és l'estàndard, mentres que totes les mesures superiors són considerades, genèricament, com a vies amples. Açò no vol dir que totes les vies amples siguen iguals. Per eixample, els ferrocarrils russos, irlandesos i espanyols són de via ampla, però en els primers la separació entre els carrils és de 1.524 mil·límetres, mentres que en els irlandesos és de 1.600 i en els del nostre país de 1.668 mil·límetres.

Pel contrari, tots els ferrocarrils establits amb un ample de via inferior a l'estàndard són considerats de via estreta, existint també múltiples mesures diferents, sent en l'actualitat les més comuns les galgues de 1.067 mil·límetres i d'un metre.

Les raons per les quals començaren a establir-se a Europa i altres països els ferrocarrils de via estreta són merament econòmiques. Com és lògic, els primers ferrocarrils cobriren les rutes més rentables, en les quals el trànsit de viatgers i mercaderies generava els ingressos suficients per a cobrir, no sols el gasto que generava la gestió del servici, sinó també, la gran inversió que havia suposat el finançament de les seues obres. No devem oblidar que, en la majoria dels casos, la construcció dels ferrocarrils fou durant el segle XX, fruit de la iniciativa privada i, naturalment, els seus promotors esperaven obtindre un suculent benefici pel capital que havien invertit.



Suïza compta amb diversos ferrocarrils de via estreta, entre els que destaca la important xarxa dels ferrocarrils Rètics. Fotografia de Juanjo Olaizola Elordi.

Una vegada cobertes les rutes principals, la construcció de noves vies es va veure frenada per la menor rendibilitat dels nous traçats en zones menys poblades i d'inferior activitat econòmica, la qual cosa podia comprometre la viabilitat de l'empresa. D'este mode, per a seguir estenent la xarxa ferroviària i, al mateix temps, garantir un mínim rendiment al capital invertit, era necessari reduir al màxim els costos de construcció i una de les formes més senzilles d'aconseguir este objectiu era el d'emprar un ample de via menor que el estàndard, el que al se torn redundava en explicacions que exigien menors moviments de terres i, també, menys terrenys a adquirir o expropiar, túnels més menuts i altres economies.

Un dels primers països europeus en apostar pels ferrocarrils de via estreta fou Noruega, amb un territori molt extens i despoblat en el qual, el cost de les grans obres que exigia la construcció de ferrocarrils que cobriren un vast territori, difícilment es veuria compensat pel reduït trànsit de passatgers i mercaderies que podien generar els seus escassos habitants i indústries. Per a intentar reduir els gastos de construcció dels ferrocarrils en un país tan muntanyós, l'enginyer noruec Carl Abraham Pihl, va optar, després d'haver-ho consul-



El ferrocarril de Sóller, a Mallorca, encara conserva el seu peculiar ample de vies de tres peus, una iarda o, en el sistema mètric decimal, 910 mm. Fotografia de Juanjo Olaizola Elordi.

tat amb Robert Stephenson, per utilitzar una separació entre carrils de 1.067 mil·límetres, mesura que segons el reputat enginyer britànic era la mínima admissible per al correcte funcionament de les locomotores a vapor. Després de l'èxit de les primeres experiències en el país escandinau, esta galga fou posteriorment adaptada als ferrocarrils japonesos i també en nombroses colònies britàniques, com Austràlia i Sud-àfrica. A Espanya, ferrocarrils miners de forta inspiració anglesa com els de Rio Tinto, Buitrón a San Juan Del Puerto o Cartagena-La Unión, emparen esta separació entre carrils.

Per la seua part, la via mètrica, així denominada per presentar una separació entre les cares interiors dels carrils d'un metre exacte, va adquirir un gran desenvolupament en nombrosos ferrocarrils secundaris europeus, així com a Índia, Brasil, Xile, Bolívia o Argentina. Cap assenyalar que, en nostre país, fou un tren valencià el primer ferrocarril de servici públic en utilitzar esta mesura, en concret la línia de Silla a Cullera, inaugurada el 24 d'agost de 1888. Este trajecte, als anys trenta del segle passat va ser eixamplat a l'ample normal espanyol i hui s'explota com part de la línia de proximitats de Renfe de València a Gandia. En l'actuali-



A Espanya, els primers ferrocarrils de via estreta s'especialitzaren en el transport de minerals, com és el cas del de Rio Tinto. Fotografia de Xavier Santamaria.

tat, l'ample mètric manté una important presència en Grècia, Suïza i Espanya, en este últim cas prop de 2.000 kilòmetres explotats per l'antiga Feve (hui Renfe Red d'Ample Mètric) així com pels ferrocarrils autonòmics de Mallorca, València, Catalunya i Euskadi.

En altres països en els quals els tècnics anglosaxons, sobretot nord-americans, influïren de forma decisiva, s'establiren ferrocarrils amb l'ample de tres peus (una iarda o 910 mil·límetres) com és el cas de Colòmbia, Hondures o Guatemala. A Espanya, esta mesura fou profusament utilitzada pels ferrocarrils de l'illa de Mallorca, on encara sobreviu el ferrocarril de Sóller amb este peculiar ample, mentres que FEVE va transformar la seua xarxa insular a l'ample mètric en els anys huitanta.

Així mateix, s'han utilitzat entrevies inferiors com els 800, 750 i 600 mil·límetres en nombrosos ferrocarrils secundaris, industrials, miners i de caràcter militar. Una de les xarxes de via molt estreta més importants fou l'establida per l'Imperi Austro-Húngar a Bòsnia, sistema que arribà a contar amb més de 1.000 kilòmetres de ferrocarrils de via de 760 mil·límetres, pel quals circularen trens que contaven fins amb cotxes-llits i restaurants. Al País Valencià, la popular "Panderola" de Castelló a Onda i al Grau contava amb un ample de via de 750 mil·límetres

LA VIA ESTRETA A ESPANYA

Nostre país ha contat amb diverses tipologies de ferrocarrils de via estreta, encara que moltes d'elles han sigut patrons comuns als d'altres països europeus.

Els primers ferrocarrils de via estreta sorgiren a Espanya amb un objectiu molt concret: enllaçar mines de l'interior amb els ports on el mineral era embarcat cap als principals centres consumidors. Este és el cas, entre altres, dels ferrocarrils de Buitrón a San Juan del Puerto, Rio Tinto o Tharsis-Belga, a Bizkaia, sense oblidar casos tan excepcionals com el ferrocarril de Sierra Menera que enllaçava les mines d'Ojos Negros, al confí de Guadalajara i Terol, amb el port de Sagunt i que amb els seus 207 kilòmetres de recorregut, es va convertir en la línia de major longitud en el seu gènere al nostre país. Donada la funció tan concreta que devien desenvolupar estos trens, no era necessari optar en la seua construcció per un ample de via comú a la resta de la xarxa ferroviària espanyola, amb la qual no es preveia ningun tipus d'intercanvi, pel que l'elecció d'una latitud més reduïda estava justificada pel significatiu estalvi de costos que suposava

Una segona tipologia de ferrocarrils de via estreta és la dels ferrocarrils de Mallorca on, donada la seua insularitat i, per tant, la impossibilitat de connectar amb la xarxa ferroviària peninsular, feia totalment innecessari buscar un ample de via comú. En conseqüència, els ferrocarrils d'esta preciosa illa mediterrània s'establiren amb una separació entre les cares internes del carrils de tres peus anglesos: una iarda. En el propi Mediterrani podem trobar un cas similar a l'illa de Còrsega, els ferrocarrils de la qual difícilment podrien enllaçar amb la xarxa ferroviària francesa, motiu pel qual, per a estalviar la seua construcció, es va optar per la via mètrica.

La tercera tipologia de ferrocarrils de via estreta present al nostre país fou la dels trens que completaven la xarxa de via ampla i amb els quals s'alimentava a les línies principals amb el trànsit generat per les poblacions de l'entorn més immediat. Un dels millors exemples en este sentit és la vall de l'Ebre, on al corredor principal, establert en paral·lel al gran riu peninsular, aflüen nombroses línies de via mètrica, com és el cas dels ferrocarrils d'Haro a Ezcaray, Calahorra a Arnedillo, Cortes a Borja, Sádaba a Gallur o Carinyena a Zaragoza. En el cas de València es pot mencionar el tren de Carcaixent a Gandia, més tard prolongat a Dènia, que fou construït amb el propòsit de transportar taronges cultivades en les diverses poblacions servides per les seues vies fins a l'estació de Carcaixent, punt des del qual es podien distribuir per tot el país a través de les línies de via ampla. De fet, arribà a assajar-se, lamentablement sense èxit, un sistema que hauria permès fer circular els vagons tarongers de l'empresa Trasmesa per esta línia, la qual cosa hauria facilitat el transport, sense ningun tipus de destorbs, dels cítrics de Gandia fins al cor d'Europa, ja que estos vagons estaven dotats d'un sistema de canvi d'eixos que els permetia circular també pels ferrocarrils de tot el continent.



El ferrocarril de Carcaixent a Dènia aportava els seus tràfics a la xarxa de via ampla. Fotografia de Xavier Santamaria.

La quarta tipologia de ferrocarrils de via estreta és la d'aquelles línies dedicades a l'enllaç de les principals ciutats amb les poblacions del seu entorn immediat. Este és el cas de xarxes com "el trenet" de València o diverses línies de Barcelona o Bilbao, hui integrades en els ferrocarrils metropolitans d'estes capitals i altres actualment desapareguts, com els que proliferaren a l'entorn de Màlaga i Granada. En el passat, este tipus de ferrocarrils fou també molt comú a Europa, sobretot a França, encara que el desenvolupament dels transports per carretera suposà la seua ràpida desaparició a mitjan del segle XX.

Les anteriors tipologies han sigut comunes en la major part dels països europeus. No obstant això, el nostre país conta amb una quinta modalitat: la dels ferrocarrils de via estreta que han suplantat les funcions de les línies de ample normal. En tot el continent europeu únicament es poden trobar casos similars en els ferrocarrils Rètics (Suïça) i en la xarxa del Peloponès (Grècia). A Espanya, este és el cas de la xarxa ferroviària de via mètrica del Cantàbric, que suplantà les funcions que, donat el nivell de trànsit que registraren, deuria haver assumit un ferrocarril d'ample normal.

Per a entendre els orígens de la xarxa ferroviària de via mètrica del Cantàbric és inevitable fer referència a la primera línia amb este ample i servici públic en la regió i segon a Espa-



Els trens de via estreta de la cornisa cantàbrica, suplantaren el paper de les línies d'ample normal. En la imatge, un pesat tren de mercaderies de Santander a Bilbao. Fotografia de John Blyth.

nya després de l'anteriorment esmentat de Silla a Cullera; el tren de Bilbao a Durango. En realitat, la primera concessió per a la construcció d'esta línia considerava que esta via deuria establir-se amb l'ample normalitzat en els ferrocarrils espanyols, és a dir, de sis peus castellans, o de 1.672 mil·límetres. No obstant això, en 1880 els seus promotors optaren per reduir la separació entre les cares interiors dels rails al ample mètric, decisió que en el futur tindria una gran transcendència però que en el moment en què fou presa a penes cridà l'atenció, ja que la nova línia estava considerada com un servici de caràcter local i, per tant, no estava cridada a formar part de la xarxa ferroviària d'interès nacional.

En este sentit cap recordar, que el fracàs econòmic del primer ferrocarril biscaí, el tren de Tudela a Bilbao, que va suposar la ruïna dels seus accionistes, però també el d'altres vies fèrries que devien travessar la Serralada Cantàbrica, com és el cas del d'Alar del Rei a Santander, o les vicissituds que va viure la companyia d'Astúries a Galícia i Lleó, experiències que es van saldar també amb la fallida de les empreses promotores, feu que en els cercles financers i tècnics de la regió es divulgase la idea que, davant la difícil orografia del territori, resultava econòmicament inviable la construcció d'un ferrocarril al llarg de la costa de forma similar a la que recorria el litoral mediterrani, molt més favorable per a este tipus d'obra, des de València fins a Tarragona, Barcelona i la frontera francesa.

A les dificultats tècniques per a la implantació d'un ferrocarril a la cornisa Cantàbrica s'unia l'existència d'uns dens trànsit marítim de cabotatge entre els principals ports que, en tot cas, anava a suposar una dura competència a qualsevol iniciativa ferroviària. Per altra part, en 1864, la indústria de la regió encara no havia iniciat el ràpid desenvolupament aconseguït poc anys després, gràcies a l'exportació del mineral de ferro i a la implantació de la indústria siderúrgica, pel que les expectatives de trànsit eren en eixe moment prou limitades.

Amb estos antecedents, durant la redacció del Pla General de Ferrocarrils, promulgat el 13 d'abril de 1864, es va descartar la possibilitat de construir un ferrocarril al llarg de la costa cantàbrica, el que al seu torn suposava que qualsevol iniciativa d'este tipus anava a mancar, en principi, de subvencions estatals, suport que en altres casos havia representat més del 30% dels gastos d'establiment.

Davant este panorama, és normal que el projecte per a la construcció d'un ferrocarril al llarg de la costa cantàbrica quedara oblidat i, per tant, quan es va sol·licitar la modificació del ample de via de la línia de Bilbao a Durango, ningú degué pensar que este tram podria convertir-se en la primera anella d'este trajecte.

No obstant això, l'èxit del modest tren de Bilbao a Durango va revifar l'interés pels ferrocarrils a la zona i mentres alguns inversors es proposaren prolongar la seu via estreta fins a Zumàrraga, el que en cert mode suposava materialitzar l'enllaç ferroviari entre Bilbao i San Sebastià, un destacat grup financer, la Societat Crèdit General de Ferrocarrils, va emprendre els estudis per a la construcció d'una línia, en ample normal espanyol, entre Santander i Bilbao. Estos treballs inclourien poc després la seua ampliació cap a la capital guipuscoana i Irun.

La Societat Crèdit general de Ferrocarrils es va fundar el 22 de novembre de 1881, amb un capital de 100 milions de pessetes dels que només es feren efectius cinc milions en el moment de la constitució. En els seus primers anys desplegà una gran activitat, en sol·licitar autoritzacions per a l'estudi de nous ferrocarrils i concessions per tota la geografia espanyola, com és el cas de la línia de Xàtiva a Alacant, de Valladolid a Calatayud, de Múrcia a Granada, de Valdezafan a Tarragona, de Tarragona a El Vendrell, de Múrcia a empalmar amb el Alacant-Alcoi, o el de Santander a Irun, entre altres. Però, de tan ambiciosos projectes només arribà a materialitzar el d'Alcantarilla a Lorca en Múrcia, conseqüència de la falta de capitalització reial de l'empresa, motivada en bona mesura per la crisi borsari de 1882.

Malgrat la falta de recursos materials per a executar els seus ambiciosos projectes, la Societat Crèdit General de Ferrocarrils va contractar a un dels enginyers més reputats del moment, el donostiarra Pablo de Alzola, per a la realització dels projectes del ferrocarril de Santander a Bilbao i Irun. És evident que la prolongació de la via estreta entre Durango i Zumàrraga suposava un greu obstacle per a la materialització d'esta proposta, ja que el moviment de viatgers i mercaderies previst era clarament insuficient per a sostindre a dos empreses en oberta competència.



Als anys seixanta i setanta desaparegueren molts ferrocarrils de via estreta, com és el cas de la línia que enllaçava Alcoi amb Gandia. Fotografia de Xavier Santamaria.

La confrontació d'interessos entre una i altra empresa esclatà d'immediat i tingué un clar reflex en la premsa, tant local com en l'especialitzada. En este sentit destaquen la llarga sèrie d'articles publicats a partir de 1884 en la *Revista de Obras Públicas* i en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* per Adolfo Ibarreta, director de les obres de construcció del Central de Biscaia i del ferrocarril de Durango a Zumàrraga, a les quals va replicar amb contundència Pablo de Alzola. El primer, evidentment, exposava en els seus treballs les virtuts de la via estreta i el segon les de la via ampla, però sobretot, ambdós defenien els interessos de les empreses per a les quals treballaven.

Finalment, triomfaren les tesis defenses per Ibarreta, basades principalment en la busca de la rendibilitat més immediata de la inversió a realitzar, a pesar que això suposara limitar la capacitat de transport de les línies i les velocitats que en elles es podien desenvolupar. Des del punt de vista tècnic l'opció d'Alzola era indudablement superior, però si resultà difícil garantir la viabilitat econòmica en els de via estreta, és més que probable que els de via ampla hagueren fracassat de forma estrepitosa.

En qualsevol cas, és precís tindre en compte que, la utilització de la via mètrica en la construcció del ferrocarril de la cornisa cantàbrica va suposar a les empreses concessionàries



El modern metro de València és hereu directe de 125 anys de tradició ferroviària. És per això un dels pocs metres d'ample mètric del món. Fotografia de Juanjo Olaizola Elordi.

una economia de, aproximadament, un 30 o 40% respecte al que hauria suposat emprar la via ampla. Per tant, d'haver-se inclòs esta important línia en el Pla General de Ferrocarrils de 1864, els empresaris que impulsaren la seua construcció la podrien haver portat a terme en via ampla, realitzant per la seua part una inversió molt similar, ja que les subvencions estatals previstes en l'esmentat Pla haurien compensat esta diferència. En tot cas, no cal oblidar altres factors com la voluntat d'independència dels seus projectes respecte a la poderosa Companyia del Nord, cosa que hauria sigut difícil d'aconseguir utilitzant el mateix ample de via, o la pròpia moda pels ferrocarrils de via estreta imperant a Europa i Amèrica del Nord en les últimes dècades del segle XIX.

El cert és que malgrat a les innegables virtuts tècniques de la via ampla, el tren de Bilbao a Durango fou determinant perquè la xarxa ferroviària de la Cornisa Cantàbrica es construïra en via mètrica. A més, el seu eixample impulsà la difusió del nou ample de via a tota Espanya i, de fet, durant les tres primeres dècades del segle XX s'obriren al servici públic més kilòmetres de línies de via estreta que d'ample normal. "El trenet" de València, que inicià el seu camí en 1888, no és sinó un més d'estos trens en els quals s'intentà reduir al màxim els costos de construcció amb el propòsit de poder incrementar la rendibilitat de la inversió realitzada pels seus promotors.

Donat que molts ferrocarrils de via estreta s'implantaren amb gran precarietat i, a més, cobrien zones d'escàs nivell demogràfic i de reduïda activitat econòmica, molts d'ells sucumbiren a partir dels anys seixanta, davant l'espenta dels transports de carretera, més econòmics i més versàtils. D'esta manera, en tan sols dues dècades es van suprimir més de 2.100 kilòmetres de ferrocarrils de via mètrica a tota la geografia espanyola. Sense anar més lluny, a València ens queda el record de l'extensa xarxa que conformaven les línies de Carcaixent a Dènia, de Gandia a Alcoi i des d'esta ciutat a Villena, Yecla i Cieza o el desaparegut ferrocarril miner de Sierra Menera així com, en amples inferiors, la "Panderola" de Castelló que emprava una separació entre carrils de tan sols 750 mil·límetres.

Afortunadament, moltes altres línies han perviscut gràcies a l'important trànsit de viatgers i/o mercaderies que segueixen registrant als nostres dies. Sense lloc a dubtes, el conjunt més destacat és el que conformen les que enllacen la frontera del Bidasoa amb Ferrol i Bilbao amb Lleó, formant una xarxa de 1.375 kilòmetres de via mètrica que, en l'actualitat, no té parangó en tota Europa.

Hui, a penes queden vestigis a Espanya dels antics ferrocarrils miners, mentres que els trens de via estreta la funció principal de la qual era la d'aportar trànsits a la xarxa ferroviària principal han desaparegut per complet. No obstant això, a Espanya encara perviuen diferents línies d'ample inferior al normal de les altres tipologies ací ressenyades: les línies insulars, on l'aïllament feia que el tema de l'ample de via no tinguera ninguna importància, com és el cas de Mallorca, els trens de via estreta que suplantaren la funció dels de via ampla, com encara succeeix en la Cornisa Cantàbrica i, sobretot, els trens que atenien l'entorn immediat de les principals ciutats del nostre país. Són precisament estos últims els que millor han sabut adaptar-se a les noves circumstàncies i així, línies centenàries com la de Bilbao a Plentzia o el "trenet" de València conformen la columna vertebral dels moderns ferrocarrils metropolitans de Bilbao i València que, juntament a una línia a Barcelona herència de l'antic "carrilet" a Manresa, i una xicoteta línia en Palma, són els únics metres cúbics del món.

EL TRENET DE LLÍRIA
AL SEU PAS PER
L'ELIANA.

**EL TRENET DE LLÍRIA
AL SEU PAS PER
L'ELIANA.**

**APUNTS PER A LA SEUA
HISTÒRIA EN EL 125
ANIVERSARI**

Joan
Lluís Llop
Bayo



ELS ORÍGENS

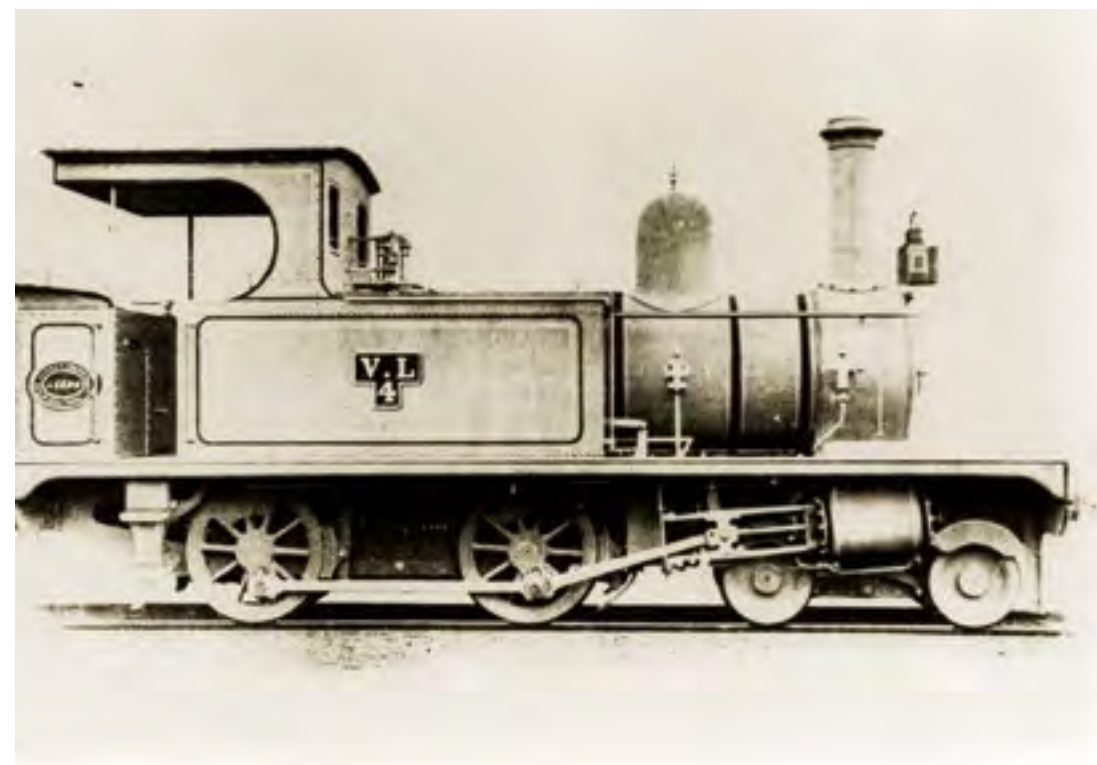
La celebració d'una efemèrides senyera com l'actual, de llarga vida, que inclús celebra molt més que un aniversari centenari, invita com no podia ser d'una altra manera, a un deteniment tan sols succint, en l'element cohesionador com cap, de la història de la població de L'Eliana. Ací el conegut com *el trenet*, o siga la seua comunicació fèrria i suburbana, és vital, i el vincula tant amb Lliria com amb polígons industrials, urbanitzacions dormitori o *d'estiueig* que són ara la seua principal finalitat, i la capital del Túria.

Però no sempre van ser així les coses, la vocació comercial de transport era antigament de qualsevol tipus, i el ferrocarril copava quasi com un monopoli eixa necessitat, per la qual cosa allà on s'implantava el primer era dominant. I rares vegades els cronistes locals li van prestar més atenció al fet, que les últimes línies d'una narració històrica amb la cita de la seua data inaugural i poc més.

De tot este vestigi cultural participen les seues falles com concentrador festiu per excel·lència que són. Per a mostra la petició, que se m'ha realitzat recentment, i en la que col·labore entenent que es tracta d'aprofundir en la seua història, tradició i cultura populars quant no de Patrimoni industrial.

No és per això res de nou assenyalar que sense l'afany comercial d'una empresa privada com ho va ser en 1885 la Societat Valenciana de Tramvies, la seua propietària, este mitjà de transport no haguera vist la llum mai, o almenys no d'esta manera que coneixem ara.

Hi havia una concessió ferroviària que enllaçava des de 1880 València amb Riba-roja, L'Eliana i Lliria. Instal·lacions aïllades que es creu en part segueixen inacabades i en peu, entre camps de cultiu. Ara, era tota la vega del Túria en el seu marge esquerre, la que fóra triada per a instal·lar en ella este mitjà de transport peculiar, menor des del punt de vista tècnic o siga d'infraestructura ferroviària, respecte als ferrocarrils d'àmbit nacional, degut al seu xicotet ample de via d'1 metre, però d'importància capital per a estes comarques del Camp de Túria i l'Horta valencianes.



TREN O TRAMVIA?

Eleccions ambdós, traçat i amplitud del camí de ferro, que es van mostrar ací eficaços des del primer moment, i que com en cap altra part de la Comunitat Valenciana, al ser paral·lela en comparació amb l'ample ferrocarril València -Manises -Lliria, es poden confrontar les seues vicissituds, i contemplar ara, més d'un segle i quart després de creades, que mentres esta línia es manté, l'altra, l'adversari, ha hagut de ser alçada -i estretida la seua via- després de diverses dècades de semicloenda, i tal vegada en un parell d'anys arribe novament a

Riba-roja del Túria. Amb el que s'enllaçaran ambdós en l'estació valenciana d'Angel Guimerà i compartiran característiques i empresa explotadora.

Llíria va ser el seu extrem més important, l'excusa constructiva d'este trenet, però les seues aspiracions d'arribar més lluny com a Casinos i Chelva, prompte es van veure truncades. No obstant això prolongació que bé va poder haver-se emprés en estos recents anys de bonança econòmica dels Ferrocarrils de la Generalitat FGV, que per cert no han servit per a cap millora substancial i llegat a llarg termini de la infraestructura ferroviària com va poder ser la vertebració de l'interior provincial.

La seua gestació naixia allà per l'any 1883 quan es va dissenyar per Mata i Sanz un tramvia que circularia per la carretera entre València i Lliria, la d'Ademuz, però segurament per l'experiència d'altres tramvies anteriors, i entre ells la tan negativa com a ruïnosa prova del primer de l'Estat espanyol, el Carcaixent a Gandia, no obstant això digne d'estudi, es va decidir el canvi per ferrocarril econòmic. Una adaptació legal res senzilla i costosa, però que comportava algun avantatge com la prolongació de la concessió de 60 a 99 anys. Així la lleugeresa dels primers, el llast per a posteriors augments de potencial de negoci, s'eliminava, i el propi itinerari era a més especialment menys molest per a la circulació de carruatges feta l'excepció dels passos a nivell.

PONTS XICOTETS, PONTONS I PASSAREL·LES

Tant una alternativa com l'altra s'hagueren acoblat a les característiques del recorregut en qüestió. El tramvia era ràpid d'instal·lar i el ferrocarril de la competència ja havia començat les altres obres, però al Marqués de Colomina *Francisco Domínguez i Sebastián* al capdavant d'esta temptativa res senzilla, li va haver de pesar el que vera en la vall d'Aigües Vives i ja citat, de l'enginyer Juan Navarro Reverter, amb el que per cert també va confrontar plans en esta línia. De fet este va canviar este projecte i estudi previs, per accions del què finalment es va posar en servici. Abans de les primeres proves tècniques, al maig de 1888, i només fins a la anomenada Mallà de Paterna, es va observar la perfecció dels trens, tot i que ja havia hagut de duplicar-se el capital a invertir que de 1,2 va passar a 3 milions de pessetes. Siga com siga els passos burocràtics es van haver de complir rigorosament, i dos anys abans, es va acceptar per part del Ministeri de Foment el canvi de tracció, atés que l'expressió *tramvia* sempre comporta entre altres conceptes l'obligada tracció per mitjà de cavalleries i no amb motor mecànic de cap tipus. És a dir de forma hipomóvil. I també que calia reposar arbratge, preservar cursos de séquies, reposar servituds, garantir guarderia en passos, etc.

Sens dubte s'havia optat per la millor opció financera, i pel millor recorregut, ja que s'havien evitat grans ponts, séquies majors o menors a part. Amb poques paraules només dos es van fer. Un de fàbrica prop dels quarters de Paterna i un altre de tres trams metàl·lics formant el pont del barranc de Mandor a menys de 400 metres de l'estació de l'Eliana. Pont per cert, aleshores ja de formigó armat. No obstant això esta població, encara sense entitat pròpia



consolidada, va gaudir d'un avanç sense precedents en l'empresa ferroviària autòctona, un estatus social desconegut, tal vegada efecte publicitari imprescindible de l'època i per al seu accés de vianants.

Era la construcció d'un pontó o passarel·la que bota sobre el barranc de Mandor, i que discorre just per davant de l'estació. Obra pública que anys després va tindre la seua descendència en una altra passarel·la arxiconeguda com és el Pont de Fusta, i que inclús va donar nom a la seua estació central.

Es van evitar igualment no menys dures costes i corbes pronunciades que obligarien per a tota la vida un menor consum energètic de la línia i superior equipament de frenada, després continu i automàtic amb el pas dels anys.

DESLLUÏDA INAUGURACIÓ

Així les coses, el 18 de juliol del citat 1888, es va produir la inauguració oficial, després d'uns mesos de bogeria i frenesí per a aconseguir tindre llestos els treballs de la línia. A penes altres ferrocarrils econòmics existien en el nostre entorn mediterrani, amb Cullera o Mallorca al cap. Acte que va comptar en els seus més de cinc llegües de llarg llit, amb el més selecte nucli de la burgesia valenciana, Eduardo Amorós només (després de morir el seu germà Cirilo), Puchol, Monfort, Campillos, Trenor, etc. Amb l'anotació que este últim havia cedit els seus terrenys per al pas i derivació particular en el Pla, la via del qual s'endinsava en l'interior de l'heretat que encara existix quasi íntegra, i on es carregaven directament



els productes a traslladar als mercats, o on resguardar el cotxe saló que es creu posseïa el Comte de Montornés, en circulació exclusiva per a este ferrocarril.

Execució total que no és fàcil d'entendre si no es considera la mà d'obra tal vegada estrangera, que degué de participar. I assistència de centenars d'obriers constructors, a la qual cosa afegir que com en el primer ferrocarril del món quasi seixanta anys abans, i per desgràcia, va comptar igualment a Paterna, amb un difunt per acostar-se en excés la multitud als combois inaugurals. No cal oblidar que en esta població va produir igualment gran impacte este ferrocarril local, a pesar que hui com ahir el seu pas es verifica quelcom distant del seu centre i continua mereixent un acostament que deurà de ser subterrani, per la qual cosa en origen sonava un timbre d'avís en el seu campanar, abans de la partida de cada tren, un fet desconegut en cap part.

MATERIAL D'IMPORTACIÓ

Les locomotores de vapor, el sistema finalment triat per ser l'ídoni en aquella època, van ser importades per ser relativament viable el pagament dels aranzels que s'havien d'abonar, i per ser de més ràpida l'entrega per a les fàbriques angleses, aquell material ferroviari. Una ocasió perduda per al desenvolupament i inventiva de la nostra ja llavors incipient indústria valenciana.

Eren procedents de la casa Hunslet Engine Co Ltd de Leeds per a les locomotores-ténder -conegudes així perquè no tenien vehicle de subministrament, el tender en anglés-i el

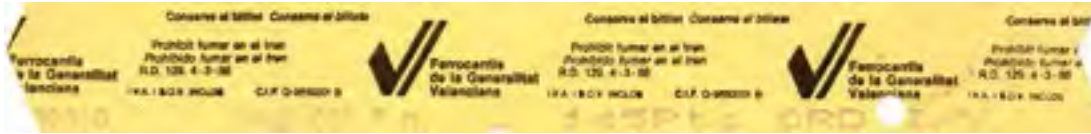
Cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio de 1889-90		
	PESETAS.	Cts.
Transtal. Productos de Mlénc.	485.59735	
" de abonos.	50.72933	88
Ferrocarril. Productos por viajeros.	247.26537	
" por mercancías.	69.33638	90
Ingresos por varios conceptos.	92.319	17
Saldo del ejercicio anterior.	519	43
Total.	945.790	43

carregament del carbó s'admetia a la pròpia locomotora, que gaudia així de màxima visibilitat al poder efectuar trajectes tant de cara com d'esquena o *invertida* i no necessitava ser girada al rendir viatge-, un supervivent figurant encara en una plaça de la ciutat de Tortosa.

El material remolcat: cotxes i vagon, eren d'origen Bristol Wagon Works. Tot això de reducidíssimes dimensions, i que cobrien el trajecte, per exemple en un horari de novembre del 1891 entre València (després conegut per la denominació exacta del lloc, o siga Marxalenes), Empalme, Burjassot, Benimámet, Paterna, Plà, L'Eliana, Pobla de Vallbona, Benaguasil i Lliria en aproximadament entre 1. 17 h i 1.36 h. És a dir 50 minuts de viatge en concret entre el *Cap i Casal* i L'Eliana, quan actualment és aproximadament de 37 minuts. (És precís aclarir que els transports suburbans amb freqüents parades i amb vies úniques parcials -un fet huitcentista com el que més- milloren temps de viatge molt lentament).

Hui són totalment recognoscibles alguns d'aquells trajectes i panoramas a pesar del temps transcorregut, i mereixerien rutes guiades amb un comboi històric preservat que s'ha empolsegat per la deixadesa institucional a Torrent.

Llevant l'origen, hui segat per la corba que impedix penetrar en el conegut parc urbà miraculosament en peu de Marxalenes, i fins que el tramvia ens acosta a l'Empalme on ens canviem novament a l'anomenat metro, és possible prosseguir viatge. I pràcticament per idèntic lloc que sempre. Si bé ja no s'aprecien a causa de l'edificació limítrof a la via, més vistes tan espectaculars i diàfanes, que les compreses entre Campament i Paterna amb alguns dels molins hidràulics encara en peu, i que van comptar amb ramals des del propi



camí de ferro; el trajecte de Santa Rita a la Fuente del Jarro, o les pinedes de la Vallesa, trinxeres del Pla hui Vallesa, o els camps de l'Eliana i la Pobla. I sense menysprear la felicitat existència de la majoria d'edificis d'estacions o baixadors, encara que s'hagen eliminat per incompetència d'alguns gestors del passat, edificis notables i d'alt valor històric com Benimàmet, antics de Paterna, i el Pla.

No cal oblidar citar entre les curiositats dels orígens, la frenada que es produïa per agents guardafrens ubicats en les garites de furgons d'equipatges o vagons tancats de mercaderia, dels ancestrals trens coneguts com mixtos per portar càrrega i passatge a un temps (de fet este, el nostre trenet, va optar ja en els '20 del segle passat pel fre d'aire comprimit, un avanç no imposat a Espanya totalment fins quasi finalitzat el segle XX); l'enllumenat nocturn que es duia a terme per mitjà de fanals d'oli col·locats sobre els sostres de cada vehicle o en les parets d'estacions (les conegudes marqueses que no eren sinó quinqués tancats en una urna); o l'organització del servici que es duia a terme per mitjà de l'aparell Breguet, o telègraf d'agulles, un enginy elèctric no transcriptor, anterior al telèfon, que responia a l'ordre de petició de via pel cap d'estació, enviant un determinat senyal elèctric per mitjà de cables, a l'estació col·lateral. Acceptació amb ordre de marxe el tren, que es transmetia en la pràctica, comunicant amb xiulet i campaneta de mà al maquinista. Si bé la campana de paret en origen, només emetia sons previs de preparació o informació, cosa que cal assenyalar no es produïx en el món de forma semblant excepte a Espanya. I s'està perdent de forma pràcticament total.

CARACTERÍSTIQUES QUE INVITEN AL SOMRIURE

Tampoc és menys popular la revisió o intervenció del taquillatge, que era el taladrat de bitllets de cartó amb tenalleta identificadora, de la grandària coneguda com tamany Edmondson, i que es produïa botant el revisor d'estrep en estrep i entrant pel balconet, quelcom que han conegut encara els que ara pentinem canes.

Sense deixar de citar l'ancestral ofici de ferroviari, que suposava una notable elevació del nivell d'ocupació regional, de gent del camp o la mar, no és menys important que les estacions i tallers ferroviaris en general, absorvien una importantíssima legió d'activitats col·laterals, al voltant de les quals el propi tren generava una vastíssima activitat humana i de gran rendibilitat social. Hi havia a cada estació cantines, venedors d'andana, mossos d'equipatges, conductors de tartanes que enllaçaven amb els nuclis de població, carters que arreplegaven correu del propi tren, facturació d'embalums o mercaderia, agents de la via o

guardavies, vigilants de molls o traguers de carro, etc., i en quant es va electrificar la línia tot un món de noves professions *ad hoc* varen aparèixer... i no sols perquè es mobilitzava tot un àmbit comercial, sinó perquè la notícia fresca que venia de València estava... amb un poc més de rapidesa en l'estació del trenet!

Així va succeir encara durant la guerra de 1936-39, quan era utilitzat com millor i més veloç dels mitjans a l'abast de poblacions com l'Eliana, el telègraf conservat com a mesura alternativa, i el telèfon, existents en les estacions, les missives de les quals als respectius alcaldes van ser determinants de no poques actuacions. El fidel reflectisc de les seues conversacions anotades, els telefonemes, figuren encara com a testimoni viu d'uns fets o actituds superades.

LA COMPETÈNCIA DE L'ÒMNIBUS I DE L'AUTOBÚS

Molt podria dir-se de la coordinació o de la competència que el camí ferri i la carretera van exercir i s'exercixen mútuament. Encara acompanyem de vegades amb automòbil a un familiar o amic a prendre el tren.

Sobre el ferrocarril suburbà que és el trenet, però atenint-se a les poques mostres documentades, se sap que va existir diligència que combinava l'estació de Lliria amb Chelva ja l'any 1895, que els autocars de la Hispano Chelvana van rivalitzar netament en direcció a València des de 1925, o que un atípic enllaç d'òmnibus entre la parada del Pla i Riba-roja va funcionar dos anys després. Encara que a partir de 1929 les friccions pels enllaços entre la via ampla i l'estreta, ambdós amb terminus a Lliria, però amb autobusos que anaven més enllà com Pedralba o Vilamarxant, es van aguditzar notablement, la qual cosa va provocar les queixes de l'influent advocat Juan Sánchez de León que posseïa interessos en diversos mitjans de transport, en especial en la companyia del NORTE i ho venia advertint des de temps arrere. I un altre tant va succeir amb les càrregues de vagó que s'admetien en cada punt, davant del previsible transbord a què havien de sotmetre's arribats al port o a una altra estació de més categoria.

També hi havia competència per captar transports massius de viatgers, i s'assenyalen per exemple arribades multitudinàries en les visites a l'Eliana del ministre de Foment sr Gasset en 1904, en passos de masses de gents a la festa anual de Sant Miquel de Lliria que va comptar amb tren cada 30 minuts ja en 1932 o els servicis nocturns estiuencs que es van incrementar llavors. Res a afegir dels esdeveniments puntuals com la inauguració del canal de Lliria a l'agost de 1912, la visita del Duc d'Alba al seu Lliria original en 1964, o el tren sense parades -un fet res comú- llogat per la Federació Espanyola d'Associacions d'Amics del Ferrocarril el 22 de maig de 1971, per als 300 assistents del seu 9é Congrés Internacional.

Quant als tipus de trens cal assenyalar els directes, que fa quaranta anys impediien a Paterna poder admetre pujada de viatgers amb destí València i intermèdies ja que no realitzaven

parades en eixe tram, o l'invent frustrat dels semidirectes que a finals dels últims anys '90 es van posar en marxa per a accelerar reducció del temps de viatge, però que patien no pocs retards i damunt realitzaven parades intempestives en què no obrien portes, amb la qual cosa l'invent a falta de dobles vies que ho hagueren fet possible, es va suprimir el 16 de juny de 2009.

L'ELIANA COM A PUNT DE PARTIDA

Atenint-se als fets cronològics, és molt important destacar l'atenció que la mobilitat de L'Eliana en general, va tindre des d'abans de l'etapa de la transició del transport a la Comunitat Valenciana. Tots els efectes que la línia del suburbà de Valencia a Llíria li afecten d'una manera o altra.

Si com és sabut, les transferències en materia de transport ferroviari que no sobrepassa els límits comunitaris, o siga els transports de via estreta fonamentalment, els cedix el govern al Consell en 1987, ja des d'abans i com a condició prèvia al dit traspàs, la millora de les condicions del transport, es van fer palpables. I la línia de València Pont de Fusta a Llíria no era una excepció.

Es van portar els trens desallotjats des de la línia de Torrent on ja s'havia iniciat la modernització, com ja s'ha dit, i que eren amb les seues portes automàtiques, un escaló superior als existents en esta línia, que excepte alguns vehicles del seu parc, comptaven amb més de 35 anys de vida activa. Eren els més antics en servici actiu en l'Estat espanyol, encara que era un prototip molt notable en la història dels metropolitans espanyols, i indicaven una notable falta de futur per al transport valencià l'arrancada innovadora de la que al venia de l'etapa de l'UCD.

És no obstant l'any 1988 en que s'instaura el quadre elèctric del govern de senyalització i desviacions motoritzats de l'estació, l'anomenat enclavament. Una millora transcendent. I es a finals de l'estiu, el 3 de setembre en que es produïx un fet curiós, el pas d'un tren especial, i el remolc d'una UTA o unitat de tren articulada, sèrie 3700, que tirada per un automotriu tradicional i amb acompanyament del cap de Transports de FGV Diego Álvarez Delgado, es mesura la bondat del pas per les andanes altes acabades de construir i l'absència de tot fregament nociu o perillós.

Prompte significarà el fi de tot comboi clàssic del trenet. El 8 d'octubre es produïx la inauguració del pas subterrani per València, la posada en marxa de les andanes a peu pla el que comporta l'accessibilitat tota als trens, l'augment del voltatge elèctric de tracció als 1500 V., l'aparició dels nous bitllets grocs, etc.. Tota una nova filosofia del desplaçament que fa que el poble valencià identifique prompte una mateixa estació del *trenet*, aparentment impassible als canvis, amb la nova denominació del metro.



OPCIONS CONTRAPOSADES

En 1996 a pesar de tot, irrompen noves opinions populars sobre el transport elianero, que per fi s'adonen entre altres coses, de que és necessària una doble via que des de quasi mig segle, es deté a Paterna, i que produïx de forma permanent l'antologia de retards i coneguda lentitud d'un desplaçament a quasi les portes de la ciutat com qui diu, i en especial a causa de la competència creixent de la carretera acabada de conèixer com a autovia de Ademuz. Es planteja llavors la dita duplicació de via però Paterna es mostra contrària a concedir la millora a menys que es desplace el traçat per l'interior de la seua població i en subterrani. Això xoca amb la norma no escrita per la Generalitat, de no concedir estos subterranis excepte en el terme capitalino, i davant de la previsible proliferació d'este tipus de peticions per les poblacions travessades per un ferrocarril qualsevol.

Paterna no retrocedix de la seua petició i davant d'eixa cojuntura, i sense mediar encara cap negociació per part de la Generalitat o inclús necessitat superior de servici públic, s'opta pel Consell per la mesura més anacrònica i nefasta possible. Es construeix dita doble via botant el terme municipal paterners, amb la qual cosa la seua eficàcia es redueix al

màxim, i es contruïx únicament des d'Entrepins a L'Eliana. I queda consolidat l'embut que persisteix.

Però no acabarien ací les desgràcies, perquè a pesar de millores com el renovat aparcament dissuasori pròxim a l'estació i inagurat el 15 de març, i les obres de la doble via, succeïx un lamentable enrotllament en el pas a nivell de les proximitats de la Torre del Virrei al març del dit any. És així com s'acelera la posada en marxa de l'equip de repetició en cabina, és a dir la frenada automàtica anomenat FAP, a finals d'any i entre Lliria i l'estació de Jesús a Valencia. L'equip sensiblement més econòmic que el denominat ATP ja instal·lat anteriorment en la totalitat de la línia de Rafelbunyol, protegeix exclusivament certs punts o senyals, i després és rellevat per a finalment instal·lar un ATP en el trajecte subterrani i de major saturació de trens, després del greu accident de juliol de 2006. La veritat és que al seu pas per l'Eliana, a hores d'ara continua prestant servici el d'inferior rang denominat FAP, encara que va d'haver-se establert al menys entre extrems de doble via, és a dir entre l'Eliana i TorrentAVINGUDA.

L'ELIANA S'ADEQUA ALS TEMPS MODERNS

D'aquell pontó d'accés que es citava antany, fa ara dotze anys que es va dotar L'Eliana a més d'un pas inferior per a vianants, i dos anys després, el 14 de març de 2003, es posava en servici la doble via tantes vegades repetida. Amb això es va poder practicar l'elevació de la freqüència de pas de trens, que era de 22 minuts fins als 15 i amb això els trens *semidirectes*, promesos com de major velocitat, encara que és innegable que de poc van servir. Al poc, vistos els esdeveniments i rumors negatius de qualsevol tipus, inclòs el nefast tancament de línia entre L'Eliana i Lliria, es va haver de millorar les comunicacions i explotació en el tram que havia estat en dubte, fins Lliria la inversió del qual es pretenia evitar, i va quedar conclòs l'assumpte.

Fa un poc més de cinc anys, no obstant això, i després de l'accident ja tractat de 2006, L'Eliana va ser escenari d'un fet puntual, que va fer que en la seua renovació de via entre esta i Lliria, s'experimentara de pas en l'estació unes agulles o desviacions de cor mòvil, un avanç que coneixen molt pocs ferrocarrils actuals fora dels d'alta velocitat, i tracta en resum de millorar la fiabilitat i el soroll que emeten el pas de rodes, al pas per les vies desviades en la seua zona d'encreuament. Elements de superestructura viària que romanen en l'actualitat, i han sigut després adaptats en altres parts de FGV.

Tampoc és necessari recordar que al setembre de 2007 es va crear un nou baixador en la Torre del Virrei per a millor atendre la propera urbanització de segona residència, i que en el mateix exercici i a l'assabentar-se el personal d'este Ajuntament elianero que s'estaven desballestant les antigues unitats que per açí van circular fins 1988, va decidir sol·licitar una d'elles, cosa que va obtindre immediatament.



És per això convenient ressenyar que un vehicle procedent de la coneguda sèrie com a tren unitat 1001-1008, es troba reservat i donat a l'ajuntament de L'Eliana. I seria una magnífica ocasió per a practicar amb ell, quelcom desconegut en la xarxa valenciana del metro-suburbà. Una vegada restaurat, convenientment adaptat a l'actual electrificació de FGV, i tornat al seu primitiu esplendor dels anys '50, amb els seients de llistons envernissats, i els seus equips repassats i en ordre de marxa, podria amb l'ajuda d'una adequada esponsorització comercial, realitzar les funcions de comboi turístic al Camp de Turia i en determinades celebracions festives. L'Eliana té en les seues mans una ocasió sense igual, convéncer a la Conselleria de Transports per a realitzar tal fins lúdics i culturals a un temps. Quelcom en el que la nostra regió porta un considerable retard, les plataformes de reactivació del turisme d'interior. I una alternativa de modernitat de què tots estaríem orgullosos.

L'ELECTRIFICACIÓ O EL PRIMER SIGNA DE PROSPERITAT

Pareix mentida per a acabar, que un fet tan relativament recent com este, el tren elèctric que és a l'Eliana, d'indubtable referència quant a progrés tecnològic del mitjà de transport,



es trobe tan fragmentat en la documentació existent als arxius o cites conegudes de l'avanç a sa casa. Entre l'any 1918, en que es data el projecte de l'electrificació de tota la línia per l'enginyer Amat Villalba i la ubicació de l'inauguració d'esta, transcorren almenys huit anys. Tot apunta no obstant això que l'Eliana va comptar amb tren elèctric al novembre de 1924, però per desgracia l'arxiu històric de FGV encara no es trova classificat en la seua totalitat, la qual cosa pot produir el seu espletat i deteriorament.

Això va contribuir que s'abandonara el comboi tradicional format per locomotora i vagons, i en etapes successives, s'anara millorant el parc de vehicles ja sempre davall l'aparença d'automotrius i remolcs, o siga tot material que admet viatgers, i només de vegades puntuals s'acudira a la tracció separada davall l'aspecte de locomotores elèctriques, en realitat anomenats tractors, que a la nostra terra adquirixen el nom de tancs i tanquetes, i algú d'estos elements figuren en el museu inexplicablement no permés al públic.

Però la veritat és que les noves automotrius elèctriques, primer barniçades i després de verd van revolucionar este transport convertint-ho en un net, còmode, definitiu i no contaminant desplaçament. S'havia conclòs que vehicles llargs sobre bogies o carretons,

(grups de dos eixos i quatre rodes), tenien una capacitat molt superior a la resta de vehicles sobre 2 eixos, i així es van dissenyar a València des de llavors, els anys '20 del passat segle.

Als anomenats *bujías*, van seguir els de la sèrie 51-55 lletjos amb gana pero robustos -en la immediata postguerra, i els coneguts com a portugueses -amb sostre dotat de linternón o ventanques- cap a l'any 1943. Ja en els '80 es van adaptar a esta zona nord de la ciutat del Túria, els procedents de la part sud o línia de Vilanova de Castelló. I a l'octubre de 1988 amb l'augment de tensió al triple de voltatge, i amb instal·lacions totalment noves, fer arribar tots els trens que travessaven el subterrani o metro capitalino, col·loquialment parlant, era cosa feta.

Parell de sèries de vehicles aleshores molt utilitzades pel poble valencià, i dotades ja d'aire condicionat, gran poder d'acceleració, etc., que des del 2007 invadixen les nostres vies i recorren les línies de forma homogènia.

Trens asèptics i d'hermeticidad total, aire condicionat (de reconegut descontrol diari i excessos en la seua potència), i absència de risc de caigudes per la dotació de portes automàtiques.

Vestigi d'una etapa que en l'Eliana existix, i va deixar de comptar amb la seua subestació elèctrica d'alimentació ferroviària. I hui caben en el seu restaurat local, contigu a l'estació, les activitats d'una escola taller juvenil.

JOAN LLUIS LLOP

Ex ferroviari i documentalista en transport

Foios, 13-11-2013



HISTÒRIES DEL TRENET

Carles
Subiela

Amb motiu del 125é aniversari del Trenet (a alguns sempre ens costarà dir-li “metro”), estudiosos qualificats aportaran els seus coneixements i investigacions per a la història d’aquesta via de comunicació. I ho faran amb erudició des del punt de vista de l’impacte econòmic, dels canvis que va propiciar, del seu context històric, etc. Tot molt necessari i molt digne.

Però hi ha una història més propera als que han disfrutat del Trenet que està composta de mil històries i anècdotes protagonitzades pels seus usuaris. Durant molt de temps va ser l’única via ràpida per arribar a la capital des del Camp de Túria i el seu èxit va ser rotund. Era ràpida, evidentment, en comparació amb els qui anaven a peu o en carro.

La seua construcció no va estar exempta de polèmica. Alguns sempre han dubtat per què la línia no va ser recta i des de l’Elia no seguia per dalt de la Pobla de Vallbona, per Benissanó i arribava a Lliria. La versió popular és que Cirilo Amorós, el patrici que va arribar a ser alcalde de València, va fer valdre la seua influència per a protegir els interessos que tenia a Benaguasil. Si aquest poble en principi s’hauria quedat allunyat del ferrocarril, ara el va tindre i va comptar no amb una sinó amb dues estacions! Era l’època del caciquisme i aquesta versió és creïble.

Sobretot, el Trenet va ser un mitjà de transport al servei de les classes populars, els qui anaven a la ciutat a treballar, a dur els seus productes del camp, a fer gestions burocràtiques... I en l’època de l’estraperlo, amb el Trenet es desplaçaven els qui amagaven productes, sobretot dones, per a vendre’ls directament sense pagar a la Fiscalia. Algunes que varen ser detingudes varen passar moments molt durs per la seua iniciativa de traure avant la família en una època obscura de fam i de repressió.

Així mateix, també va servir per als qui baixaven a la capital a buscar moments de diversió. Com aquells recent casats que feren el viatge de núvies a València a vore *Lo que el viento se llevó* i a casa. O els joves que baixaven de festa, foren sorpresos per la policia pixant al carrer i els obligaren a llevar-se les camises per a torcar les pixarrades. I després hagueren de posar-se les camises!!!

El Trenet l’ocupaven els adolescents que anaven a estudiar a algun institut d’ensenyament mitjà, al Conservatori o a la Universitat. Com aquell a qui li agradava posar-se en l’escaló



que hi havia per a pujar al vagó, allargava el peu i li agradava tocar les canyes dels canyars que vorejaven la ruta. Fins que en un mal càlcul va perdre una sabata, va haver de passar tot el dia rebent classes de solfa amb un peu descalç i inventant quina mentida li diria a la mare per a explicar la pèrdua de la sabata.

I ja que hem esmentat la Música, potser els dies que el Trenet acumulava més gent era amb motiu del Certamen de Música de València, el de la Fira de Juliol a la Plaça de Bous. Els mú-



FESTINA



sics i els aficionats atapeïen els vagons i, literalment, ocupaven tots els espais disponibles, fins i tot els que anaven drets o asseguts fora, en els baixadors que hem dit que servien perquè el revisor passara d'un vagó a un altre. La il·lusió de baixar a València per guanyar el Certamen era indescriptible, sobretot entre les bandes guanyadores com la Unió i la Primitiva de Llíria i la de Benaguasil, les tres bandes punteres durant dècades. Mai el Trenet ha transportat tant d'entusiasme!

En arribar a l'Estació del Pont de Fusta, les bandes formaven i començava el passacarrer fins a la Plaça de Bous. En tot moment anaven precedides, escortades als dos costats i seguides per centenars d'aficionats. Junts formaven una massa ambulante representativa de cada poble o societat musical. Quan passaven per davant de les terrasses on la gent prenia refrescos o sopava, tots s'alçaven drets a aplaudir la música, fóra la banda que fóra.

La Plaça de Bous es quedava xicoteta per a acollir els milers d'aficionats arribats dels pobles o de la mateixa ciutat. Fins i tot l'arena estava plena de cadires ocupades pels oients de



tan singular convocatòria. I ja sabeu el resultat. La banda que guanyava era perquè s'ho mereixia. I si perdia era perquè li havien furtat el premi. Els guanyadors, eufòrics i exultants, ocupaven els primers trens especials que retornaven els aficionats al poble. I els perdedors que havien de seguir el mateix trajecte, s'esperaven als trens posteriors per no haver de suportar les burles i les riotes dels qui havien aconseguit el trofeu tan desitjat.

En fi, històries de la història del Trenet. Qualsevol dels qui llegiu aquest article en coneixereu més. Us animem que les transmeteu, si pot ser per escrit. Tot forma part del patrimoni del nostre poble, de la forma de ser de la nostra gent.

LA LLAR DE LA "CONMUTATRIZ"

**LA LLAR DE LA
"CONMUTATRIZ"**

**Voro
Contreras**



L'estació de l'Eliana (que, quan va començar a córrer el trenet de Lliria ara fa 125 anys, es deia "Finca de L'Eliana habitada por la família Ramos") portava quasi 60 anys funcionant quan Amadeo Marco Aguilar va nàixer allí i allí es va quedar durant els següents 18 anys. Amadeo era fill de l'operari encarregat que funcionara cada dia la "conmutatriz" – un convertidor de corrent que es va utilitzar en les primeres línies electrificades per a transformar el corrent continu en alterna i viceversa – que des de l'Eliana donava força al sistema elèctric de les vies (hi havia una altra màquina d'aquestes a Benaguasil i una altra la Canyada). El pare d'Amadeo, que treballava per a la Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València (CTFV, o "Cacaus, Tramussos, Faves i Vi", segons la jocosa interpretació de les sigles que se solia fer per aquella època) compartia per torns la responsabilitat de la gestió de la maquinària amb altres empleats de l'empresa que venien de Riba-roja o Benaguasil, encara que eren els Marco Aguilar els únics que vivien en la casa de l'estació.

Fins que li van comprar un habitatge en el poble a la tia Delfina, Amadeo, les seues dues germanes i els seus pares van residir en aquest xicotet edifici de dues altures, quasi bessó al de l'estació i que avui ocupa el Centre Municipal del Voluntariat. Conta Amadeo que la tal "conmutatriz" que li va portar a nàixer en aquell lloc ocupava una habitació per a ella sola al costat del menjador, com si fóra una més de la família.

Alguns recordaran aquella Eliana de finals dels quaranta i la dècada dels cinquanta en els quals Amadeo va créixer en l'estació. Era, potser sobra dir-ho, un poble molt diferent al d'ara. Precisament, gran part de la transformació va venir a través d'aquelles vies de ferrocarril al costat de les quals va viure el nostre protagonista, i que cada cap de setmana portaven a aquells primers "xaleters" de paella en la caseta i bassa de reg en comptes de piscina. Dèiem que era una Eliana diferent en els quals xicotets assentaments residencials allunyats del casc urbà, com poguera ser la Masereta, la Torre del Virrei o la mateixa estació, semblaven molt més allunyats del que estan ara. Aquesta sensació encara la vaig tenir jo durant la dècada dels vuitanta quan era un xiquet i anava al poliesportiu a jugar al futbol amb els amiguets. "Entre el barranc i el poble casi no hi havia res – recorda Amadeo –. Venint des de l'estació, el primer que trobaves era el xalet de don Eliseo, que és on està ara el Mercadona. I la primera casa era la de Danielel el Tosco. També estava, per descomptat, la fàbrica de Borra, que estava al costat del barranc de Mandor, i després van fer el xalet



de donya Maruja, que és el "Los Faroles". I, clar, les coves del barranc en les quals vivien els gitanos. No hi havia res més, ni tan sols camps ni hortes".

Malgrat aquest relatiu aïllament, Amadeo i la seua família feien vida elianera. És a dir, i en el seu cas, estudiava, jugava i feia qualsevol cosa que ha de fer un xiquet de la seua edat junt als altres xiquets del poble. "Només m'adonava que estàvem aïllats dels altres quan em tocava tornar a casa perquè es feia de nit i havia de tornar a peu". També lanar i vindre dels viatgers contribuïa a reduir la distància física i psicològica entre els habitants de l'estació i la resta d'elianers. "Tingues en compte que aleshores només estava el tren per a viatjar, amb



prou faenes hi havia cotxes. Per açò tothom passava per allí. I mentre esperaven al fet que arribara el tren molts es passaven per casa. “Tia, donem un got d’aigua”, li deien a la meua mare. “Tia, que entre un moment al vàter”. Encara que visquérem allí sols, a més del cap de l’estació, eren feliços i mai ens sentírem fora de l’Elia”.

Potser els dos edificis de l’estació – el de la “conmutatriz” i el de la venda de bitllets i sala d’espera – estan entre els pocs d’aquella Elia en blanc i negre que es conserven quasi amb el seu aspecte original. La casa dels Marco Aguilar tenia una planta alta, a la qual es pujava per una xicoteta escala, amb quatre habitacions i un “rebot”. En la planta baixa hi havia un

rebedor gran, la cambra de bany, la cuina, el menjador i l’estança de la “conmutatriz”. “Uns 150 metres quadrats de nau, segur”, calcula Amadeo. Però els voltants d’aquells immobles sí han canviat de manera considerable. “On ara està eixa finca blanca que es veu al costat de l’estació, hi havia un terraplè i allí teníem un xicotet campet. A l’estiu ens banyàvem amb la regadoretta però quan passava el tren ens amagàvem perquè no ens veren. També passava per allí una carretera que anava de l’Elia fins al riu pel que ara són les urbanitzacions. Per allí passaven sobretot carros que anaven a carregar arena i grava al Túria”.

L’estació, recorda Amadeo, també disposava d’un moll cobert amb uralita que dóna idea de la importància que sempre ha tingut la infraestructura ferroviària per a l’Elia. El trenet de Llíria no solament l’usaven els elianers per a anar a València i a la capital comarcal, o els capitalins per a vindre a l’Elia. Era també el principal accés per a moltes mercaderies que proveïen les poques tendes del poble, i la principal eixida dels quatre o cinc conreus que donava l’Elia. “En els vagons de mercaderies es transportava el forment, dacs i cebes. I a la cua del tren hi havia un furgó que portava la fruita i verdura que compraven a València

el tio Molina, el tio Soca o la tia Generosa per a les seues verduleries. El tren ho deixava en el moll i el tio Sampa, que era l’ordinari del poble, ho carregava en el seu carro i li’l portava. També venien en el tren les peixeres, Paca i Pepeta, que venien el gènere casa per casa. La primera parada que feien era a ma casa, així que puc dir que teníem el peix més fresc de tota l’Elia”.

Van ser molts els anys en els quals Amadeo va viure allí, per la qual cosa no li costa citar amb precisió d’hemeroteca la freqüència i horaris de pas dels trens (els quals, per cert, poc han canviat després de tantes dècades). “Primer el tren passava d’hora en hora, després de trenta a trenta minuts i ara és cada vint minuts. Al principi no solia ser massa puntual. Sí queien quatre gotes el bovinage es cremava i calia arreglar-lo”. Conta Amadeo que el viatge de l’Elia a València solia durar un hora i recorda personatges com el carameler o les rifes que es venien durant el trajecte. També manté certa impressió de que, malgrat tenir els bitllets el mateix cost, els vagons es dividien per classes socials i que els més acabats s’asseien en els primers cotxes, més propers a la màquina, i l’ordre social anava descendint fins a arribar al final del vehicle, en el qual anaven els més pobres. Recorda Amadeo aquells primers “xaleteros” que desembarcaven en l’estació de l’Elia cada diumenge i, mitjançant el tren, van contribuir a transformar decisivament l’aspecte del nostre poble. “Els primers que van venir eren del Cabanyal i la Malvarrosa i tenien cases en Montesol. Molts d’ells eren els mateixos treballadors de la companyia del tren. Recorde, per exemple, a la família Portolés, que vivia en Campament i també era operari de CTFV. Van ser els primers que van muntar el bar al costat de l’estació de Montesol”.

Un dels esdeveniments de la infància que Amadeo rememora amb major nitidesa, sobretot per l’impacte que va suposar per al poble, i per a ell en particular com habitant de l’estació, va ser la riuada d’octubre de 1957 que, a més de desenes de vides, es va portar l’antic pont de pedra que travessava el barranc de Mandor. “Estava plovent dos o tres dies. Nosaltres a casa teníem llum elèctrica que pagava l’empresa, però recorde que feia dies que s’havia tallat el subministrament i menjàvem menjar fred. Aquell dia estàvem ficats al llit i va ser la meua germana Asunción la que es va despertar perquè va escoltar un soroll molt fort i va anar al meu pare i li va dir “Pare, em sembla que ve “riuà”. Record que traguérem el cap a la finestra i vam veure que el barranc venia molt ple. “Tranquils que ací a dalt no arriba”, ens va dir el meu pare. La meua germana Carmela i jo, que estàvem més espantats, tirem a escapar-nos cap a l’Elia. Però en aquell moment passava per allí “El Rubio”, que ens va agafar i ens va retornar a casa. A l’endemà és quan estant tothom mirant com baixava l’aigua pel barranc (en aquell temps la sèquia estava al descobert), el pont va començar a obrir-se i es va esfondrar, i no va caure ningú al barranc de pur miracle”.

A més d’habitant de l’estació, Amadeo va ser des de ben jove usuari habitual del trenet, i després (aquestes coses abans passaven bastant sovint) va heretar la vocació laboral del seu pare i va acabar treballant en la mateixa empresa, encara que aquesta canviara diverses vegades de nom. “Jo tots els dies agafava el tren a les 5.30 del matí per a anar a treballar, em ficava al llit a l’hora que em ficava. Un amic meu deia que jo era l’últim de l’Elia que es







ficava al llit i el primer que s'alçava". Amadeo encara vivia en l'estació quan va començar a estudiar i treballar en l'empresa. "Haviem de fer un examen en l'escola d'aprenents i després podíem triar entre tallers o "troleibuses". Jo vaig triar tallers i tots els dies anava a València".

Per aquell temps Amadeo tindria uns 16 anys i als 18 va abandonar junt la seua família l'estació per a ficar-se a viure al centre del poble. La llar de la "conmutatriz" i del seu operari va quedar abandonada durant molt temps ja que el pare d'Amadeo va acabar treballant

també a València fins a la seua jubilació. En 1977, i ja pertanyent a Ferrocarrils de Via Estreta (FEVE), Amadeo Marco va demanar una excedència de cinc anys per dedicar-se al món de la construcció. Per un mes se li va passar el termini per a demanar la reincorporació a l'empresa i va haver de viatjar a Madrid per convèncer el seu superior que el deixara tornar. Açò va ocórrer finalment l'1 d'octubre de 1985 i allí es va quedar fins a la seua prejubilació 20 anys després.

D'aquells temps d'infantesa en l'estació li queda el record amable que produeix la nostàlgia i l'enyorança de la vida de poble, encara que és dels què no canvia l'Eliana actual per la d'abans. També li queda l'agraïment al tren per haver sigut el sustent de la seua família durant diverses generacions – "Gràcies a ell he criat a les meues filles", diu Amadeo -, i el convenciment de que aquella línia de ferrocarril entre València i Llíria que va començar a funcionar un 18 de juliol de 1888 va ser fonamental perquè l'Eliana acabara sent el que és avui. Jubilat, amb néts i molt temps lliure, Amadeo passeja tots els dies cap a la Torre del Virrei i compta els trens que passen pel seu costat, com una mena d'homenatge al seu passat.

XIULA EL SOL DE BON MATÍ

**María
Comes**

Xiula el tren...

“Algun dia l’Eliana s’ajuntarà amb València”. Quantes vegades vaig sentir dir aquesta frase al meu avi Micalet, que com si fora un visionari veia com s’anava transformant el paisatge que el va vore nàixer. La seua opinió no distava tant de la realitat i, encara que la ciutat ens queda lluny, les vistes que componen el nostre poble han canviat des de l’arribada del Trenet.

Abans d’això, l’Eliana era un municipi situat entre hortes i pinades. No hi havia més que unes poques cases i camps llaurats amb la sudor dels llauradors, que encara treballaven per al Marquès de la Casa Ramos. Per a molts, València no era més que un somni llunyà, al que només es podia accedir passant un parell de dies de camí en carro. Però aleshores, al juliol de 1888, el mateix any i el mateix mes que l’escriptor Rubén Darío va publicar el seu poema més famós, *Azul*, es va obrir per fi una via de connexió entre la nostra xicoteta localitat i la gran ciutat. Va arribar El Trenet, que enguany compleix el seu 125 aniversari.

EL TRENET ARRIBA A L’ELIANA

Al poble, molts el coneixen amb aquest sobrenom, però els més joves el diem metro. Som nosaltres, les noves generacions d’elianers, els que no ens adonem de la història que s’amaga entre tracalet i tracalet.

Entrepins, El Clot, Montesol, l’Eliana i La Torre del Virrei. Cinc parades que han canviat la vida d’un poble. “El Marquès del Pla va cedir part dels seus terrenys perquè es construïra el tren. Li interessava que els llauradors arribaren a l’horta a treballar”, explica el nostre veí Paco Coll, que va recopilar diverses històries d’aquest transport en un llibre titulat ‘Viatge en trenet’. Paco va recórrer els pobles de la comarca, va parlar amb els veïns i va descobrir una infinitat d’històries. Un viatge en el temps que no acaba ací ni ara, sinó que continua mentre els anys segueixen passant i les vies funcionant.

Paco mira enrere i recorda, com tants altres, com era abans aquest transport i l’entorn que el rodejava. “Podies passar de vagó a vagó i, en els trajectes en què anava més lentament, era







possible agafar les taronges directament de l'arbre", rememora. Mon pare, ma mare i ma tia comparteixen amb ell aquest mateix record.

El tren estava fet de fusta, com si hagués eixit d'una pel·lícula de vaquers i les corbes es sentien fins al punt de pensar que el vagó podria bolcar. "Sobre tot en la corba que feia en arribar a Entrepins, quan encara no existia ni el baixador", conta Paco, que afegeix al record que els xiquets entraven per les finestres per fer-se amb uns quants seients i que pel camí arribava l'olor a ceba i a creïlla. En definitiva, olorava a horta valenciana.

Avui només queden records d'aquells primers anys del Trenet. Actualment, els vagons estan tancats, va a gran velocitat i és pràcticament impossible escapar de les urpes del revisor. El contacte amb l'exterior es va perdre en pro de la seua modernització.

DEL GRAU A MONTESOL

'Pròxim baixador: Montesol, cal sol·licitar parada per a baixar'. La llum s'encén. Molts viatgers baixen en este baixador, el segon que es va construir després de l'aturada de l'Eliana. No en va, aquesta zona va ser una de les primeres a acollir els anomenats "xaleters". Els primers en arribar van ser homes i dones del Grau, un barri de València on es troba la zona més antiga del Port de la ciutat. Cansats de la platja, aquests valencians buscaven la tranquil·litat de les muntanyes. Molts van trobar el seu refugi aquí, en Montesol, on van començar



a construir casetes per fer les paelles els diumenges. Estes construccions, prompte es van convertir en viles i després en allotjaments permanents, fins convertir Montesol en el que és hui dia: molt més que una urbanització, una zona amb la seua pròpia associació i la seua pròpia església. Eixe desenvolupament va ser, en part, gràcies a l'arribada del Trenet.

LA TORRE DEL VIRREI: UNA PARADA NOVÍSSIMA

No va passar el mateix amb la Torre del Virrei. Les cases no es van edificar pel pas del metro, sinó per la idoneïtat del lloc i per la seua tranquil·litat. Era l'emplaçament perfecte per a alçar una urbanització residencial. "Cada vegada que anava a la Torre del Virrei m'enfadava. Li tirava pedres a les obres i maleïa el dia en què havia descobert el lloc. Ací estava la meua infància, els meus records i els meus camps", explica Carmen Comes, ma tia i filla de Miquel Comes, qui durant els seus anys de fadrí va viure entre les parets d'aquesta antiga masia, signe d'identitat del nostre poble. La parada de la Torre va arribar fa mes o menys una dècada. No sé què hauria dit d'això el meu avi, un home que cavalcava a lloms de la seua aca desafiant la màquina. "Sempre guanyava", assegura ma tia orgullosa. Hui, això ja no seria possible.

Al segle XXI, l'horta s'ha canviat pels xalets i la fusta per acer. Encara així queden trossets de pinades i tarongers que el Trenet continua recurrent, ignorant per un moment que per a ell també ha passat el temps.



QUATRE ESTACIONS

QUATRE ESTACIONS

Josep
María
Ángel



El dimecres 18 de juliol de 1888 va tenir lloc l'arribada del Ferrocarril, "*del Trenet*", a l'**estació de l'Eliana**, que connectava València amb Lliria. Un recorregut amb parades i estacions en Marxalens, Burjassot, Paterna, El Pla, l'Eliana, La Pobla de Vallbona, Benaguassil i Lliria.

Una obra plena d'influències, interessos econòmics, lluites i rivalitats financeres per part d'algunes famílies de la burgesia i aristocràcia valenciana.

Aquestes influències, segurament van possibilitar i van facilitar que l'Eliana tingués una estació.

No oblidem que Vicente Secundino Noguera i Sotolongo Climent i Álvarez, III Marquès de Càceres, havia estat fundador de la "Societat de Ferrocarrils de València al Grau". El seu fill, Vicente Mariano Noguera i Aquavera, IV Marquès de Càceres, s'havia casat amb María Nieves Yaguas, del Marquesat de Casa Ramos, propietaris de les terres de l'Eliana, després de la desamortització.

La implantació de la nostra línia de ferrocarril va ser un fet transcendental per a l'evolució econòmica i social de l'Eliana.

"*El Trenet*" ha estat un mitjà habitual per desplaçar-nos al poble del costat o a la ciutat de València, o a Lliria.

Ha estat un mitjà de transport fonamental per a realitzar activitats quotidianes, per a fer una gestió administrativa, per a comprar, per a anar a treballar o a estudiar i, també, per a apropar-nos al mar.

Ha estat, i és també, una forma de realitzar viatges en grup: a la platja, a les Falles de València, al futbol...

La freqüència de la seua utilització per molt veïns de l'Eliana ha estat elevada, sobretot a primera i última hora del dia, coincidint amb els horaris laborals dels treballadors i horaris lectius dels estudiants, els qui han estat els usuaris més habituals.

En l'evolució urbana del nostre poble, en el seu desenvolupament, en la seua planificació i en el seu creixement, ha tingut una gran influència la implantació de les nostres estacions, de les "**quatre estacions**": l'Eliana, Montesol, Entrepins i La Torre del Virrei.

La memòria del nostre poble, sens dubte, està vinculada, també, a la història "*del Trenet*".

La memòria, segons la primera accepció del Diccionari, és una "potència de l'ànima, per mitjà de la qual es reté i recorda el passat".

Encara que això no és sempre així. Al costat de la capacitat o exercici del record hi ha altres formes de memòria que s'ajuden i reforcen mitjançant objectes materials. I això, sens dubte, ho aporta el nostre tren, "*el Trenet*".

La memòria de les ciutats la componen les seues gents, els seus veïns, igual que els seus edificis i dotacions, com a signes, símbols, que són senyals d'identitat de les ciutats, dotant de major comprensibilitat a la seua evolució.

El plànol de l'Eliana ha evolucionat com tots els pobles i ciutats que són vius. Són un conjunt de carrers, edificis, equipaments que han evolucionat al llarg dels anys. Són memòries de vida, com les nostres "**quatre estacions**", que han crescut a través dels 125 anys d'història del nostre "*Trenet*".

Aquest aniversari, com tots els aniversaris, és una mirada al passat que ens ajuda a comprendre millor el nostre desenvolupament, el nostre present i els nostres reptes de futur.

Per a l'Eliana, la facilitat de desplaçament i comunicació que ens va aportar l'arribada del tren, ha possibilitat al llarg d'aquests anys, una especial relació dels nostres veïns amb altres llocs.

La memòria urbana és part de la identitat col·lectiva i de les identitats sorgeixen les particularitats que ajuden a conformar els pobles i ciutats.







Així, enfront de l'arrelament del lloc on es naix, viu i mor, els ciutadans de l'Eliana tenim una visió més cosmopolita, oberta al món, i en això ha influït positivament la seua mobilitat, la seua bona comunicació, per aquesta capacitat de desplaçar-nos a altres llocs, així com per a acollir a aquells que van triar l'Eliana, bé per a passar una part del seu temps (vacances), com per a viure definitivament.

Així sorgeix l'**estació (baixador) de Montesol**. A mitjan anys 50 comencen a construir-se les primeres edificacions disseminades del casc urbà, del centre de l'Eliana.

La procedència de la major part d'aquests nous veïns provenia del Grau, La Malvarrosa i Benimaclet, de València. Totes aquestes zones, perfectament comunicades a través de la xarxa ferroviària, amb l'Eliana.

L'Eliana s'ha desenvolupat urbanísticament com un model de ciutat de creixement horitzontal, dinàmic, sostenible i compacte.

L'Eliana Compacta, és a dir: aquella que, amb la seua evolució i desenvolupament, presenta una estructura i trama urbana cohesionada socialment, genera espais de sociabilitat, crea un territori amb proximitat als serveis, propicia la trobada d'activitats i permet el desenvolupament de la vida cívica.

La seua evolució històrica ens permet crear una cultura comuna, donant lloc a espais de



qualitat, creatius i funcionals.

El nostre notable creixement demogràfic va ser a causa, o per causa, de l'elecció de l'Eliana com a residència definitiva de molts ciutadans, unint així la seua memòria individual a la col·lectiva. Això va fer necessària una nova **estació (baixador)**, la **de Entrepins**.

La zona d'Entrepins, malgrat la seua consolidació i creixement cap al Bosc de la Vallesa, quedava aïllada, disseminada del centre urbà, cultural i comercial. També per la necessitat de comunicació amb l'àrea metropolitana.

D'aquesta manera, a través de la gestió urbanística, es va possibilitar l'obtenció de sòl i la construcció d'una nova estació (baixador), a mitjan dels anys 90.

La lluita constant per la vertebració i cohesió del nostre poble, de l'Eliana, va fer necessària l'eliminació de punts negres en el recorregut de la via fèrria, "*del Trenet*".

Així, a inicis dels anys 2000, es van eliminar els dos passos a nivell, primer el de l'Estació principal, la de l'Eliana i després el de la Torre del Virrei, millorant la comunicació i integració de la zona de Montealgre i Montepilar amb el centre del poble.

Tot això, al costat de la seua proximitat a La Pobla de Vallbona, va comportar la construcció de l'**Estació (baixador)** de la **Torre del Virrei**.

Com deia Max Weber, “recordar és construir”. La memòria de les ciutats varia d'època en època, de grup a grup, de persona a persona. És selectiva i excloent. És interpretativa. Sorgeix en les memòries secretes o invisibles, les memòries danyades.

D'aquesta memòria col·lectiva i pública, “*al Trenet*”, sorgeixen múltiples memòries privades. Són les memòries, personals (en “*el Trenet*”), enllaçades, veritables, que són les que de debò importen al ciutadà que les recorda (Walter Benjamin).

Els espais escènics dels pobles i ciutats, en aquest cas les estacions (els baixadors), no estan ací, no apareixen casualment, sinó responent a un pla i a un sentit.

I és que les relacions entre els seus ciutadans i ciutadanes es produeix en llocs específics: places, parcs, jardins, poliesportius o estacions, com a nostres “**quatre estacions**”... I és l'elecció d'aquests espais escènics, dels seus itineraris, els que construeixen les memòries dels pobles i ciutats.





VIDES CREUADES

**Manolo
Jardí**

De llauna i amb una claueta al costat per donar-li corda. Així funcionava la primera joguina ferroviària que vaig fer rutllar a les acaballes dels anys cinquanta del segle passat. Una màquina condemnada a una curta vida per l'ús intensiu que se'n feia, tot i que no calien vies. El terra de casa, el rastell de la vorera, el carrer... el primer tren era tot terreny i va acomplir el seu paper fins que els progenitors van retornar del periple migratori i en una nit màgica van fer aparèixer el primer tren elèctric. Allò representava un salt enorme en la construcció del món que es podia imaginar al voltant d'aquell petit circuit el·líptic de vies, molt estretes, en què s'ajustava una màquina de color negre i un comboi amb tres o quatre vagons que imitaven la càrrega de carbó, un altre per a mercaderies i un tercer per acomodar viatgers invisibles. Amb deixalles de cartró, fusta i muntanyes erigides amb les pedres que abundaven al carrer, aquell tren elèctric va fer el seu paper, dissortadament durant un període més breu del que ben segur havien previst els fabricants. A Suïssa les cases feia temps que rebien l'energia elèctrica a 220 volts. Ací, en canvi, les instal·lacions domèstiques lluien interruptors de palometa i la potència era de 125 volts. Calia, per tant, un transformador perquè funcionaren joguets i electrodomèstics importats de l'Europa més pròxima als Pirineus. El tren elèctric va suportar alguna que altra pujada de tensió, fins que una olor penetrant del coure dels circuits va deixar el joguet en via morta. Les transformacions socials, polítiques i econòmiques van universalitzar un entreteniment adreçat preferiblement als xiquets, atès que les lleis educatives encara alimentaven les estructures patriarcal. Les xiquetes tenien nines, cuines i atifells domèstics. Els trens, les pilotes, els camions i tota classe de revòlvers, espases romanes, arcs i fletxes eren cosa de xiquets. Els trens van evolucionar paral·lelament al poder adquisitiu i a la revolució del plàstic. Amb electricitat o sense, els combois de llauna van acabar en els museus i la indústria del joguet va adaptar l'oferta a una demanda ferroviària que oscil·lava entre la sofisticació de les maquetes per a col·leccionista i la diversitat de models, materials i dissenys que acompanyarien els nanos fins a l'estació de l'adolescència.

EL TRENET PITA DIFERENT

El trenet feia el trajecte entre Lliria i Castelló de la Ribera, però això ho vaig descobrir uns anys més tard. Allò que no admetia discussió era que el trenet sonava diferent del ferrocarril



de rodalies que, des de Xàtiva o Gandia cap a València o en sentit invers, parava a l'estació de Catarroja, dos carrers més avall de casa. Les vies dels trens de Renfe eren més amples i les barreres, de patent soviètica, eren més llargues i les activava un operari des d'una torre que permetia divisar la màquina a l'alçada de Silla o gairebé de l'estació del Nord de València. A més a més, l'estació s'ajustava als canons: hi havia el cap, ben uniformat, que eixia al pas dels combois en encaixar-s'hi la gorra reglamentària. Ell mateix expedia els bitllets i informava de viva veu dels horaris aproximats de pas, i si el tren parava o passaria de llarg. Explorar



l'entorn dels rails i perdre's pels jardinetes de l'estació sota la mirada dels iaïos que prenien el sol i arreglaven el món formava part de l'activitat quotidiana. Però la festa grossa arribava cada estiu, quan la família pujava al carro i marxàvem al Vedat de Torrent per plegar les garrofes i recollir les ametlles. Tres o quatre dies en què dormíem a la serena i el nou dia s'anunciava per la primera claror, coincidint amb el xiulet del trenet que avisava del seu pas en algunes revoltes i passos a nivell sense barreres. Quan van jubilar el carro i l'haca calia anar a València amb el cotxe de la línia –així s'anomenava l'autobús–, pujar al trenet a l'estació de FEVE, que abans havia sigut la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, i baixar al Vedat. El recorregut constituïa una experiència inimitable per als menuts. No era com el trenet de la bruixa que rodava en cercle a la fira d'atraccions amb vagonets gairebé de joguet. Era un tren de veritat, amb els seients de fusta en angle recte, que traslladaven durant mitja hora llarga totes les vibracions i sacseigs que si fa no fa marcaven tots els trams de les vies. El trenet sonava diferent del ferrocarril de rodalies i aquell so hauria d'evocar, per sempre més, un paisatge de garroferes i ametlers que no tardaria a desaparèixer sota l'empenta urbanitzadora dels anys seixanta. El trenet, però, continua fent el trajecte, pita en algunes revoltes i anuncia l'arribada als baixadors i passos a nivell sense barreres.

I EN AIXÒ QUE ARRIBÀ EL SUBURBÀ

Els anys vuitanta van aproximar els models de mobilitat als patrons homologats en algunes ciutats d'una Europa sense frontera als Pirineus. Els ferrocarrils de via estreta van ajustar la

vella infraestructura a les freqüències i serveis que reclamaven els nous models productius i els desplaçaments associats. Cap al final de la dècada el metro ens afegia, en una dimensió modesta, a les metròpolis que ja el feien servir des de feia vora un segle. I la capital també ressuscitava el tramvia, bé que massa tard i sense possibilitat de recuperar la vella xarxa que connectava la ciutat amb els pobles i pedanies de rodalies. L'ofrena permanent al transport privat i a l'hegemonia del cotxe, sempre ha comportat el sacrifici del servei públic i d'un entramat urbà més amable amb el veïnat, menys agressiu amb l'entorn i més sostenible quant al medi ambient. Tot s'hi subroga a la preeminència del vehicle privat i contaminant. Cap ciutat, però, pot permetre's prescindir absolutament del transport públic i, el trenet, que esdevé suburbà dins els límits de la València estricta, ha assolit la condició d'imprescindible. Més enllà dels usos quotidians que en fan els usuaris, ens permet accedir a un recorregut ben interessant des de la perspectiva de la geografia humana. Els viatgers d'abans han estat substituïts pels usuaris. Deixant de banda els trajectes cèntrics, hi ha la línia vertebradora d'un paisatge divers i transformat al llarg del temps per l'expansió urbana i el desenvolupament industrial del seguici de pobles que conformen la distància entre les estacions terminals de Ribera Alta i el Camp del Túria. Una invitació per a la reflexió sociològica a la velocitat constant i compassada del trenet.

L'OSTENTACIÓ I LA TRAGÈDIA

Ken Loach és un director de cinema britànic inconformista, amb una filmografia enfocada al realisme i molt crític amb la societat burgesa. Els personatges de les seues pel·lícules resulten molt pròxims a l'espectador i una justa dosi de sentit de l'humor no amaga la denúncia de tota classe de traumes provocats per les ciutats industrials tot i els avanços tecnològics. Loach ha sigut molt crític amb les polítiques neoliberals que va encetar Margaret Thatcher, la primera a destrossar les classes mitjanes i a l'empobriment de molts estrats de la societat britànica. El retrat de les perifèries urbanes i l'abandó dels serveis públics incloïa, sovint, la tragèdia. El 3 de juliol del 2006 un comboi de la línia 1 del metro descarrilava a prop de l'estació de Jesús, amb un resultat de 43 víctimes mortals i 47 ferits. A hores d'ara ningú no ha assumit responsabilitats polítiques, ni la Justícia s'ha aventurat a investigar les causes que van motivar el succés. Zero responsables que han fet emergir una impugnació social





molt semblant al que van representar les mares de la plaça de maig a Buenos Aires durant la dictadura dels militars. La resposta cívica contra la impunitat es va visible a la plaça de la Mare de Déu de València el dia 3 de cada mes.

Més enllà dels entrebancs polítics i judicials, ningú no té cap dubte que la tragèdia s'hauria pogut evitar. Calien mesures de seguretat i les inversions necessàries en el manteniment d'un servei públic abocat a una degradació lògica derivada de l'escassa atenció dels poders públics i del respecte pels usuaris del transport col·lectiu. Si fa no fa, és el mateix que denuncia Loach a bona part de la seua filmografia. Les prioritats dels governs de la dreta, siguen quines siguen les sigles que apadrinen aqueixes prioritats, no són coincidents amb els interessos de la majoria social. Més aviat passa al contrari. Els recursos, els focus i les inversions s'hi fixen en l'ostentació i el negoci afavoridor de totes aquelles afinitats que fonamenten els beneficis en l'extracció preferent dels pressupostos públics. De manera que els gestors del trenet –el metro–, augmenten les incomoditats dels usuaris, pugen les tarifes i redueixen les freqüències. El món no s'hi fixarà en el transport públic de rodalies, perquè li cau la baba en contemplar kilòmetres i kilòmetres de vies d'alta velocitat perquè els viatgers selectes tinguen accés a un bitllet necessàriament subvencionat amb els diners que es detrauen de les inversions que calen allà on calen de veritat. Fins i tot, les presses per impressionar la humanitat amb els combois d'alta velocitat, causen tragèdies negligents com la de Santiago de Compostela. El preu d'arribar abans no sempre compensa. I el preu del kilòmetre d'AVE encara està lluny d'igualar el servei que fa el ferrocarril de rodalies, el suburbà o el trenet, però també el bus i tota classe de transport col·lectiu que fa servir la gent per al desplaçament diari i necessari.

EL TRENET SÍ QUE TÉ FUTUR

La modernització del trenet dels anys 80 i l'ampliació posterior de la xarxa de metro encara està lluny de satisfer les necessitats dels usuaris del segle XXI. Els patrons de mobilitat continuen sotmesos a les exigències del transport privat quant a infraestructures i ocupació de l'espai urbà. Els planificadors del transport, com els fabricants de cotxes,



encara pensen que els combustibles fòssils són infinits en un planeta tancat com el que habitem. I s'entesten a dissenyar prototips de vehicles tan exclusius com insostenibles des de la perspectiva energètica. Presoners de les inèrcies, els gestors del trenet no van deixar massa lloc en els combois per a les bicicletes que de manera exponencial van ocupant carrers i voreres. Justament el contrari del que passa a moltes ciutats de l'Europa civilitzada, en què hi ha vagon exclusius per a deixar la bici i facilitar la mobilitat interurbana i millorar la salubritat de les ciutats.

El recorregut del trenet que recorre diverses comarques i s'amaga per baix la metròpoli ofereix quotidianament una experiència sociològica que va des de l'avaluació dels canvis operats en el territori, fins a les tipologies socioculturals que conformen els usuaris. Un paisatge heterogeni que estimula la curiositat del viatger i ajuda a comprendre la complexitat social a petita escala. Grans i joves, de diferents llocs i procedències, que pugen i baixen ací i allà, que dialoguen o s'aïllen dins el conglomerat d'usuaris que van a bord, que devoren tota classe de gèneres literaris o s'abstrauen mitjançant els auriculars del telèfon mòbil, que és molt més que un telèfon mòbil... aquest espectacle només està a l'abast dels interessats que viatgen en transport col·lectiu.

El futur és ciència ficció, però el trenet exhibeix viabilitat econòmica i ecològica. A banda d'això, continuarà associat als records del passat, a vivències intenses, a paisatges i recorreguts que van configurant etapes vitals en un trajecte comprés entre les joguines irrecuperables i la necessitat del transport públic que mereix la ciutadania que el fa servir.

UNA DONA AMB UN
MOCADOR BLANC
AL PIT

**UNA DONA AMB UN
MOCADOR BLANC
AL PIT**

Pep
Torrent



Xiula / el / sol / de / bon / matí / com / el / trenet / que / creua / l'horta / i / els / canyars
Vicent Andrés Estellés

S'aixecava al dematí, ni recorda l'hora. Sí que feia fred. Es rentava les lleganyes amb aigua freda (dutxar-se i l'aigua calenta vindrien més tard, molt més tard) agafava una bossa de plàstic amb els llibres, on la mare li havia posat l'entrepà que seria el seu dinar. I, au!, comes per a qué vos vullc, cap a l'estació. Sempre anava amb el temps justet i, a mesura que s'acostava al barranc a l'altra banda del qual estava aquell edifici brut, gelat com l'interior de una nevera, descuidat i sense cap gràcia, apretava a correr. Si perdía el tren, arribaria tard a classe i en aquell institut del franquisme, tan brut, descuidat i gelat com l'estació, arribar tard costava car. Palmetades a les mans amb una fusta i hores i hores dret en el saló d'estudis. No pagava la pena fer tard. I si hi havia que correr, quin remei!

Des de l'altra banda del barranc, sovint, veia arribar aquell tren de fusta que el portava pel matí cap a ponent i a la nit el tornava a casa. No tots els dies, però si de tant en tant, no podia estalviar-se el recordar com el seu iaio –Pepet, com li agradava dir-li la seua iaia Carme– va morir d'un infart mentre pujava a un d'aquells vagons de color verd que, a la part de baix, tenien unes lletres pintades a la part de baix: CTFVE. Va tardar molt de temps en saber qué volien dir aquelles sigles. Al capdavant es va enterar: "Compañía de tranvías y ferrocarriles de vía estrecha"; però molt abans alguns companys li havien explicat el sentit literari de les mateixes. Literari, bròfec i masclista. Millor deixar la traducció per un altre dia.

A l'estiu era fantàstic el viatge. Les finestres obertes, les plataformes deixaven vore una panoràmica de l'horta de la comarca, el vent a la cara o als cosos dels més atrevits -o amb menys trellat, ves a saber-, que es repenjaven fora dels vagons i quan venia la temporada de la ceba, a partir del mes d'abril, l'olor que ens omplia del que era el producte més tradicional de la comarca. Camp de Túria, Camp de Llíria, Pla de Quart, la comarca ha tingut diversos noms fins que es va oficialitzar el primer. Però si ens haguessen dit Camp de Cebes ningú s'hagues extranyat, encara que, sovint, aquelles cebes que treballaven als camps el nostres pares ens feien plorar i no per l'irritació que provocaven en els nostres ulls; sinò perquè no es valien un quinzet i eixia més a compte pasar-les de rotovator que anar a collir-les.





Aquell trenet pintat de verd, de seients de fusta durs com les pedres, de vagons oberts a tots els vents del món, que a l'estiu donaven goig; però que a l'hivern ens congelava fins les dents i quan plovia havia que obrir els paraigües dins dels vagons, era la més preclara manifestació de la misèria en la que vivíem. Però era l'única via de comunicació entre els pobles de la comarca. A més a més, el trenet era una mena d'espill per on desfilaven les estacions segons la collita de la temporada. De gener a desembre, lletugues, cols, tomàques. Els camps es veien amb els cavallons rectes com un fus. Una geometria perfecta de línies rectes i diagonals fetes per un llaurador, l'haca i el seu forcat. Als matins de molt de fred una rosada blanca cobria els cultius i el camp semblava un paisatge nevad que, a poc a poc, es desfeia a mesura que el sol anava alçant-se. Paisatge que canviava al temps de la calor, quan de maig a agost es veien les rengleres on s'endevinaven els melons d'Alger i de tot l'any. I l'olor de les cebes que ho omplien tot entre els mesos d'abril i desembre.

Pel trenet circulava la vida, com molts anys després viatjaria la mort. Els estudiants de batxillerat que anaven a Lliria; els obrers que venien a L'Eliana on, allà pels anys 60 del segle passat, començaven a construir-se els primers xalets; les dones vestides de dol que ningú sabia on anaven, probablement a casa d'un familiar que vivia en un poble de la comarca. Els vagons verds, vells, antics, estaven plens de vida. A la darrera setmana de setembre, anaven de gom a gom, de tanta gent com s'acostava a la fira de Sant Miquel a Lliria.



L'estudiant va viatjar molts anys cap a ponent, a menjar-se l'entrepà vora al marge d'una séquia que pasava enfront de unes contruccions que amaneçaven ruina i que li deien institut; però, de vegades, se'n anava en direcció contrària, cap a llevant. A la gran ciutat. Si anava amb els seus pares, el vestien com si fora diumenge. Si el portaven a València era cosa seria, normalment a una visita al metge o, en el millor dels casos, a comprar-li roba que en el poble no hi havien botigues. També va anar a examinar-se d'una cosa que li deien revàlida i que semblava haver passat a la història; però que ara un ministre ha recuperat per a desgràcia dels estudiants. Anar a València en el trenet era tota una aventura. Especialment pel que l'esperava al final del trajecte. La mare el portava al metge, al dentista, a comprar roba..., al que tocara. I, quan havia acabat la feina que tenia que fer, mai sabia com s'ho feia; però sempre s'ho arreglava per a passar pel carrer del Trench, vora el Mercat Central, per a comprar una talladeta de moixama. Una *delicatessen* en dirien ara per a la seua iaia, a qui les salades li agradaven d'allò més. En mig de tanta austeritat, un dispendi, com ho era el tebeo que li comprava en el quiosc de l'estació.

És curiós, el trenet va ser la seua primera biblioteca. Allí començà a llegir tebeos i en passar els anys, no massa, encara no en tenia 13, es trobà amb "Los tres mosqueteros" a la mà. Dumas, el gran Alejandro Dumas, el va capbussar en un món d'espases, intrigues, aventures, amors, adulteris (d'això s'enterà molt després i no perquè el llibre no ho contara, senzillament va tardar molt en entendre que la *liaison* entre D'Artagnan i la casada madame Bonancieux era això, un adulteri) guerres, lluites pel poder. "Los tres mosqueteros", com ho havia estat uns anys abans una mirada fugitiva a "La Barraca" de Blasco Ibáñez, serien determinants en el futur del jovenet que llegia els tebeos que li portava el seu pare quan arribava a casa els dissabtes des de València, després de passar els comptes amb "l'amo" sobre la compra i venda de cebes.

Aquells vagons de fusta pintats de verd eren tot un univers. Llauradors, obrers, ames de casa, estudiants, peixcaters que portaven el seu producte des d'El Grau fins al poble en poals plens de gel, mares que donaven el pit als seus xiquets de bolquers, estudiants universitaris (pocs, molt pocs), xicotets empresaris, adolescents amb la sexualitat reprimida, matrimonis majors, soldats que feien la mili en Paterna, aficionats al València o al Llevant



anaven amunt i avall amb les seues esperances, les seues preocupacions, el seu desencís. La majoria, pobres de bens i rics d'il·lusions, seien en aquells bancs tan durs durant més de tres quarts d'hora per a arribar a una altra estació, de fusta li deien, una mica menys destartalada, un poc menys freda, però igual de pobre.

A l'estudiant que agafava el trenet amb el temps justetet per no fer tard a classe, un altre tren se'l va endur cap al nord, on deien que la gent era noble, culta, desvetllada i feliç. No se va estar massa temps allà i en tornar, les coses començaren a canviar poc a poc. Els vagons de fusta varen desaparèixer i foren substituïts per altres amb més comoditats. La CTFV desaparegué. Ara és Metro València, hi ha aire acondicionat; l'horta, aquella que travessava xiulant el trenet, ja és història: com tanta gent, com aquell home que li portava als seus fills tots els dissabtes un tebeo que ell llegia més i més a gust que ningú. Història passada. Encara que hi ha coses que no canvien. Per eixample els tres quarts d'hora que costa anar de L'Eliana a València. I la vida segueix, encara que, en algún moment, com aquell tres de juliol de 2006, quan la mort s'aparegué en les vies y 43 persones pergueren la vida perque a algú se li oblidà (deixem-ho així) posar les mesures de seguretat.

La vida i la mort viatja en el trenet. Però l'estudiant, fet home, s'estima més recordar la imatge d'aquella mare donant-li de mamar al seu xiquet de bolquers, mentre, pudorosa-



ment, es tapa el pit amb un mocador blanc. Perque això és la vida i el que més cal tindre present.

L'Eliana, 22 de novembre de 2013. Per a Laura el día del seu aniversari i per a Lola en el seu any zero. Any de Vicent Andrés Estellés i 30 aniversari de la LLei d'Ús i Ensenyament del Valencià.



EL TREN FALLER
O L'ALEGRIA DE
VIURE

EL TREN FALLER O L'ALEGRIA DE VIURE

Susana
Rodrigo

EL TREN BOTIJO: PRECURSOR DEL TREN FALLER

Diu el Diccionari de la Reial Acadèmia de la Llengua que el “Tren botijo” era, en termes familiars i en general, un tren d'estiu per a l'esbarjo i les vacances i amb preus econòmics. En ell, des de principis del segle XX i essencialment durant l'estiu -d'ací el seu nom- es traslladaven, per ser el bitllet molt assequible, viatgers amb destinació a poblacions de la costa, a balnearis on “prendre les aigües”.

Segurament, podríem considerar a aquests viatgers com els primers turistes portats per un tren als llocs d'esbarjo que posa de manifest que moltes coses estaven canviant en la societat de l'època, en què el ferrocarril es començava a utilitzar també per al gaudi de la gent i ja no només dels més adinerats.

En l'estiu de 1902, ja se celebrava a València la “ Fira de Juliol”, un festeig amb el que els seus organitzadors pretenien atreure gent a València i per a això organitzaven els clàssics “*Trens botijo*” que, fins a aquest moment, mai s'havien muntat per a aquest tipus d'esdeveniments. Eren trens normals però amb les màquines i els vagons decorats -avui diríem “tunejats”- per artistes valencians de renom amb temes i personatges típicament valencians d'entre els quals el més reconegut va ser “*el Tren botijo*” de *Calatayud* a València, en la finestreta d'un cotxe de segona classe del qual anaven asseguts un llaurador i una llauradora, el “Tio Nelo i la seua dona” segons expliquen les cròniques, figures de cera que van ser modelades amb molt de detall i realisme per l'escultor valencià Ricardo Causarà, amic i coetani de Sorolla.

Un altre “*Tren botijo*” va ser el rodalies o “curt” de Silla a València, un dels seus vagons de tercera del qual va ser transformat, en aquest cas, en una veritable alqueria de l'horta valenciana, decorant els costats del cotxe i les finestretes també amb grans caps de llauradors, pintades a la perfecció i amb tot detall i ocupant el seu seient un llaurador, pel que sembla tan ben modelat en cera, que a tothom li va semblar un senyor ben viu, que complia la funció de complimentar els nouvinguts oferint un programa de la Fira de Juliol amb una mà i amb l'altra, un cistell ple a vessar de figues. L'enginy valencià ens acompanya sempre i sense límits!



EL PRIMER TREN FALLER

No és fins a 1927, que l'Associació per al Foment del Turisme va organitzar el primer “Tren Faller”, com a tal, que tenia per objectiu incrementar l'arribada de major nombre de visitants a la festa fallera.

I va ser tal l'èxit de l'“invent” que la societat valenciana de l'època es va bolcar, encara més, si és possible, en les falles, incrementant molt considerablement el nombre de



monuments fallers alçats aquest any. Aquest creixement de la festa va obligar també a millorar l'organització sorgint l'Associació General Fallera Valenciana i el Comitè Central Faller, que representaven a les comissions falleres i organitzaven el programa general de festejos.

D'aquesta manera, el dia 18 de març d'aquest any, entrava a l'estació del Nord de València - anys després ho farien també al Central d'Aragó, que després es va dir València- Alameda fins que va desaparèixer sota el traçat de l'actual Avinguda d'Aragó - procedent de Madrid, el primer "Tren faller" -nom amb què el va batejar la pròpia Premsa valenciana-al qual se li va brindar una rebuda més que memorable que va comptar amb nombrosíssims valencians que, entre traques i música de banda com no podia ser d'altra manera, aplaudien emocionats i bastant sorpresos a aquells primers visitants que, arribats des d'altres punts d'Espanya, s'havien sentit atrets per les festes falleres.

Aquest primer Tren faller va ser només l'anunci dels que vindrien en anys successius -la primera a sumar-se va ser Barcelona seguida de Saragossa, amb el "Tren correu" i després, moltes altres ciutats acostarien als seus veïns fins a la nostra festa- fins a esdevenir una veritable tradició que unia la celebració fallera amb el món ferroviari i que va continuar acompanyant, any rere any, les festes, només interrompuda, com a tantes altres coses, pel període de la guerra civil espanyola, entre el 1936 i el 1939, fins a 1974 en què els cotxes familiars, ja més a la mà de quasi tots, van anar diluint, a poc a poc, el bon costum tan espanyol de desplaçar-se, fins i tot per a l'oci i la festa, amb tren.

ELS TRENS "TURISTES FALLERS"

Les Falles representen com cap altra cosa el sentir del carrer. Arriben a la gent d'una manera senzilla, mitjançant personatges coneguts.

La sàtira fallera sempre s'ha acarnissat amb polítics, esportistes i famosos en general, però, més enllà dels personatges de moda, a la palestra per un o altre motiu, els ninots intenten



ser un mirall fidel, encara que deformat per la sàtira, que reflecteix la realitat de la societat valenciana i general plasmant tot tipus de situacions quotidianes de l'actualitat.

Els fallers i les falles aguditzen l'enginy i prenen el pols del carrer per donar vida en els seus monuments al tema estrella de l'últim any. I és que si en les places, als mercats, als parcs, a les botigues i a les cases, no es parla d'una altra cosa, de què anaven a parlar les Falles?

Aquesta crítica abastava, i encara abasta moltes vegades, tots els temes d'actualitat, els del casal per dins, també els del poble i les altres falles, però sobretot, els temes que afecten a tota la ciutadania. Fins i tot s'atreveix amb els de transcendència internacional.

És aquesta sàtira característica, que s'atreveix amb tot i amb tots, la que es filtra des de la gent de les falles fins a donar cos a un nou festeig que va prenent força: "El tren Turista faller", una paròdia extrema d'aquell "Tren faller" que abans esmentàvem i que la Societat Valenciana Foment del Turisme va organitzar el 1927 per portar "excursionistes" de Madrid perquè conegueren les Falles de València.

La seua raó de ser rau en el fons mateix del temperament de la gent del carrer, de la gent treballadora que es deixa la pell tots els dies per portar un jornal a casa i que, més donat a sentir que a pensar en excés, encara que molts pensen que no, reacciona davant els esdeveniments amb accions menudes però de gran intensitat i vivesa com és el cas del Tren Faller. Les sensacions fortes, el sentit grotesc, còmic de la vida al costat dels colors extremats, a tot el que entra pels ulls i per tots els sentits, tot el que sent la pell, excita la imaginació i posa en marxa la locomotora del "Tren faller". La vitalitat i la improvisació es fan realitat al tren, ple de vida i d'alegria.

EL TREN FALLER DE L'ELIANA

De caràcter carnavalesc, el tren faller de la nostra falla sempre ha transcorregut pels carrers oferint escenes humorístiques a tot el poble. Sempre acompanyada de música de xaranga,



tracta de molt diversos temes, centrant-se sobretot en l'actualitat, tant política com de la premsa del cor. Són importants el vestuari i la presentació, la qualitat de les imitacions o representacions i l'agudesesa de les crítiques. L'objectiu principal del tren faller és fer riure al públic a través de la crítica satíric-humorística.

L'essència de la Festa és la pròpia essència del Tren faller: la transgressió. Fer valer la llibertat i la crítica i posar-la al carrer expressant les inquietuds de la gent, entre bromes però sense condicions, és, en moltes ocasions, l'única manera que es troba d'expressar els sentiments sobre el que es considera realment important. És curiós com tots i totes els que han participat en el Tren Faller de Josep Antoni coincideixen que el Tren els transformava, fent-los més atrevits, més agosarats, més reivindicatius amb les seues crítiques àcides i amb els seus enginyosos acudits que, segurament, d'una altra manera, sense el parapet ofert pel Tren, mai s'haguessen atrevit a dir en públic. Ja fa més de 50 anys que la Falla Josep Antoni de l'Eliana va començar a incloure com un dels actes del seu programa de festejos, entre el 15 i el 16 de març, la "rebuda" emulada del Tren



Faller i de tots els seus "turistes visitants" -personalitats, famosos, artistes, emigrants, estrangers...- tots nouvinguts a visitar les nostres Falles i al mitjà de transport, a més, que consideraven més seu, més proper a la seua realitat: el tren de via estreta al seu pas per l'Eliana. El trenet.

Ja en la primera falla de Josep Antoni, Puríssima i Major que es posava al carrer *Francisco Alcaide*, deu o dotze dones atrevides, amb força, ganes i molt bon humor, es van convertir en "locomotora" del Tren Faller al qual anirien sumant-se tots els altres.

Elles soles, treballadores infatigables i ben disposades, que feien la falla amb palla al corral de la casa de la tia *Amparito, la mona*, van començar a pensar en disfressar-se i sortir als carrers del seu poble, només per fer festa, per passar una bona estona i per fer-ho passar també bé als seus conveïns. Per això, avui les recordem ací: la tia Leonor, la Blanca; La tia Conxeta, la de Cucala; La tia Amparito, la Mona; Visantica, la roja; La tia María, la d' Albors; Carmen, la Borina; Conchín, la mussola i la tia Conxeta, la maedeueta.





Totes elles van inspirar aquells primers trens que, en aquell moment, feien el recorregut en el trenet entre les estacions de Montesol i de l'Eliana. La gent que volia disfressar-se i participar en el Tren, acudia a l'estació com bonament podia: uns, caminant, altres amb carro, en furgoneta o en camionet; després, en cotxe. Més trad, la concentració es faria al Bar de *José María*, en Montesol.

Vicent el Figuero i *Juan Carlos Coll* que treballaven al Trenet, reservaven un vagó complet i la gent de la Falla pujava en Montesol i baixava a la parada de l'Eliana, on els esperaven la resta de la gent i la música de les xarangues que la falla llogava expressament per al tren faller i, ja des d'allà, amb la sorpresa, l'expectació i el xivarri que lògicament acompanyaven en tot moment la cavalcada, es feia tot el recorregut pels carrers del poble i, normalment, davant del Bar Marco sempre es feia una parada amb actuació. Els primers anys, l'acompanyament musical del Tren Faller corria a càrrec del grup de trompetes i tambors de l'Eliana. Posteriorment, van haver múltiples particions de música que acompanyaven el Tren: xarangues com les de Montserrat,



El Villar, Casinos... i després la pròpia de l'Eliana, han acompanyat fidelment el nostre Tren Faller.

El Tren Faller de Josep Antoni té les seues diferències i la primera era la participació, cosa de tota la família: a les mares (les principals incitadores) s'unia tota la resta, pares, joves, xiquets de totes les edats... i tots s'esforçaven per trobar les peces de la disfressa que portarien. Perquè les disfresses no es compraven. Una altra, possiblement la principal, de les diferències amb altres trens fallers. S'imaginaven, s'inventaven, es construïen a base de trossets, de retalls, d'afegits. Els diners, quedaven fora. Només amb l'esforç, la il·lusió, la imaginació, el reciclatge i l'intercanvi, les disfresses, els personatges, les paròdies i les imitacions prenen forma.

I així, els quasi 150 fallers de totes les edats que han arribat a fer possible el Tren Faller, un darrere l'altre, s'organitzaven en grups d'entre 10 o 12 persones, en els quals es barregen les edats (xiquets a part) i s'ajunten els interessos -el que ara es diu





"intergeneracionalitat" i que en la Falla sempre ha estat forma de fer-, amb les seues àcides crítiques, amb personatges extravagants i gràcia a dojo, s'ensenyoraven dels carrers parodiant situacions ridícules amb gran càrrega humorística i crítica; moderns i atrevits romancers que reciten els seus poemes acompanyats d'un cartell al·lusiu.

I el resultat de tant d'esforç, encara es recorda: *Juanito Navarro* i *Doña Croqueta* que semblaven els autèntics, aquell grup de gitanos (amb *churumbeles* inclosos!) acompanyats d'una cabra a la qual feien fer piruetes sobre una escala, la tirolesa, la mòmia, el conjunt del programa de TV "el Perro verde" amb gos verd inclòs; sumant-se a la campanya de "No a la droga" tot un circ de pallassos, d'aquell grup de música tan particular "*Toreros muertos*", de família reial anglesa, de Lola Flores i família, de Sara Montiel, del famós duo *Sacapuntas*; parodiant aquell altre programa, "*Hablemos del gobierno*"... I tants i tants altres al llarg de molts anys de festa i alegria, de companyerisme, de "bon rotllo" que diríem ara, però també de reivindicació, de mostra de civilitat.



Aquest treball té molt d'exercici de records. S'hi barregen relats històrics i periodístics d'una època -o millor, de diverses- amb sentiments i vivències personals.

Però el record, no és mai, exactament, allò que va passar. Només el relat personal de l'empremta que la vida deixa en nosaltres.

Els records ací, són un préstec de Pepita Cabedo Lozano, Pepita la Soca; Carme Torrent, Carme la Barraca i Amelia Montoya Piqueras, Amelia la de Batiste que han volgut compartir generoses amb mi i amb tots vostès.



QUATRE CONTES DE TRENS

Susana
Rodrigo

COMPARTIR VIATGE

Jo no sé ben bé si serà qüestió de l'espai, tan reduït. O estarà la cosa relacionada amb eixa llum minúscula i feble tan característica que mal-il·lumina racons i persones. O tal vegada l'entrellat es trobe en les quasi infinites possibilitats que ofereix de contactar amb sers completament desconeguts per a un. No ho sé, i això que ho he pensat moltes vegades per quant té d'insòlit, d'inquietant...

El que sí és veritat és que el tren, és el mitjà de transport que genera més i més variades expectatives emocionals, de tot tipus i color. En el tren, ens trobem cara a cara amb persones que no tenen res en comú amb nosaltres, a excepció, clar, d'una part indefinida, no pactada del trajecte i un espai comú a compartir, obligatori i limitat, per suposat, però prou menys incòmode que no pas l'autobús, ni tan vertiginós i arriscat com pot ser l'avió, ni tan sufocant i tancat com el cotxe.

Viatjar en tren és, un poc, com pujar a les atraccions de fira: un trajecte brevíssim i aventurer ple de cites no previstes, on l'atzar ens fa fregar, lleument, la realitat d'altres vides sense projecte de futur, de continuïtat... És la mostra més punyent del present pel present: no hi abans ni hi haurà després. Només ara i ací. I això, tot junt i a l'hora, dota, al viatge, de màgia i misteri i al viatger, per poc que pose de la seua part, d'estímul més o menys feroç, segons les ganes i l'aborriment, per a dotar d'ales a la imaginació.

No hem dieu que mai, però mai, davant els companys de viatge s'heu posat a imaginar com seran les seues vides, a què es dedicaran, si tindran fills o gos; si seran feliços o malats d'amor o d'alguna cosa detestable i incurable, tant se val! Diuen que cada viatge en tren és un llibre mai escrit.

I el temps! Una altra màgia del mecanisme industrial! Els trajectes en tren fan créixer com massa mare eixe temps decrepit del que mai disposem que s'ompli de llibres, periòdics, papers, apunts, llibretes, exàmens, cartes... El tren és cultura, amics!

Per celebrar-ho, us proposem la lectura de quatre contes de trens i per al tren. Tots quatre



són diferents. Uns, estan pensats perquè els llegiu als més menuts gaudint vosaltres; altres, juguen amb la nostra memòria i ens descobreixen mons diferents, molt llunyans o molt propers; altres estan pensats per pensar o per somriure. Tots són vius, plens de sorpreses i veus, que la vida és com un viatge en tren! No deixeu que us passe per davant, gaudiu i bon viatge!

1 EL TREN DE LLIMES

Aquest és un conte tradicional del Mediterrani i, per tant, d'autor desconegut. Podria ser de qualsevol part i per això és de totes parts i de tots. La traducció de l'Italià al Valencià i l'adaptació són de Susana Rodrigo.

Una vegada, en un poblet molt, però que molt xicotet, hi havia un xiquet que es deia Bertomeu. En aquell poblet mai havien vist cap avió, ni cap vaixell, ni tan sols cap tren. Només, de tant en tant, hi arribava alguna persona i, normalment, era perquè s'havia perdut. Un dia, el Bertomeu era a l'entrada del poble, jugant a sota d'una llimera, quan va veure un home que s'acostava. N'era un home molt vell, amb els cabells i la barba blanca, i anava tot ell vestit de blanc. Van saludar-se i l'home va preguntar-li al xiquet a què jugava.

— Estic jugant a vendre llimes –va dir Bertomeu, i era veritat: davant seu tenia quatre llimes ben grans i molt grosses–, què en vols una?

— No tinc diners jo, –va contestar-li aquell home– però si vols pots portar-les a vendre al mercat. Allí, de segur que trobes algú que te les compre que són ben boniques.

— Sí, –va dir Bertomeu– ja ho havia pensat, però el mercat està molt lluny i si hi anara a peu, quan hi arribaria les llimes ja se m'haurien podrit de segur.

— És veritat –va dir-li l'home. Però, veuràs, si vols podem fer un trenet per posar-hi les teues llimes. Amb el tren arribaràs al mercat de seguida.

Aleshores, aquell home va treure tres llaunes buides de la seua bossa, va fer-les un forat a un costat i l'altre i les va lligar amb un cordellet. I Bertomeu va posar les llimes a les llaunes, que s'havien transformat en vagonets de tren, i les va portar així al mercat. Però el més sorprenent de tot és que, quan el xiquet va arribar al mercat amb el seu "trenet", les llimes s'havien tornat d'or pur i clar, no va trobar ningú que pogués pagar el preu que valien i el xiquet havia de fer el viatge de tornada a casa amb les seues precioses.







Curiosament, només arribava al seu poble, les llimes d'or es tornaven una altra vegada en llimes de veritat. I així, una vegada i una altra. Quan anava al mercat, les llimes eren d'or i quan tornava a casa, eren fruites de veritat.

Quan aquell xiquet es va fer gran, un dia es va trobar un menut que jugava a vendre llimes baix d'una llimera als afores del poblet i que estava una miqueta avorrit. Aleshores, va treure tres llaunes buides de la seua motxilla, les va fer un forat a un costat i l'altre i les va lligar amb un cordellet. Li va regalar el trenet al xiquet i se'n va anar content, tot pensant que la imaginació dels xiquets no es pot vendre ni comprar.



EL TREN NEGRO



Contalla anònima inventada per un pare i una mare que ben podríem ser tots per a la seua filleta enamorada dels trens.

Hi havia una vegada un trenot gris de vapor que era molt, molt gran. Tan grandot que estava acostumat a portar grans càrregues a grans distàncies i estava molt pagat de la seua capacitat. Un dia va tenir un encàrrec molt especial: havia de transportar un pastís d'aniversari gegant per a una xiqueta que hi vivia a l'altre extrem del país. Quatre dies amb les seues nits hauria de tardar en portar-li'l.

Com que havia de fer un viatge tant llarg, va enganxar-se al darrere un vagó ple de carbó i al final de tot, una plataforma especial amb el pastissot gegant. Va començar a rodar cada vegada més i més ràpid i va estar tot el dia i part de la nit corrent per les vies però, al final d'aquella jornada tan llarga, va començar a tenir son i va decidir buscar un lloc on dormir una mica i poder continuar fresc al dia següent. Va arribar a una estació molt xicoteta i allà es va posar a dormir tan tranquil.

Al dia següent, es va despertar com una rosa i va descobrir que al seu costat estava un tren blau menudet, menudet que li va preguntar:

- *On vas locomotora gran i grisa?* I la locomotora grisa i grandota li va respondre:
- *A l'altra punta del país a portar un pastís gegant per celebrar com toca l'aniversari d'una xiqueta.*
- *Doncs em sembla que no portes prou carbó per arribar tan lluny; si vols, jo puc anar a buscar un vagó de carbó per tu.*
- *I tu que sabràs, pobre trenet!, no necessite la teua ajuda!*, va respondre la locomotora grisa feta una fúria.
- *Jo ja sé el que em faig.* I fent un xiulet ben fort que va fer fugir tot ser viu de la contornada, va sortir de l'estació i va continuar corrent per les vies com una boja.



Tot el dia va viatjar així, corrent i corrent, sense parar, pensant que de segur arribaria d'hora, però, just quan començava a fer-se de nit, la caldera va deixar d'escalfar i el vapor va fer PUFF... i va deixar de moure el tren!. Quin horror! La locomotora grisa no podia continuar el seu viatge i a aquest paratge oblidat ni tan sols podria demanar ajuda a ningú. S'havia acabat el carbó!

La nit començava a ser fosca i la locomotora grisa, tan grandota i forta com era, va començar a tenir por, com tot el món. I més por encara quan va començar a sentir els crits dels mussols de la nit que ella mai no havia sentit en tota la vida!

Després d'una estona llarga i molt llarga, va començar a sentir un soroll diferent que, cada vegada, es feia més i més fort i al final de la corba va veure com una llum molt, molt dèbil s'hi acostava. *Qui seria?* Pensava la locomotora grisa i sentia més por encara. Quan la llum estava ben propera, quasi al damunt, i ella tremolava tota -més bé com una fulla en la tardor que com un gran trenot que era- va veure que era el trenet blau que apropant-se se va posar al seu costat.

- *Hola locomotora grisa, va dir la locomotora menuda.*
- *T'he portat un vagó ple de carbó perquè pugues acabar el teu viatge.*

Aleshores, la locomotora, tan gran i tan orgullosa, va adonar-se, per primera vegada en la seua vida de trenot, de varies coses enormement importants: la primera, que sempre, però sempre, s'ha d'escoltar als demés, siguen menuts o grans; la segona i igual d'important que la primera, que s'ha de ser agraït i acceptar l'ajuda dels altres quan ens la ofereixen; i l'última però no menys important, que, de vegades, igual moltes vegades més del que pensem, no tenim la raó i hem d'aprendre a ser humils i a acceptar-ho.

La locomotora grisa va demanar perdó al trenet blau i va continuar el seu viatge arribant a l'hora pactada i el xiquet, que esperava ja un poc preocupat, va tenir el seu pastís d'aniversari el dia i a l'hora que tocava gràcies, en part, en molt bona part, a aquell trenet blau tan generós i amable.



CONTE UN CONTE

El relat "Conte un conte" pertany al llibre "Cuentos en tren" (Buenos Aires, Astralib Cooperativa Editora, 2004. Colección Huellas del caracol), de Laura Devetach. La traducció al Valencià i l'adaptació és de Susana Rodrigo.

Fa molts anys, quan jo vivia a Reconquista, allà pel nord de Santa Fe, havia plogut moltíssim.

Tant havia plogut que els camins de terra semblaven flams, gelatines, cintes de sopa negra.

Nosaltres havíem d'anar a un altre poble i com els busos col·lectius s'empantanaven en els flams, les gelatines i les sopes negres, calia viatjar amb tren.

Aquells trens menjaven palades de carbó, deixaven anar un fum negre que feia bells dibuixos.

Començaven les rodes a trontollar sobre les vies

xu-cu-xu
xu-Cuxu
xu-Cuxu
xucuxú
cuxixú
xucuxú
xucuxú...

i un xiulet llarg acompanyava al fum que desflecava com una cabellera PFUIIIIII PFUIIIII...

Primer era bonic, nou, vertiginós. Però després...

Venien llargues parades misterioses. El tren s'empacava al mig del camp, com si obeïra al caprici d'algun déu.



Les vaques dels campets es cansaven de mirar-nos i el guarda contestava "Qui sap?" a qualsevol pregunta que se li fes.

Després d'un munt de temps, el fred era més fred i començava a faltar l'aigua i el menjar. I això que sempre portàvem una caixa de sabates vella amb pollastre, pa i pomes. O milaneses i codonyat. Però calia convidar i érem moltes persones.

Els grans comentaven sobre l'estat dels camins, la creixcуда del riu Paraná i si hi hauria o no collita de cotó.

Després protestaven, quina barbaritat, del govern.

Després s'anaven quedant callats.

I a mi començava a donar-me son, tristesa i una ràbia...

De sobte el tren caminava de nou.

La gent es mirava somrient, acomodant -se, encara sort!

I jo escoltava el llenguatge de les rodes.

A vegades deien:

*Xe- què- noia
xe- què- noia
xequexica
xequexica
xequexi...*

Altres vegades deien:

*cinc pesos
poca plata
cinc pesos
poca plata
cincpesos
pocaplata
cincpesos
pocapla...*

Però un dia espantós i enfangat les rodes no van dir res tot i anar rodant, la pluja entrava per les finestres i jo pensava que mai més sortiria el sol.

Aleshores, un velleta de mocador que venia amb una cistella em va dir, com llegint-me el pensament:

— Saps el que diu el tren avui ? diu:

*Tres - pre- gun - tes
3 - pre- gun - tes
3 - pre- gun - tes...*



A veure, a veure, preguntem tres preguntes d'aquestes que no es pregunten mai.

I jo:

— Els gossos volen dir que no quan mouen la cua?

I ella:

— Qui haurà inventat el forat de got del mate?

I jo:

— Quan els trens xiulen, qui els contesta ?

Entre les dues vam fer més de tres preguntes.

Després, escoltem de nou les rodes del tren, i deien:

*Conte un conte
conteunconte*



*conteun...
També deien:
Mecontaren i te conte
mecontareniteconte
mecontareni...*

I ella em va explicar més d'un conte i jo li vaig explicar els contes que sabia.

I va sortir el sol.

Per sort, vaig conèixer moltes velles preguntones, molts trens, vaig fer viatges, i va resultar bonic això d'escoltar i de vegades callar, només callar perquè les veus d'algunes coses arribaren.

Ara, com la meu velleta del mocador, quan viatge, escolte quines coses diuen les rodes, la gent. I si es dona l'ocasió, conteunconte, conteunconte, conteun...



EL CONTACONTES

L'autor d'aquest conte és H.H. Munro, més conegut com a Saki, considerat per molts com el millor humorista anglés del segle XX. Les il·lustracions que l'acompanyen són d' *Alba Marina Rivera* i han estat estretes del llibre en castellà "*El contador de cuentos*" d'Ediciones Ekaré. La traducció al Valencià i l'adaptació són de Susana Rodrigo

Era una vesprada calorosa i el vagó del tren també estava calent; la següent parada, *Templecombe*, estava a més d'una hora de distància. Els ocupants del vagó eren una nena menuda, una altra encara més xicoteta i un xiquet també menudet. Una senyora, que era tia dels xiquets, ocupava un seient del cantó i l'altre seient, el del costat oposat, estava ocupat per un home solter que era un estrany davant d'aquella festa, però eren les xiquetes i el menut els qui ocupaven, emfàticament, el compartiment.

Tant la tia com els menuts conversaven de manera limitada però persistent, recordant les maniobres d'una mosca que es nega a ser rebutjada. La majoria dels comentaris de la tia començaven per « No », i quasi tots els dels xiquets per « Per què? ». L'home solter no deia res en veu alta.

— No, Cyril, no -va exclamar la tia quan el xiquet va començar a colpejar els coixins del seient, provocant un núvol de pols amb cada cop-. Vine a mirar per la finestreta. Va afegir.

El menut es va desplaçar cap a la finestra amb desgana.

— Per què treuen a aquestes ovelles fora d'aquest camp ? Va preguntar.

— Suppose que les porten a un altre camp en el qual hi ha més herba. Va respondre la tia dèbilment.

— Però en aquest camp hi ha munts d'herba. Va protestar el menut.

— No hi ha una altra cosa que no siga herba. Tia, en aquest camp hi ha munts d'herba.

— Potser l'herba d'un altre camp és millor. Va suggerir la tia nèciament.

— Per què és millor ? Va ser la inevitable i ràpida pregunta.

— Oh, mira aquestes vaques! Va exclamar la tia.

La major part dels camps pels quals passava la línia de tren tenien vaques o bous, però ella ho va dir com si estigués cridant l'atenció davant d'una novetat.

— Per què és millor l'herba de l'altre camp? Va persistir Cyril.

Les celles arrufades del solter s'anaven accentuant fins a fer-lo malcarat. La tia va decidir, mentalment, que era un home dur i hostil. Ella era incapaç completament de prendre una decisió satisfactòria sobre l'herba de l'altre camp.

La xiqueta més menuda va crear una forma de distracció en començar a recitar «De camí cap a *Mandalay*». Només sabia la primera línia, però va utilitzar al màxim el seu limitat coneixement. Repetia la línia una i altra vegada amb una veu somiadora, però decidida i molt audible i al solter li va semblar com si algú hagués fet una aposta amb ella a que no era capaç de repetir la línia en veu alta dues mil vegades seguides i sense aturar-se. Qualsevol que fos qui hagués fet l'aposta, probablement la perdria.

— Acosteu-vos ací i escolteu la meua història. Va dir la tia quan el solter l'havia mirat ja dues vegades a ella i una al timbre d'alarma.

Els xiquets es van desplaçar apàticament cap al final del compartiment on hi era la tia. Evidentment, la seua reputació com contadora d'històries no ocupava una alta posició, segons l'estimació de les criatures.

Amb veu baixa i confidencial, interrompuda a intervals freqüents per preguntes malhumorades i en veu alta dels oients, va començar una història poc animada i amb una deplorable manca d'interès sobre una xiqueta que era bona, que es feia amiga de tots a

causa de la seua bondat i que, al final, va ser salvada d'un bou embogit per nombrosos rescatadors que admiraven el seu caràcter.

— No l'haurien salvat si no hagués estat bona? Va preguntar la major de les nenes.

Aquesta era exactament la pregunta que havia volgut fer el solter.

— Bé, sí. Va admetre la tia sense convicció. Però no crec que l'haguessen salvat molt de pressa si ella no els hagués agradat molt.

— És la història més boba que he sentit mai. Va dir la més gran de les nenes amb una immensa convicció.

— Després de la segona part no he escoltat, era massa ximple. Va dir Cyril.

La nena més menuda no va fer cap comentari, però feia estona que havia tornat a començar a murmurar la repetició del seu vers favorit.

— No sembla que tinga èxit com a contadora d'històries. Va dir de sobte el solter des del seu cantó.

La tia es va ofendre com a defensa instantània davant aquell atac inesperat.

— És molt difícil explicar històries que els xiquets puguen entendre i apreciar. Va dir fredament.

— No estic d'acord amb vostè. Va dir el solter.

— Potser li agradaria a vostè explicar una història. Va contestar la tia.

— Explique-nos un conte! Va demanar la major de les nenes.

— Hi havia una vegada... Va començar el solter.

— ... una nena menuda anomenada Berta que era extremadament bona.

L'interès suscitat en els xiquets momentàniament començà a vacil·lar de seguida perquè totes les històries s'assemblaven terriblement, no importava qui les explicara.

— Feia tot el que li manaven, sempre deia la veritat, mantenia la roba neta, menjava *budín* de llet com si fos pastís de melmelada, aprenia les seues lliçons perfectament i tenia bones maneres.

— Era bonica? Va preguntar la major de les nenes.

— No tant com qualsevol de vosaltres. Va respondre el solter.

— Però era terriblement bona.

Es va produir una onada de reacció en favor de la història; la paraula "terrible" unida a "bondat" va ser una novetat que l'afavoria. Semblava introduir un cercle de veritat que faltava en els contes sobre la vida infantil que narrava la tia.

— Era tan bona -va continuar el solter- que va guanyar diverses medalles per la seua bondat i sempre les portava posades en el seu vestit. Tenia una medalla per obediència, una altra per puntualitat i una tercera per bon comportament. Eren medalles grans de metall i xocaven les unes amb les altres quan caminava. Cap altre xiquet de la ciutat en la qual vivia tenia aquestes tres medalles, així que tots sabien que devia ser una nena extraordinàriament bona.

— Terriblement bona. Va citar Cyril.

— Tots parlaven de la seua bondat i el príncep d'aquell país es va assabentar d'allò i va dir que, ja que era tan bona, hauria de tenir permís per passejar, una vegada a la setmana, pel seu parc, que estava just fora de la ciutat. Era un parc molt bonic i mai s'havia permès l'entrada a ningú, per això va ser un gran honor per Berta tenir permís per poder entrar.

— Hi havia alguna ovella al parc? Va preguntar Cyril.

— No -va dir el solter -, -no hi havia ovelles-.

— Per què no hi havia ovelles? Va arribar la inevitable pregunta que va sorgir de la resposta anterior.

La tia es va permetre un somriure que podria haver estat descrit com una ganyota.

— Al parc no hi havia ovelles -va dir el solter- perquè, una vegada, la mare del príncep va tenir un somni en el que el seu fill era assassinat tant per una ovella com per un rellotge de paret que li queia a sobre. Per aquesta raó, el príncep no tenia ovelles al parc ni rellotges de paret en el seu palau.

La tia va contenir un crit d'admiració.

— El príncep va ser assassinat per una ovella o per un rellotge? Va preguntar Cyril.

— Encara és viu, així que no podem dir si el somni es farà realitat -va dir el solter

despreocupadament-. De totes maneres, encara que no havia ovelles al parc, sí que hi havia molts porquets corrent per tot arreu.

— De quin color eren?

— Negres amb la cara blanca, blancs amb taques negres, totalment negres, grisos amb taques blanques i alguns eren totalment blancs.

El contador d'històries es va aturar perquè els xiquets crearen en la seua imaginació una idea completa dels tresors del parc, després va prosseguir:

— Berta va sentir molt que no hagués flors al parc. Hi havia promès a les seues ties, amb llàgrimes als ulls, que no arrencaria cap de les flors del príncep i tenia intenció de mantenir la seua promesa per la qual cosa, naturalment, es va sentir ximple en veure que no hi havia flors per agafar en tot el parc.

— Per què no hi havia flors?

— Perquè els porcs se les havien menjades totes -va contestar el solter ràpidament-. Els jardiniers li havien dit al príncep que no podia tenir porcs i flors, així que va decidir tenir porcs i no tenir flors.

Hi va haver un murmurí d'aprovació per l'excel·lent decisió del príncep; molta gent hauria decidit el contrari.

— Al parc hi havia moltes altres coses delicioses. Hi havia estanys amb peixos daurats, blaus i verds i arbres amb bells lloros que deien coses intel·ligents sense previ avís, i colibrís que cantaven totes les melodies populars del dia. Berta va caminar amunt i avall, gaudint immensament, i va pensar: «Si no fos tan extraordinàriament bona no m'haurien permès venir a aquest meravellós parc i gaudir de tot el que hi ha en ell per veure», i les seues tres medalles xocaven unes contra les altres en caminar i l'ajudaven a recordar com de boníssima era realment. Just en aquell moment, anava rondant per allà un enorme llop per veure si podia atrapar algun porquet gros per al seu sopar.

— De quin color era? -van preguntar els tres xiquets a l'hora, amb un immediat augment d'interès.

— Era completament del color del fang, amb una llengua negra i uns ulls d'un gris pàl·lid que brillaven amb inexplicable ferocitat. I el primer que va veure al parc va ser a Berta, donat que el seu davantal estava tan immaculadament blanc i net que podia ser vist des d'una gran distància. Berta va veure el llop, que es dirigia cap a ella, i va començar a desitjar que mai li hagueren permès entrar al parc. Va córrer tant com va poder i el llop la va seguir donant enormes salts i salts. Ella va aconseguir arribar a uns matolls de murta i es va amagar





en un dels arbustos més espessos. El llop es va acostar ensumant entre les branques; la seua negra llengua li penjava de la boca i els ulls gris pàl·lid brillaven de ràbia. Berta estava terriblement espantada i va pensar: «Si no hagués estat tan extraordinàriament bona ara estaria segura a la ciutat». No obstant això, l'olor de la murta era tan fort que el llop no va poder ensumar on era amagada Berta, i els arbustos eren tan espessos que podria haver estat buscant entre ells durant molta estona sense veure-la, així que va pensar que era millor sortir d'allà i caçar un porquet. Berta tremolava tant en tenir el llop rondant i ensumant tan a prop d'ella que la medalla d'obediència xocava contra les de bona conducta i puntualitat. El llop acabava de marxar quan va sentir el so que produïen les medalles i es va aturar per escoltar; van tornar a sonar en un arbust que estava a prop d'ell. Es va llançar dins d'ell, amb els ulls gris pàl·lid brillant de ferocitat i triomf, va treure a Berta d'allà i la va devorar fins a l'últim mos. Tot el que va quedar d'ella van ser les seues sabates, alguns trossos de roba i les tres medalles de la bondat.

— Va matar a algun dels porquets?

— No, tots van escapar.

— La història va començar malament -va dir la més menuda de les nenes-, però ha tingut un final bonic.

— És la història més bonica que he escoltat mai -va dir la més gran de les nenes, molt decidida-.

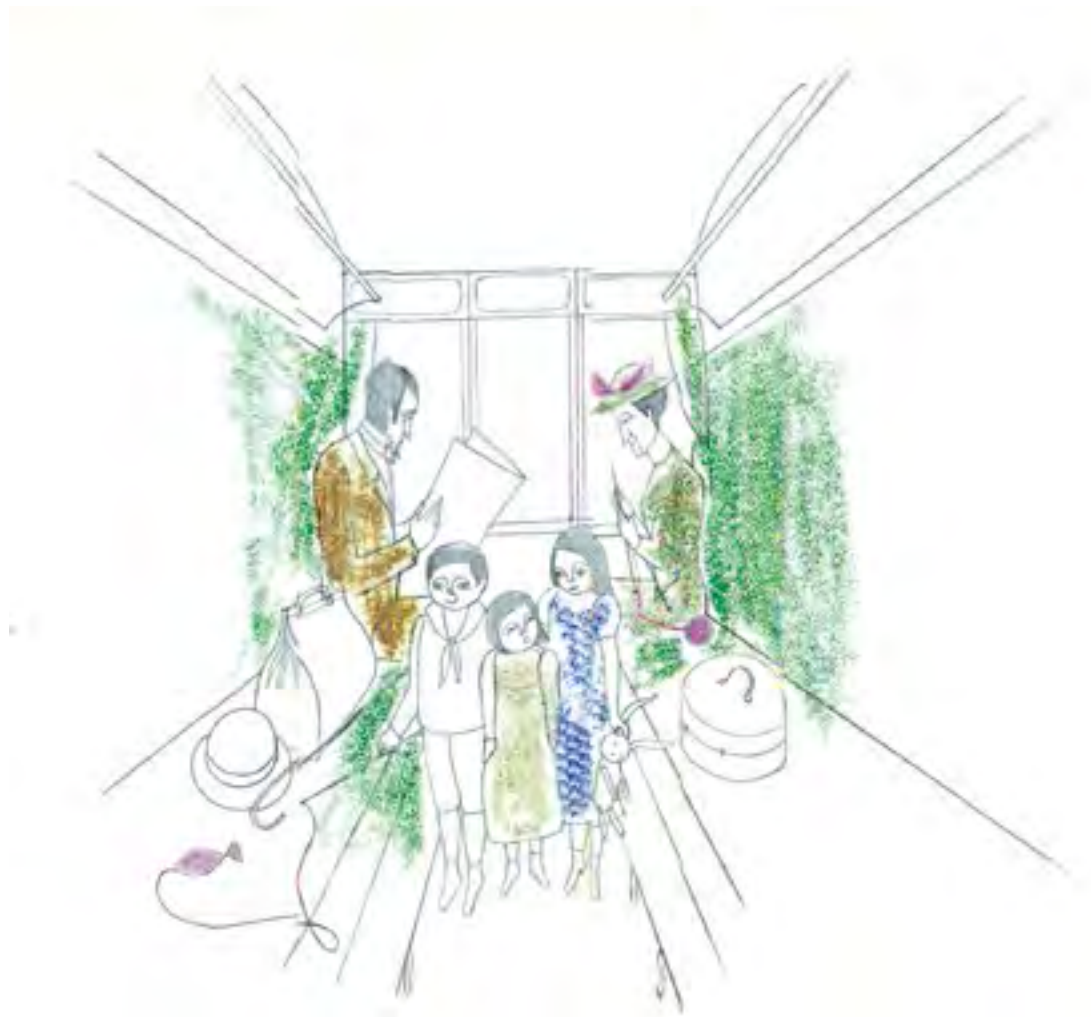
— És l'única història bonica que he sentit mai -va dir Cyril.

La tia va expressar el seu desacord.

— Una història d'allò menys apropiada per explicar als xiquets menuts! Ha soscavat l'efecte d'anys d'acurat ensenyament.

— De totes maneres -va dir el solter agafant les seues pertinences i disposat a abandonar el tren -, els he mantingut tranquils durant deu minuts, molt més del que vostè va poder.

«Infeliç! -es va dir mentre baixava a l'andana de l'estació de *Templecombe*-. Durant els propers sis mesos aquests xiquets l'assaltaran en públic demanant-li una història impròpia!»

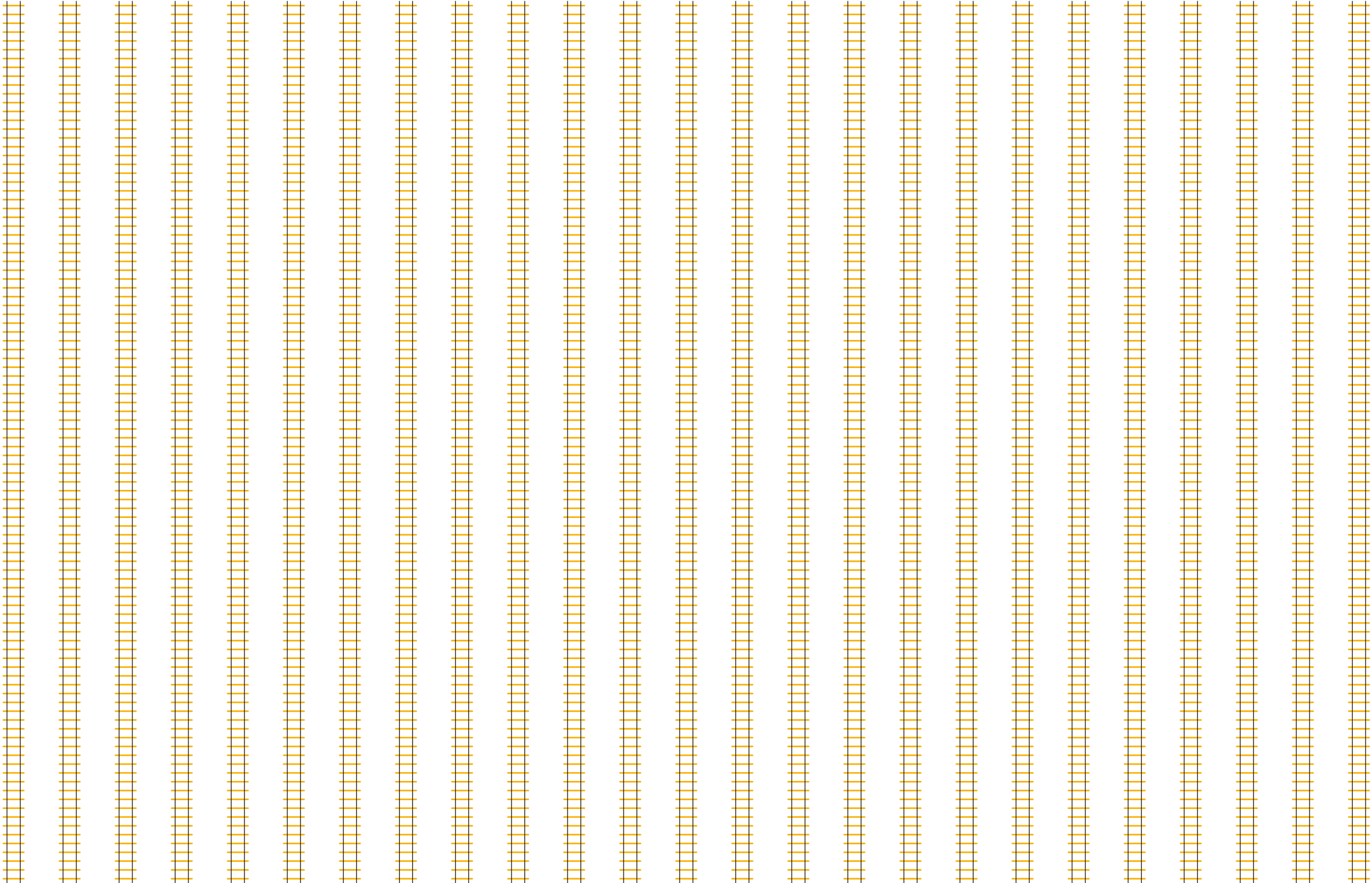


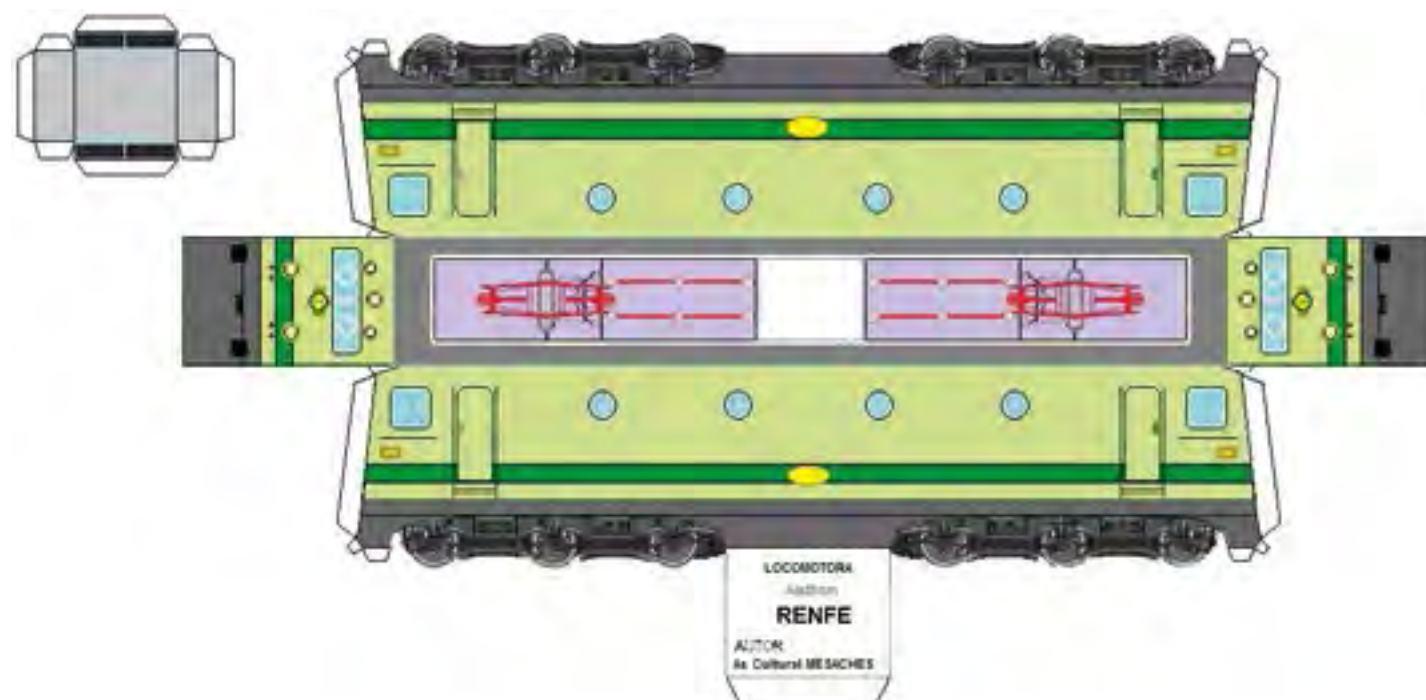
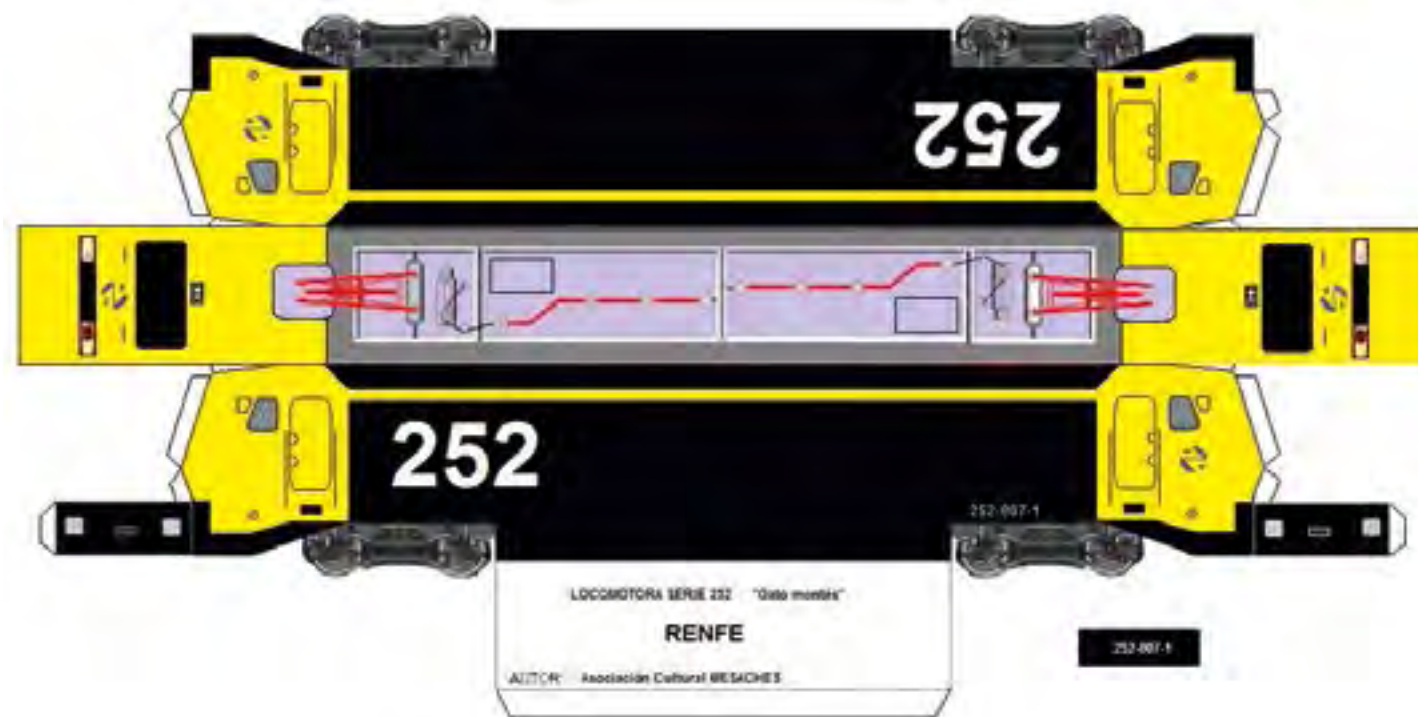


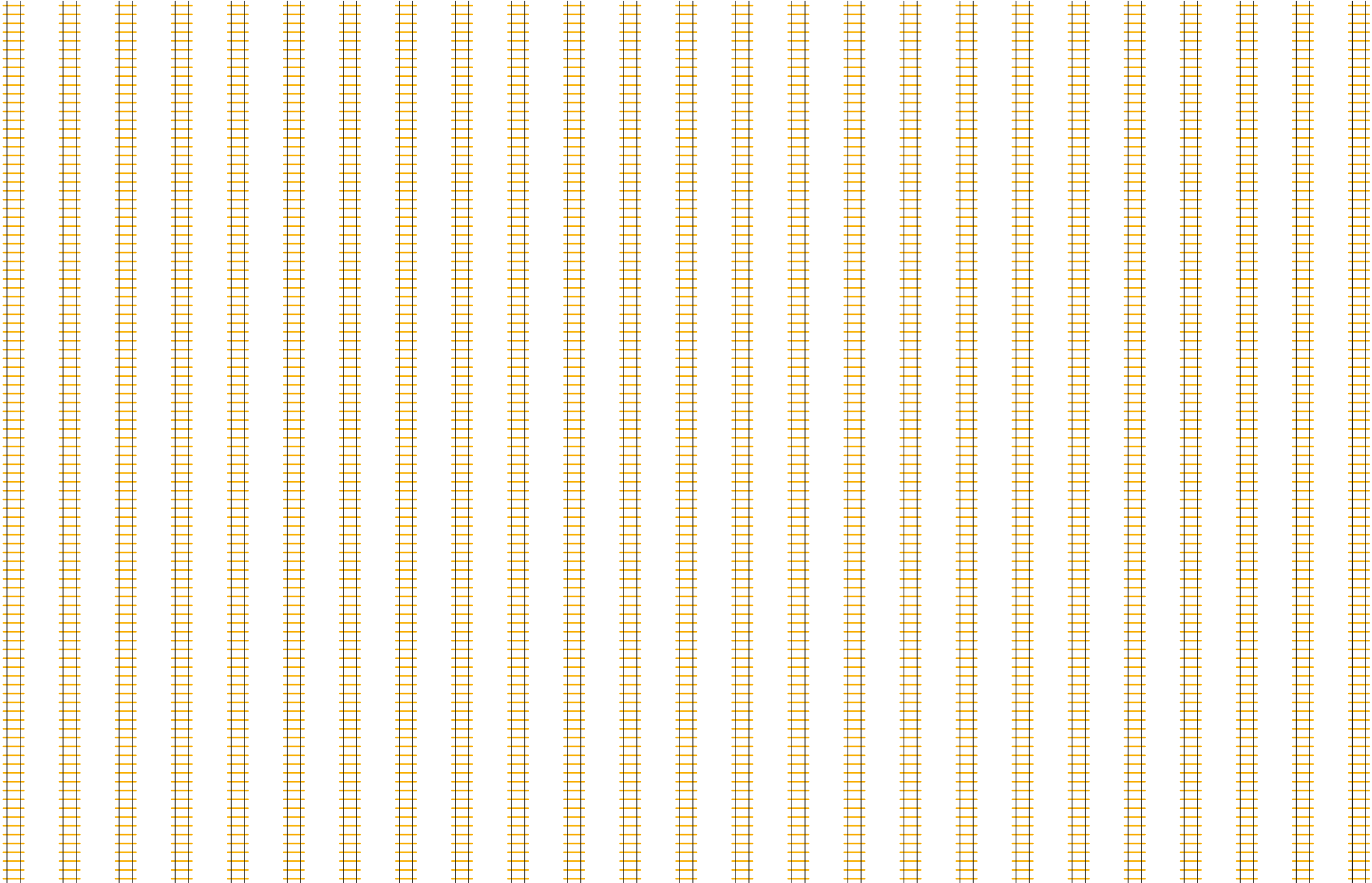
RETALLABLES DE
TRENS

RETALLABLES DE TRENS

Animat a construir el teu tren







Què farem estes falles?

Programa de festeigs 2014

DISSABTE 15 DE FEBRER

Recollida de les Falleres Majors, acompanyats per la xaranga "Desgarrats".

Presentació de nostra Fallera Major Infantil, CARMEN COMPTE I MARCO, del President Infantil, JOSE REINAL I VALERO i de la Fallera Major CRISTINA VALERO I MARCO a l'Auditori de L'Eliana.

En acabar l'acte de la Presentació, es servirà "xocolata amb panous" al nostre casal.

DISSABTE 22 DE FEBRER

A les 17'30h Concentració de tota la comissió al nostre casal per a assistir a l'acte de "LA CRIDA".

A les 18'00h "CRIDA" a la Plaça del País Valencià. En acabar este acte, Cercavila pels carrers de la població.

A les 21'00h Paelles de Confraternitat Fallera al Carrer Major, organitzades per La Junta Local Fallera. (Cada Falla haurà de portar les paelles i els ferros, plats i coberts. Els ingredients "pollastre, conill, verdura, arròs, oli, pimentó, sal i aigua, així com la llenya", correrà a càrrec del organitzadors).

DIUMENGE 23 DE FEBRER

A les 11'30h Concentració al nostre Casal de les comissions masculina i femenina per a iniciar "L'ARREPLEGÀ" i l'entrega del Llibret a tots aquells que col·laboren amb les seues aportacions. Este acte estarà amenitzat per la xaranga "DESGARRATS"

A les 18'00h Concurs de "PLAY.BACKS" a L'Auditori del Centre Soci Cultural de L'Eliana, organitzat per la Junta Local Fallera.

DIVENDRES 28 DE FEBRER

A les 21'30h GALA FALLERA organitzada per la Junta Local Fallera.

DISSABTE 1 DE MARÇ

A les 18'30h Concentració al Parador per a formar les diferents comparses que participaran en la cavalcada.

A les 19'00h GRAN CAVALCADA de carrosses i comparses, amenitzada per unes quantes bandes de música de renom de la comarca de Camp de Túria.

A les 21'30h Sopar al Parador per a tots els fallers i falleres. Sopar preparat per les nostres bunyoleres.

A les 23:30 h Després actuarà l'**Orquestra Siberia** en la Plaça del País Valencià, organitzat per la Junta Local Fallera.

DIUMENGE 2 DE MARÇ

A les 11'30h Tallers amb monitors per a tots els menuts de nostra falla.

A les 12'00h "JIMCAMA", organitzat per un grup de falleres de la Nostra Comissió. Per a xiquets i xiquetes de 12 a 14 anys.

DISSABTE 8 DE MARÇ

- A les 18'30h Concentració al Parador per a formar les diferents comparses que participaran en el "Tren Faller".
- A les 19'00h TREN FALLER de comparses, amenitzat per unes quantes bandes de música de renom de la comarca de Camp de Túria.
- A les 21'00h Sopar al Parador per a tots els fallers i falleres. Sopar preparat per les nostres bunyoleres.
- A les 22'30h Música al parador.

DIUMENGE 9 DE MARÇ

- A les 11'00h Segon campionat de "FUTBOLÍ", acompanyat per un gran esmorzar preparat per Juan Espinosa.
- A les 18'00h Berenar per a tots els Fallers i Falleres de la Comissió ofert per les Falleres Majors i el President Infantil.

DIVENDRES 14 DE MARÇ

- A les 18'30h Començament de "LA PLANTÀ" de la nostra falla gran.
- A les 21'30h Les nostres tradicionals paelles de LA PLANTÀ. En acabar, cercavila per la nostra demarcació amb els ninots de les nostres falles.

DISSABTE 15 DE MARÇ

- A las 09:00 Primer campionat de Pàdel Falla Josep Antoni.
- A las 11:00 Unflables al Carrer Major.
- A las 11:30 Tallers per als més menuts al nostre parador.
- A las 16:00 Unflables al Carrer Major.
- A las 20:00 Primer Concurs de Truites de Creilles Falla Josep Antoni.

- A les 21'00h Sopar al Parador per a tots els fallers i falleres. Sopar preparat per les nostres bunyoleres.
- A las 23:00 Monòlegs. Actuació de "SIT DOWN MANOLITO".
- A les 24'00h Ball amb l'afamada ORQUESTRA OXIDO.

DIUMENGE 16 DE MARÇ

- A las 11:00 Unflables al Carrer Major.
- A las 11:30 Tallers per als més menuts al nostre parador.
- A las 12:00 Trasllat de la Verge (per confirmar l'hora per Junta Local Fallera)
- A les 14'00h MASCLETÀ patrocinada per la FALLA EL MOLI.
- A las 16:00 Unflables al Carrer Major.
- A les 20'00h Actuació del grup de danses "LES ARRACADES".
- A les 21'30h Sopar al Parador per a tots els fallers i falleres. Sopar preparat per les nostres bunyoleres.
- A les 23:00h GRAN CORREFOCS, organitzat per la Falla Josep Antoni i la Falla Verge del Carme (Hora i recorregut per determinar).
- A las 24:00h Monòlegs. Actuació de "SIT DOWN MANOLITO". I en acabar ...

Ball fins a les tantes a càrrec d'una "DISC MÒBIL".

DILLUNS 17 DE MARÇ

- A les 13'00h PASSACARRER per la nostra vila.
- A les 14'00h MASCLETÀ a càrrec de Vicent Caballer patrocinada per la comissió de la FALLA JOSEP ANTONI, PURISSIMA I MAJOR.
- A les 18'00h Berenar i actuació de PALLASSOS.
- A les 20'00h Primer Festival Rock Falla Josep Antoni.

Actuació de tres grups de música Rock, dos grups seran locals i per finalitzar l'actuació del grup " REVERENDO MOE".

A les 21'30h GRAN TORRÀ, a càrrec dels Fallers.

DIMARTS 18 DE MARÇ

A les 13'00h Passacarrer.

A les 14'00h MASCLETÀ patrocinada per la FALLA VERGE DEL CARME.

A les 18'00h Concentració al nostre casal de les Falleres Majors i Presidents per a anar a recollir la imatge de LA MARE DE DÉU DEL CARME.

A les 19'00h Concentració al nostre casal faller de les Comissions Infantil i Major per a assistir a l'acte de L'OFRENA A LA MARE DE DÉU DEL CARME. Falleres i Falleretes hauran de portar mantellina en aquest acte.

A les 19'30h OFRENA a la MARE de DÉU del CARME.

A les 21'30h Sopar al Parador per a tots els fallers i falleres. Sopar preparat per les nostres bunyoleres.

A las 23:00h Monòlegs. Actuació de " SIT DOWN MANOLITO".

A les 00'00h Ball amb l'afamada ORQUESTRA NUEVA ALASKA.

DIA 19 DE MARÇ

A les 08'00h Extraordinària DESPERTÀ i XOCOLATÀ.

A les 11'30h Concentració al nostre Casal de tota la Comissió per a assistir a la missa en HONOR DE SANT JOSEP. En acabar la missa, PASSACARRER.

A les 14'00h MASCLETÀ a càrrec de LA FALLA DEL MERCAT.

A les 15'30 DINAR DE SANT JOSEP. (Els tiquets es posaran a la venda anticipadament). Aquest dinar estarà preparat pel nostre gran cuiner i president Juan Espinosa.

A les 21'00h Sopar d'AIXELLA al parador.

NIT DEL FOC

A les 22'00h Després d'un bonic castell de focs d'artifici, la nostra Fallereta Major, CARMEN COMPTE I MARCO, acompanyada pel President Infantil JOSE REINAL I VALERO, encendran la traca que li pegarà foc a la nostra Falleta Infantil.

A les 23'00h A ballar una estona amb música al parador.

A les 00'30h Després d'un castell de focs d'artifici, la nostra Fallera Major, CRISTINA VALERO I MARCO, acompanyada pel president de la falla JUAN ESPINOSA I AGUILAR encendrà la traca que li pegarà foc a la Falla Gran.

Després de la CREMÀ, continuarem amb el ball fins que les nostres forces s'esgoten.



QUÈ FEM EN LA FALLA?

Festa de l'Estiu

El dia 30 de juny vam celebrar per primera vegada "La festa de l'estiu" al carrer del nostre casal. És clar que si es fan esdeveniments a la falla, la gent acudeix, i així va ser. Des de les 10 del matí fins a després de sopar la gent va gaudir, sobretot els més menuts, d'un dia de festa a l'estiu tot ple de jocs i activitats per a la diversió.

Els que van acudir pogueren disfrutar de tallers per als més menuts, atraccions inflables, futbolí gegant "gymcana" per als més majors de la comissió infantil i demés jocs populars: parxís, truc, amés del futbolí, dinar tradicional amb paella i sopar per als més perduts. No cal dir que, estant en estiu, acabaren tots xopats tirant-se poals d'aigua.

Cal fer una menció especial als delegats d'infantils i reconèixer la tasca tan important que estan fent. D'ells és la tasca i satisfacció que comporta que els més menuts tinguin tantes activitats a la falla. De vegades, massa, pensem que només són xiquets i xiquetes que ells sols es poden divertir, sense pensar que cal ficar-los en la dinàmica de la falla des de que són fallers, puix d'eixa manera, i no d'altra, sentiran afecte per la festa i el dia de demà seran els nostres successors. D'eixa manera, i no d'altra, farem que la festa continue i que la futura comissió de la falla, estiga més unida del que pot estar ara. Ells són el futur, el futur de la festa.



Halloween



Preparant la festa



Anem
a asustar
als veīns

“Truc o tracte”







Bunyoler del terror





Fi de la festa

VI maratón de Jocs al Carrer

Des de l'any 2009 que vam començar amb aquesta activitat sense saber ben bé si anava a tindre acceptació o no per part dels fallers, i el que pensem que és més important, pel fallers més joves que formen esta comissió, any rere any pensem que ha sigut un dels majors encerts que hem tingut en quant a activitats falleres es refereix, puix este esdeveniment es troba totalment arrelat a la nostra falla i la participació en ell segueix augmentant cada any.

Tal vegada siga, com el seu nom indica, que estos jocs es fan al carrer. Encara que sembla que açò no té importància, pensem que és una qüestió fonamental per al seu èxit. La gent dels pobles sempre ha acostumat a fer vida al carrer: a jugar, a passejar, a sopar o ximplement a prendre la fresca en estiu, quan no hi havia tanta tele. La gent de poble sempre ha sigut gent de carrer. I açò està bé que torne a passar, que la gent es relacione entre ella, que es conega i en conseqüència que es facen noves amistats.

Doncs bé, el dia 29 de setembre, es celebraren els ja coneguts com "Jocs al carrer", on els membres de la falla van participar en campionats de truc, parxís i dominó i els més menuts amb tallers organitzats pels delegats d'infantils. Cal dir que l'afluència de xiquets va ser d'allò més notable i que varen gaudir durant tota la jornada. També vam fer una visita guiada per veure l'estat en que es trobava la falla infantil, que enguany, per primera vegada, estan realitzant membres dels delegats d'infantil i xiquets d'esta comissió. El dia es va completar amb altres jocs fora de concurs, com ara el futbolí o el tir a l'arc. Ni cal mencionar que després de dinar es van jugar unes partidetes de bingo. Èxit total en esta convocatòria que ja s'ha consolidat com una de les activitats amb més èxit dins de la nostra falla.





Ball Valencià

Actuació del grup de danses Les Arracades. Falles 2013

1. INTRODUCCIÓ

"Campanes, tabal i dolçaina, música valenciana: estem de festa com si fora qualsevol poble valencià..."

Així començava l'actuació del grup de danses "Les Arracades" de la Falla Josep Antoni, Puríssima i Major de L'Eliana en març de 2013. Un any més, el grup ens va interpretar una xicoteta mostra del ball tradicional valencià, part del nostre folklore al que fa ja molts anys el grup realitza una tasca d'aprenentatge i difusió del mateix. A les seues actuacions, a més, s'intenta donar informació del context habitual i les peculiaritats de cadascun dels balls que componen la mostra. Realitzem un recorregut per la nostra geografia per tal de donar a conèixer les cançons i els balls tradicionals dels pobles valencians. Dir que la majoria d'aquestes cançons i balls no haguera sigut possible sense l'afició i la voluntat de les persones que han ajudat a mantindre'ls per a que arriben als nostres dies. Eixa tasca l'han realitzada tant persones majors com grups de danses, conservant i restaurant les diverses peces ballables.

2. DANSES I BALLS

Abans de seguir amb la relació de les peces interpretades a l'actuació, cal fer un poc de referència a quina és la diferència entre balls i danses per tal de no confondre els tèrmins. Habitualment, trobem que s'utilitzen els dos noms indistintament i amb el mateix significat, però per a les persones que es dediquem a l'estudi del nostre folklore, sí que trobem diferències sustancials en el seu ús.

Un grup que anomenariem **danses** està integrat per danses, balls de carrer, danses rituals i processionals i un altre grup que anomenariem **balls** està compost dels balls acíclics.

Les **danses**, des del punt de vista contextual i coreogràfic, pertanyen al grup corresponent a la música tradicional profana, juntament amb els balls de carrer i els balls acíclics. Per un altra banda, les danses rituals i processionals queden situades al grup corresponent de la música tradicional religiosa. No obstant, les danses i balls de carrer, també presenten un ritual molt determinat, que varia segons els costums del poble; i moltes d'estes manifestacions es realitzen

des de fa molts anys (es diu que el seu origen és profà) dins de les festes patronals; és a dir, sempre en advocació a un sant o verge. Estes característiques, fan de les danses i balls de carrer, una manifestació, que comparteix amb les danses processionals, un caràcter ritual. A més, comparteixen pràcticament, les mateixes diferències front als **balls**:

- Tenen una finalitat ritual, menys o més, determinada.
- Els balladors i balladores no tenen llibertat de moviments.
- El nombre de balladors no és limitat com les danses processionals, però es requereixen una sèrie de condicions per a eixir a dansar, a més d'un ordre.
- On està vigent, es sol ballar amb roba tradicional amb una certa homogeneïtat (en les danses processionals estan uniformats, i en els **balls** no procedeix la indumentària tradicional).
- Es celebra als carrers o places i en dies concrets, al llarg dels anys.
- S'interpreten amb dolçaina i tabalet (excepte on s'ha imposat la banda de música en aquells llocs on els originaris instruments havien desaparegut).

El ritual va canviant o desapareixent al llarg del temps. Per exemple, la foguera que enllumena la plaça, abans no formava part del ritual, i ara sí. Hi ha danses que quasi han perdut tot el seu ritual i d'altres sols es tenen les referències escrites i orals. Per tant, també cal assenyalar la dificultat de restauració i recuperació de moltes d'estes danses (sobretot, pel que fa als moviments coreogràfics). No obstant tot açò, la vigència de les danses de carrer valencianes és, en general, major del que cabria esperar en els temps actuals.

Els **balls** acíclics tradicionals, per contra i donat el seu caràcter lúdic, estan en perill de desaparició, gràcies a les modes i els gustos majoritaris actuals. Fins i tot, en algunes poblacions (en casos com la Vall d'Albaida i l'Alt Palància), el ball adquireix una certa ritualitat i característiques pròpies de les **danses**, segurament provocat pel desig de conservació per formar part de la identitat del poble.

Podríem dir que el manteniment del ritual, és sinònim de conservació de les **danses** i balls de carrer. Desgraciadament, hi ha moltes danses que no mantenen algunes de les característiques abans esmentades i estan en continua regressió. Si a més, afegim una accelerada transformació en aquests casos, el panorama de futur de moltes danses i balls de carrer no està garantit. En el cas dels **balls** tradicionals acíclics, a l'haver perdut la seua funcionalitat i no estar de moda, tenen un present i futur més negre, ja que queden relegats als repertoris de les actuals agrupacions folklòriques. No obstant, encara és fàcil trobar balls tradicionals en festes dels pobles de les comarques de l'interior de Castelló i en els saraus i "bureos" de nova implantació que comencen a proliferar a diverses ciutats de les nostres terres.

3. EL REPERTORI

Dins del repertori de ball tradicional valencià trobem, principalment, dos tipus de balls ben diferenciats:

- El ball solt, on es ballen les distintes variants dels tres ritmes principals en tot l'estat com són: les **seguidilles**, la **jota** i el **fandango**.
- El ball agafat, on apareixen ritmes d'orige centreeuropeu durant la segona meitat del segle XIX, com són: el vals, rigodons, lanceros, masurques, xotis, polques, i d'altres ritmes.





Com que, en principi ens interessa el folklore tradicional més arrelat a les nostres terres, hem volgut basar el nostre repertori a les actuacions, amb diverses formes del ball solt i els seus ritmes que passem a comentar a continuació, fent referència a l'ordre seguit a l'actuació i la procedència dels distints balls.

El ritme de les **seguidilles** és, dels que tenim, el ritme més antic. Ja se sap de la seua existència al segle XVI gràcies als entremesos de Miguel de Cervantes i es manifesten de diverses formes a les nostres comarques. Així trobem seguidilles del tipus **manxec** i **torràs**. A finals del segle XVIII es varen escolaritzar donant lloc a les **seguidilles boleres** i els **boleros** dels quals parlarem més tard. En aquest cas, el primer ball que vàrem oferir a l'actuació de falles del 2013 varen ser unes seguidilles escolaritzades de la ciutat de Requena:

1. Seguidilles de Requena. Diuen els de Requena:

*Todos los que son de Liria
cantan la jota liria;
y yo que soy de Requena
lo que a mi me viene en gana.*

Es l'hora de parlar del ritme més popular dels que han aplegat a nosaltres: la **jota**. A més de la llegenda del seu oríge valencià, és cert que s'ha escampat no sols per tota la península ibèrica,



sinó que apareix en altres parts del món amb passat comú, com és el cas de Mèxic i Filipines. Existeixen diverses variants de jota: sense tornades cantades, amb una tornada cantada i amb totes les tornades cantades. També apareixen les jotes de ronda (de nadal, de quintos,...) i les jotes parades d'estil que a l'igual que a Aragó també apareixen a les comarques de l'interior de Castelló. La que varem ballar a l'actuació és un clàssic de la nostra comarca:

2. La jota de Llíria. Diuen els de Llíria:

*Font de Sant Vicent de Llíria
cada dia vaig i bec;
si un dia la font se seca,
vaig a morir-me de set.*

Ja hem parlat abans del **bolero**. Apareix a finals del segle XVIII, fruit de l'escolarització de les seguidilles i es posa de moda a la cort i l'aristocràcia espanyola. El **bolero** es presenta amb distintes variants i el **Copeo** és una d'elles. És un ball més reposat, però no per això menys elegant i bonic, si bé no respecta l'estructura musical de les seguidilles com sí ho fa el **bolero**. És molt habitual a les Illes Balears, i es presenta a les nostres terres sols en un parell de comarques, la Vall d'Albaida i La Costera. A Ontinyent no fa molts anys que s'ha restaurat el ball amb l'ajut de les passades de les danses que sí es conserven.



3. Copeo d'Ontinyent. Diuen d'Ontinyent:

*Per a fer festes rumboses
des de Llevant a Ponent,
no encontraràs atre poble
com el poble d'Ontinyent.*

El **bolero**, que a tanta gent agrada vore'l ballar i escoltar la seua música, era en el seu oríge, ensenyat per mestres de ball a les classes més pudients. Posteriorment, i quan aplegà la moda dels rigodons i ball agafat des d'Europa, el **bolero** tornà on havia eixit, al poble, popularitzant-se. Els **boleros** no solen ser fàcils de ballar, però resulten molt elegants i generalment són els balls que més agraden a balladors i balladores. En aquesta actuació, mostrarem un **bolero** peculiar, ja que està barrejat amb unes passades de fandango. Es tracta del bolero enfandangat del poble d'El Genovés, a la costera.

4. Bolero Enfandangat d'El Genovés.

*Les xiques de La Costera
totes són altes i primes,
i quan van a demanar-les
s'ajoquen con les gallines.*



Hi ha diferents estructures per a ballar els balls tradicionals a les nostres terres: generalment en parella, però també en trio, quadre, ball de sis... La **jota** i el **fandango**, en les comarques del sud de la nostra comunitat, sol trobar-se amb una estructura de quatre que a eixes comarques sol anomenar-se **jota de quatre** o **ball de quatre**, si bé, per a determinats autors es tracta d'un **fandango**. Eixe és el cas del poble de Benigànim, i d'altres poblacions de les comarques de la muntanya de València i Alacant.

5. Ball de quatre de Benigànim.

*Benigani està rodat
de figueres politanes,
no les piquen els pardals
ni les xiques campetxanes.*

En l'actuació, ballarem un altre **bolero**, un dels més coneguts del repertori tradicional valencià. Si abans havíem fet un **bolero** amb un ritme molt viu, el que férem a continuació, era pausat i de moviments elegants. Com és habitual als **boleros**, conté dos parts diferenciades per un "bien parado", estructura que també es conserva a moltes seguidilles. Es tractà del Bolero Pla de La Llosa de Ranes.

6. *Bolero Pla de La Llosa de Ranes*. De l'ermita de Santa Anna i el pic Bernisa, els de La Llosa solen dir:

*Quan Santa Anna s'encapota
i Bernisa fa capell,
llaurador que vas a l'horta,
torna a casa i fes cordell.*

El penúltim ball de la nostra actuació va ser la **jota** de la serra. Arreplegada en Moixent pel grup Sarau on començà a cantar el popular Pep "botifarra" a principis dels anys 80 del segle passat. És una **jota** amb una tornada cantada i una altra instrumental.

7. *Jota de la serra de Moixent*.

*Per a balls, els de Moixent,
per a pixavins, València,
p'a carrasquenys, Bocairent,
Llíria p'a melsa i paciència.*

El **fandango** a les nostres terres es presenta de moltes diverses maneres. Existeix un **fandango lligat** a la jota i les seguidilles a les comarques interiors de València i Castelló. Existeix el **ball de**



l'u que a les comarques del nord reb el nom de **marineries**. Tenim el gènere de les **valencianes** de l'u i el dos i l'u i el dotze, intermig entre la **jota** i el **fandango** escolaritzat. A les comarques del sud tenim el **fandango de cobla partida** i tenim les **malaguenyes**. Per a acabar la nostra actuació, férem una malaguenya a l'estil de les comarques del sud de la nostra comunitat. Tradicional a la població de Castalla.

8. *Malaguenya de Castalla*.

*Alacant per a les barques,
Xixona per al raïm,
i per a les xiques guapes,
Ibi, Castalla i Onil.*

Amb açò, vàrem despedir l'actuació que realitzàrem enguany durant les falles, i esperem que la mostra vos agradara. Si voleu conèixer un poc més el nostre folklore, teniu dos camins, esperar a les falles següents o podeu apropar-se a les classes que realitzem semanalment. Vos esperem en un lloc o un altre.

EDUARD CABALLER
Membre del Grup de Dolçainers
Germans Caballer de Sagunt





Reportatge fotogràfic de les falles 2013

























Col·laboradors

BUNYOLERES

Carme Aguilar
Maruja Gimeno
Amelia Montoya
Anita Romero
Veva Marco
Sota Ibáñez
Maria Marco

ARTISTE FALLER

Sergio Martínez

FLORS

Flors Maria

MAQUETACIÓ I IMPREMTA

Gráficas Vernetta, S.A.

LOTERIA

Administració 13 " Santa Catalina" - Valencia

"UNO PARA TODO"

CENTROS PRIVADOS DE EDUCACIÓN INFANTIL, PRIMARIA, SECUNDARIA Y BACHILLERATO



Campanilla

CENTRO DE
EDUCACIÓN INFANTIL

- De 4 meses a 3 años.
- **Iniciación al inglés.**
- 6 aulas con amplios ventanales, puerta directa al jardín y aseo adaptado a los niños.
- Comedor: menú elaborado en la misma Escuela.
- Patio interno para invierno con luz natural.
- Patio con jardín externo para juegos educativos.



RIVAS~LUNA

CENTRO CONCERTADO

- **Infantil II**
- **Primaria**
- **ESO**
- **Bachillerato**

100%
aprobados
en
selectividad



CENTRO EXAMINADOR
del TRINITY COLLEGE y preparador para
exámenes de CAMBRIDGE Y TRINITY.

TRINITY
COLLEGE LONDON
Recognized examination Centre



UNIVERSITY of CAMBRIDGE
ESOL Examinations

Av. de Italia, 2 y 4 • Urb. Santa Mónica • Ribarroja

Eustaquio Segrelles, 7 • Urb. Montealegre • L'Eliana

Información: 96 275 07 05 • rivasluna@telefonica.net • www.rivasluna.es