

ANTONI MARTÍ MONTERDE

## *Els primers trens, els primers records*

### ABANS DE LA MEMÒRIA

Joan Fuster mostrava el seu escepticisme respecte a la relació entre memòria i infantesa: «Si l'home adult enyora la seva infància, és perquè no se'n recorda, o perquè se'n recorda malament».<sup>1</sup> També firmava un tal A. Rossi en una frase que sempre m'ha semblat inventada, però que vaig trobar citada en *Introducció al desconcert* de Pere Saborit, que «tots els escriptors acaben vomitant la seva infància: és només qüestió de temps».<sup>2</sup> No serà aquest el cas, però fins on arriba la meua memòria hi ha trens; sobretot uns trens concret que, quan era un vailet em semblava molt gran, i que amb els pas dels anys vaig descobrir que en realitat era molt petit, tan petit que els anomenaven amb un diminutiu: el trenet; de la mateixa manera que molts anys després vaig descobrir que a Catalunya en deien carrilets.

Pràcticament no tinc records d'infància, però recordo vagament haver viscut a Benimaclet, unes imatges borroses en una petita escola bressol on jo ja era el que sempre he estat: un solitari. Tinc molts pocs records d'aquella escola, de fet només un o dos. El camí cap al parvulari passava necessàriament al costat d'unes vies, i a mi em feia por els pas del tren tan a tocar de nosaltres. Temia, potser, que de les

---

Antoni Martí Monterde és professor de Teoria de la Literatura i Literatura Comparada a la Universitat de Barcelona, assagista i escriptor. Aquest article forma part del seu llibre *Memòries d'un vagó de ferrocarril*

<sup>1</sup> Joan FUSTER, *Obra completa vol. 1. Poesia, aforismes, diari, vinyetes i dibuixos*, edició a cura de Josep Palàcios i Antoni Furió, Barcelona-València, Edicions 62 i Publicacions de la Universitat de València, 2002, p. 236

<sup>2</sup> Pere SABORIT, *Introducció al desconcert*, Barcelona, Edicions 62, 1991, p. 67

rodes sorgís una mena de remolí que m'absorbís com en aquell poema de Vicent Andrés Estellés que llegiria anys més tard i em va impressionar molt:

Els tramvies que duen les gents amunt i avall  
 i els tramvies que duen el taüt de l'albat  
 i els tramvies que duen gents alegres i tristes  
 i els tramvies que duen un nen entre les rodes  
 i els tramvies que duen la xicona de verd  
 i els tramvies que duen una dona plorant  
 i els tramvies que duen les gents a l'oficina  
 i els tramvies que duen les corones de flors

El poema d'Estellés és molt bo; però hi ha un vers que em porta, sempre que el rellegeixo, a aquelles caminades de bon matí, en què jo m'agarrava amb una força nerviosa la mà de la meva mare quan em portava a l'escola, al pas del tren, perquè em feia por.

Un cop a l'escola, no recordo haver plorat mai com un col·legial: desconsoladament, gemegador; però segur que ho vaig fer. De tant en tant em quedava tot sol, a l'aula, dibuixant amb guix a la pissarra; a l'hora del pati, a l'altra banda de la tanca que separava l'escola del carrer passaven de tant en tant aquells monstres de color verd fosc, amb unes ratlles grogues als costats, que al seu pas feien vibrar el terra i tremolar els vidres, amb un soroll elèctric i que de vegades deixaven anar un xiulet com de flauta colèrica i desafinada. No recordo què dibuixava, quan em quedava com castigat, a l'aula, mentre els altres nens jugaven i corrien; segurament eren trens. Escridassaven molt, però aquell xiulet els feia callar, si més no en el meu record. Només recordo un tren, el trenet. I tinc prou infantesa amb això.

Anys més tard, quan vivíem a Benicalap, un barri obrer on la ciutat perdia el seu nom, que tenia dues estacions del trenet: Benicalap, amb una torre de guardabarres blanca, arrodonida, on també es trobava el despatx de bitllets, i l'abaixador de Trànsits, amb unes andanes modestes, de pedra, i carrer a banda i banda de les vies, amb una mínima caseta per atendre els passatgers per la finestreta. Aquells trens verds venien, però jo no ho sabia, de Bétera, Montcada o Lliria; només sabia que anaven a València, a l'Estacioneta, és a dir, al Pont de Fusta, estació central de la CTFV —Companya de Tramvies i Ferrocarrils de València—, que anteriorment també s'havien dit Ferrocarrils Econòmics, i en aquells anys FEVE— Ferrocarrils Españoles de Vía Estrecha—, tot i que a la marquesina encara avui es pot llegir «Ferrocarriles económicos». D'allà caminant o amb un autobús verd pàl·lid, de la SALTUV —Societat Anònima Laboral de Transports Urbans de València, que

funcionava com una cooperativa—, anàvem a fer les compres en dies especials, al centre. A la finestreta de la nostra estació, una garita d'obra com de guardabarres, se solia dir, simplement, «a València», i el nombre de bitllets necessaris. Anar a València, des de Benicalap, ara pot sonar irrisori, però aleshores el límit del meu barri eren uns camps de rosers i de seguida els camps de tarongers, travessat tot de sèquies. Tota aquella horta avui està urbanitzada.

En aquestes línies havien circulat fins a començaments del segle XX uns trens arrossegats per locomotores de vapor; d'aquella època se'n conserven molt poques imatges, però hi ha el rastre inconfusible de l'antiga estació de Marxalenes, que va ser la primera Terminus de les línies de Lliria i Bétera, al costat de la qual roman dempeus una cotxera i el rastre de la rotonda on les màquines feien el gir.



Anys i llibres després vaig saber que en realitat, els primers trenets elèctrics que havien circulat a València eren uns tramvies d'Odessa, que amb la revolució i la Unió Soviètica ni tan sols van estrenar-se.

Però d'aquests només en tinc lectures. Els meus trenets eren els Portuguesos, els Wumag, el Bugies, els Empalmats..., Després les diverses versions dels Fabiolos, els 1000, i els 3000. Tot un museu ferroviari en moviment fins a finals dels anys vuitanta i començaments dels anys noranta.



Eren trens petits però feixucs, una carcassa de ferro de color verd fosc, amb interior metàl·lic de color verd, però pàl·lid, amb seients de fusta, llums d'incandescència dins d'unes bombolles de vidre, i finestretes de guillotina també de fusta; a la part de dalt una mena de teulada amb finestrons petits albergava uns llums elèctrics amb unes tristes bombetes de resistència, que a penes feien llum, sempre mirava de seure al costat de la finestra. La forma d'aquells trens era semblant a la dels trens que sortien en algunes pel·lícules de l'Oest. El viatge era breu, i eminentment urbà.

Travessàvem el barri de Marxalenes, on hi havia una estació gran, comparada amb les torretes de Benicalap. Les andanes estaven a l'ombra d'uns arbres d'un verd clar i encès que contrastava amb el verd fosc dels trens. Després de travessar tot un barri, amb passos a nivell importants, amb un revolt molt tancat s'arribava a l'estació del Pont de Fusta. A les andanes hi havia uns arbres, com els de Marxalenes, com els de totes les estacions del trenet, que dividien l'espai i feien una mena de volta fresca i verda a l'estiu. A l'hivern, perdien la fulla.

A l'estació del Pont de Fusta hi havia moltes andanes i una platja de vies àmplia, on els trens esperaven el seu horari de sortida, mentre el maquinista aprofitava per estirar les cames. En aquella platja de vies tots els trens eren antics; la major part de color verd fosc, amb aquella franja groga per sota de les finestres. Després vaig saber que a uns, els més vells, els deien Portuguesos; uns altres, que només eren màquines, eren els Wumag (per Waggon und Maschinenbau AG de Görlitz), i tenien una franja blanquíssima a la testera, i alguna finestra ovalada al costat de les portes. També n'hi havia uns que en deien *Bujías*, molt semblants als portuguesos, però dotats de tracció que funcionaven com a locomotores al capdavant de composicions de portuguesos. N'hi havien alguns vagons una mica més llargs, amb una porta central i finestres amb mainell que les dividia en dos, i uns petits balcons als extrems, on hi havien els estreps per pujar-hi. Sovint, m'instal·lava en aquelles terrasses per a veure passar el balast sota el tren, i l'hipnòtic moviment dels topants entre vagons i l'engranatge que els unia: eren els Empalmats. La composició dels trens era un misteri; hi havia portuguesos que eren màquines, però sovint una Bujía o una Wumag arrossegava dos o tres tipus de remolcs diferents. El portuguesos, com el Wumag, en realitat eren alemanys, construïts als anys vint i lliurats a Portugal com una de les compensacions de guerra que els aliats van imposar a Alemanya després de la Primera Guerra Mundial, alguns van arribar a València a temps de veure-hi les inicials C.T.F.V. als seus costats i testeres; als anys quaranta, molt d'aquell material rodant va ser comprat per l'Estat per a la FEVE, que els va destinar a València, on van estar en servei fins a finals dels anys vuitanta, que és quan jo els vaig conèixer i emprar ben sovint.

De tornada sempre esperàvem la màquina, *esperar la màquina* era tota una estratègia ja que, quan arribaven els trens dels pobles, el primer vagó, la màquina que tirava dels altres, era desenganxat en una maniobra que a mi em semblava hipnòtica i perillosa, sobretot per les espurnes que saltaven quan els operaris, amb una perxa, separaven les connexions elèctriques entre la màquina i el primer remolc, o quan feien baixar una mena de torreta plegable de ferro que en tocar els cables que sobrevolaven les vies —aleshores no coneixia paraules com pantògraf, catenària, i

menys encara balast, les pedres sota la via—; llavors a mesura que tots els vagons anaven omplint-se, algunes famílies decidíem esperar una altra màquina, que feia maniobres des del fons de l'estació per a col·locar-se al capdavant del nostre tren. Amb aquella estratègia sempre podies garantir-te anar assegut, i jo aprofitava un altre cop per seure al costat de la finestra, obrir-la i treure el cap.

Així vaig descobrir que les màquines venien de dues naus blanques, una d'aparença antiga, sense portes, i l'altra, a la dreta, sempre tancada i més nova, que quedaven entre els nostres vies i les que marxaven cap a no se sabia on —Rafelbunyol i el Grau, ho sabia molt més tard— per la banda dreta d'aquells edificis: els tallers. El meu tren passava pel seu costat, amb una certa velocitat que m'impedia veure clarament i amb detall els trens que hi havia a dins; però sí els que esperaven el seu torn a l'entrada per anar a buscar passatgers a les andanes.

A mà dreta, en el trajecte de retorn, s'hi veia una mena de nau amb la façana arrodonida en un semicercle. No sabia que era el que quedava de la rotonda on giraven les locomotores quan Marxalenes era la capçalera provisional de la línia, abans de la construcció de l'Estacioneta central i els trens tenien tracció de vapor. Ara hi ha una petita sala d'exposicions i una cafeteria molt senzilla on solen anar els jubilats de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana amb els seus nens, i algun despistat com jo. La via travessava Marxalenes en una mena de solc enmig d'una horta condemnada a desaparèixer. En alguns punts, aquell solc s'equilibrava amb algun carrer, com per exemple a l'altura del barri d'Olba, que no era més que unes alqueries que havien format un carrer fa segles, i de les quals només en quedaven dempeus les d'una vorera, i de l'altra només una; deshabitades, acompanyades d'unes palmeres esveltes, i assetjades pels edificis d'habitatges dels anys seixanta, altíssims. El carrer d'Olba començava a les vies del trenet, que el separaven dels edificis de Trànsits; era doncs, un pas de vianants improvisat, que quan tenia uns catorze anys jo travessava quatre vegades al dia per anar a l'escola i l'institut. Calia estar atent, perquè la visibilitat era limitada. Els trens sortien de Marxalenes i anaven xiulant, de vegades en la fosca; els que venien de Trànsits eren una trampa, perquè apareixien de sobte darrere d'una cantonada d'un d'aquells edificis dels anys seixanta que van convertir el carrer d'Olba en un oasi del passat, i el seu entorn en una de les parts més lletges de tota la ciutat.

Per aquell gual improvisat, més un camí del desig que no pas una infraestructura planificada, vaig deixar passar sempre els trens, de manera molt prudent; la prudència tenia a veure segurament amb les ganes de veure'ls passar. Aquells trens verds, un dia van aparèixer recarrossats en xapa de color blau cel, amb ratlles platejades als costats, i amb el logotip de la FEVE, un cercle també platejat amb unes vies



en bifurcació, a cada extrem dels vagons. S'alternaven els trens dels dos colors, i de vegades, aquelles màquines verdes arrossegaven composicions bicolors, de manera arbitrària. Poc més tard, una altra reforma dels mateixos trens de sempre, els va donar una forma arrodonida, amb una carcassa metàl·lica també de color blau cel. De vegades les composicions arribaven als quatre vagons, un de cada model i color; però en els darrers anys no era infreqüent veure circular màquines soles.

També blau cel amb franges platejades eren uns trens molt lleugers, estrets, amb portes automàtiques —tota una novetat— que sortien de l'estació del Pont de Fusta i se n'anaven per les vies de la dreta, cap al Grau, i també cap a l'Horta Nord, Alboraià i Rafelbunyol. Al principi tots tenien el mateix aspecte: molt estrets, amb una testera molt afuada i dos fars, un a dalt i un altre a sota de la finestreta de la cabina de conducció, poc més tard els van eixamplar una mica la testera, i van posar dos fars a sota. A l'interior, per les seves dimensions, no hi havia la clàssica disposició de rengles de dos seients a banda i banda, sinó que n'hi havia un que només era d'un sol seient. Això sí; per primera vegada els seients no eren de fusta sinó una mena de bancs d'un material plàstic flexible, una pell sintètica anomenada *escai* blau, com un coixí. Els anomenaven els *Fabiolos*, i també els *Belgues*, perquè sembla que venien de Bèlgica, i aleshores la reina de Bèlgica era una tal Fabiola, emparentada amb els Borbons espanyols. Aquesta explicació també servia per explicar les votacions d'Eurovisió, sempre favorables entre tots dos països per aquesta absurda coincidència. En tot cas, anys i llibres després vaig saber que en realitat eren uns tramvies que havien circulat molts anys per algunes ciutats de Flandes o de Valònia, com ara Charleroi; al cap d'uns anys van ser venuts a un ferrocarril de via estreta d'Astúries anomenat Carreño, que té certa fama per que discorre per uns paisatges cantàbrics espectaculars. A començaments dels anys setanta, quan el Carreño com també la CTFV Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, va passar a ser propietat de la FEVE, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, i un cop amortitzats i a punt de ser desballestats, algú va decidir enviar-los a València. Segurament l'estat en què hi van arribar era lamentable, però diuen que els ferroviaris dels tallers del Pont de Fusta obraven miracles, i van tornar a posar-los en ordre de marxa.

Els Fabiolos —o Belgues—, arribats de segona o tercera mà a València, encara funcionarien fins el tancament de la línia del Grau, que durant un temps continuava des de l'estació del Pont de Fusta per Marxalenes i Benicalap fins a una estació que es deia Empalme, que com el seu propi nom indica era i és avui el lloc on les vies es separaven cap a Bétera o Lliria. Empalme, durant un cert temps, va ser terminus d'una línia efímera Grau-Ademús (el nom que li van donar en inaugurar-se el metro; fa poc es va restituir el seu nom popular i històric), on els passatger

havien d'esperar la sortida dels metros del túnel, o l'arribada per la línia de Llúria o la de Bétera. En inaugurar-se el metro, l'estació d'Ademús era una torre en una andana central, amb aspecte de far o de pont d'un vaixell; aquesta disposició de les vies obligava a pujar i baixar escales per anar a buscar els trens; darrerament, la lògica s'ha imposat, i s'ha construït una nova estació just entre la sortida del túnel i la bifurcació, amb l'andana del tramvia que va substituir el trenet al costat, amb la qual cosa els viatger s'estalvien la dubtosa gimnàstica de les correspondències. També ha recuperat el seu nom històric: Empalme, i l'antiga torre, clausurada i abandonada, continua dempeus, envoltada per una tanca que no impedeix pujar i estar una estona a la seva terrassa mirant com passen els trens els tramvies, i com la ciutat ha crescut entre Benicalap i la pista d'Ademús, i les obres parades al solar de l'antiga fàbrica de ciment.

Aleshores van organitzar una exposició, a les andanes de l'estació del Pont de Fusta, on feien un petit repàs de la història del trenet, però sobretot enfocada cap a un futur immediat, amb les propostes de disseny per als nous trens. N'hi havia de conservadores, mantenint el blau cel, i de renovadores com la combinació de fons blanc i ratlles horitzontals en ocre i marró de la darrera reforma els Fabiols, va haver un petit referèndum al respecte. Sembla que va guanyar aquesta darrera, i el detalls de color groc sobre fons blanc ha estat durant molt de temps el disseny predominant tant als vagons de metro com al tramvia.

Una tarda, mentre esperava a Marxalenes per a poder passar la via camí de l'escola on vaig fer la segona etapa d'EGB, vaig notar una tremolor diferent al terra. L'arribada del tren, amb tan poca visibilitat, havia de ser prevista per indicis com un soroll que s'aproximava, o la vibració de la catenària. L'explicació va irrompre davant els meus ulls com una exhalació: havien entrat en servei uns altres trens; molt més grans i feixucs que els que havien passat sempre per allà, pintats amb un blau elèctric i unes franges blanques que diferenciaven la part baixa dels vagons de les finestres. Quan els vaig poder agafar per primer cop, en arribar a l'estació del Pont de Fusta, vaig romandre una estona llarga a l'andana, mirant-los. Impressionaven. A la testera hi havia dues grans finestres, i al mig hi havia com una porta amb finestró. Aquells trens es formaven amb una composició molt senzilla: màquina i remolc amb cabina de conducció, amb l'enganxe protegit sempre amb un plàstic de color blau fosc, molt brut; al remolc hi havia una altra cabina de conducció. Mai no els vaig veure acoblats de cap altra manera; de fet, les testeres eren compactes, i no hi havia el típic mecanisme d'enganxament. Tenien un detall que va fer remoure algun record massa pàlid: les portes eren automàtiques, i en obrir-se es desplaçaven uns graons just a sota, per facilitar-hi l'accés.



Al final vaig aprendre a reconèixer-los de lluny perquè el seu xiulet era molt més greu, potent i industrial que els altres, que eren aflautats, sonava com si fos un tren de veritat, un tren gran. Després vaig saber que aquells trens feia temps que circulaven per València, concretament des de l'estació que jo no coneixia, l'estació de Jesús, d'on partien els trens cap a *Villanueva de Castellón*, és a dir, la línia que havia d'anar al meu poble però va ser desviada cap a Castelló de la Ribera.

Aquells trens blaus, feixucs, van ser profundament reformats, amb una nova caixa rectangular, amb lliurea en blanc i groc FGV per a les portes i una franja inferior longitudinal, i un interior modernitzat que prefigurava els vagons de metro que encara no havien arribat. Van ser els darrers trens que van funcionar a l'estació del Pont de Fusta, donant servei a Alboraià i Rafelbunyol, quan ja havien començat les obres per desferrar tota la platja de vies i la transformació en un bulevard, a l'espera de la desviació dels trens per la nova línia de metro que ja estava en obres des del nord de Benimaclet, que eliminaria els passos a nivell del carrer d'Alboraià i de l'avinguda de Primat Reig; mentrestant, empraven una petita andana provisional al mig de les obres, que encara roman, amb uns parterres a banda i banda. Un dia van aparèixer uns camions i van emportar-se tots els trens que hi havia a l'estació del Pont de Fusta, els darrers van ser els Fabiols; poc més tard, els tallers van ser enderrocats.

Al costat de les andanes de l'Empalme hi havia una fàbrica de ciment clausurada, que ha desaparegut, com també els bancals d'horta de Benicalap. Aquella línia va ser gairebé de comiat. La nit del 30 de gener de 1990, amb unes andanes de l'estació del Pont de Fusta plenes de gent que se l'estimava, entre crits de «Tope! Tope! Tope!», un Fabiolo reformat, de color blanc amb franges taronja i vermell, va clausurar-se la línia.

La CTFV era també coneguda popularment com a Cacaús, Tramussos, Faves i Vi; els tres primers aliments són versemblants en qualsevol viatge en transport públic. El vi es mereix una explicació més erudita i, en el meu cas, vagament sentimental. Resulta que la primigènia CTFV tenia dos ramals des del Grau. Un que discorria per la Malva-rosa, el Cabanyal, l'Horta del Camí de Vera, Benimaclet i arribava a l'estació del Pont de Fusta, és a dir, el que jo encara vaig veure un funcionament. Per cert, que l'estació del Grau era la més antiga de tot l'Estat, i va estar en servei fins el desferrament de la via, als anys noranta —ara la més antiga en funcionament és la de Sant Andreu Comtal, a Barcelona, la de Sant Feliu de Llobregat, amenaçada d'enderroc pel soterrament de la línia, i la de Natzarè, clausurada i en ruïnes, però encara dempeus.

L'altre ramal, que havia estat construït per la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís, anava des de

l'estació de Natzaret, també de les més antigues, travessava l'horta des del port, i enfilava els afores camí de la Ribera; inicialment el projecte era que aquest ramal arribés fins a Torís —i aquí apareix la qüestió sentimental i enòloga—, és a dir, al poble on jo vaig néixer. L'objectiu era portar el vi dels prestigiosos cellers de la vall dels Alcalins fins el port de València i, com sol passar en aquests casos de trens de mercaderies, la composició es completava amb algun vagó de viatgers. Per alguna raó que no he aconseguit entendre ni documentar, a l'altura de l'Horta Sud, el projecte va ser modificat, la línia va fer un revolt molt pronunciat per a encaminar-se cap a Torrent i, anys més tard, a Castelló de la Ribera; és a dir, a l'extrem oposat de la comarca, de fet a la Ribera Baixa. Torís va quedar-se sense tren, i encara avui no en té. De fet, aquesta és la raó per la qual jo, que vaig néixer a Torís i vaig marxar amb la meva família als vuit mesos de vida, no hi he tornat fins cinquanta anys més tard, amb autobús, arran d'una anècdota literària que explicaré més tard.

De qualsevol manera, com que la línia discorria just al costat de la llera del Túria, la riuada de 1957 va emportar-se tota la infraestructura entre Natzaret i Russafa; la sort és que l'estació de Natzaret, com el barri mateix, ha sobreviscut a la seva pròpia història i a la del port de València, que el va deixar sense platja, sense horta i sense riu. Precisament per això, la part d'aquella línia que encara es conserva, des dels anys seixanta va des de l'estació de Jesús fins a Torrent, i la Ribera del Xúquer; jo ho ignorava, però a l'altra punta de la ciutat també hi havia un trenet i potser altres nens el miraven també embadalits des de la seva escola. Tanmateix, com que les línies del sud i les del nord no estaven connectades, em resultava no només invisible sinó indiferent.

Aleshores jo no ho recordava, però havia vist abans aquells trens, amb una lliurea de color verd fosc amb una franja de color crema, i m'havia cridat l'atenció el detall de les portes i els esglaons, del tot envejables i enlluernadors comparats amb els abruptes accessos dels altres trens. Imagino que va ser tot just després de ser traslladats de la zona sud a la nord. Després els vaig trobar en alguna fotografia amb una lliurea de color gris metal·litzat, amb una petita franja de color verd fosc a l'altura de les finestres; potser era la decoració original; però això ja no és cap rememoració, forma part de la bibliografia amb què busco records que no sé que tinc. La presència d'aquells trens em va fer recordar que, en algun moment, ja havia vist el mateix mecanisme en un tren a l'estació del Pont de Fusta que era completament diferent a la resta, però mai no passava per la meua línia. Mai no havia agafat aquella solitària unitat de la sèrie 1000, desplaçada —ho vaig saber molt més tard— de la línia del sud, per alguna raó; potser per a fer proves de cara

a desplaçar-ne més unitats, tal com la irrupció sobtada d'aquells nous trens a la via de Marxalenes semblava indicar.

Villanueva de Castellón. Quan vaig veure per primera vegada aquella destinació em vaig imaginar que passaria per Borriana, Nules, o alguna cosa així. Encara avui la informació oficial de MetroValència no s'ha dignat a posar Castelló de la Ribera. Poc més tard, la galeta de la FEVE va ser substituïda per una altra, també circular però amb una V que amb un traç paral·lel al costat dret suggeria una via. Era un nou logo, s'inaugurava una altra època: havia nascut Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, en un moment en què l'Estat estava culminant una de les actuacions més lamentables de la història ferroviària espanyola. Als anys seixanta havien clausurat moltes línies de ferrocarril de via estreta que consideraven, irònicament, inviables; així es van perdre, per exemple, els carrilets de Girona. Aquell procés va continuar durant els anys setanta i vuitanta, amb moltes línies de Renfe que garantien la capillaritat ferroviària, és a dir, l'extensió de la xarxa de manera que es donés servei a la major part de la població possible. Aquest és, per exemple, un dels trets característics dels ferrocarrils francesos. Espanya, aïllada per l'ample ibèric, també estava aïllada per l'estreïta mental de la Renfe. Va haver, però, alguns casos que el tancament tenia a veure amb la deixadesa més que amb la rendibilitat. A Barcelona, van ser els Ferrocarrils Catalans i el Tren de Sarrià; a València va ser el trenet. Per l'estació del Pont de Fusta havien arribat a passar nou milions de passatgers en un any, malgrat que els servei continuava fent-se amb aquella ferralla, entranyable sí, però ferralla al cap i a la fi; la xarxa del Pont de Fusta donava servei a un munt de pobles i ciutats mitjanes, amb terminus a Lliria, Bétera, Rafelbunyol, i estacions de pas molt importants com Montcada i Seminari, Paterna Burjassot, Alboraià, Meliana, sumant els que, des de Jesús, anaven cap a Paiporta, Torrent, l'Alcúdia i Castelló de la Ribera; i sobretot una de les més populars, la que portava a la platja, i que tenia un anecdotari molt curiós vinculat al futbol, concretament al Llevant: a diferència del València, que era clarament un equip del centre de la ciutat burgesa, el Llevant era un equip de barri, concretament de la Malva-rosa, on tenia el seu antic estadi i els seus seguidors. Hi havia jugat al Camp de la Platgeta (1908-1922) i al Camp de la Creu (1922-1939), havia guanyat la Copa, l'any 1937, en plena guerra, i en acabar van construir el seu primer estadi modern: el Camp de Vallejo, on va jugar fins a 1968. Aquest estadi estava just al costat de la platja de vies del Pont de Fusta, de manera que els diumenges de partit el tren que venia de la Malva-rosa i el Cabanyal anava ple de seguidors. Esportivament la cosa anava força bé, fins al punt que el Camp de Vallejo va quedar-se petit, de manera que el club, eufòric, va adquirir uns

terrenys al nord de la ciutat, i va construir un nou estadi enmig de l'horta, entre els Orriols i Alboraia, amb capacitat per a uns vint-mil espectadors; durant l'any d'obres el Llevant va acceptar l'hospitalitat del València, i van jugar una temporada a Mestalla. No va anar bé; la connexió Malva-rosa-Pont de Fusta era perfecta; però arribar al nou estadi era un autèntic *via crucis* sense via. Calia fer un transbordament a l'estació del Pont de Fusta al tren de Rafelbunyol i baixar just abans d'entrar a Alboraia, al baixador de Sant Llorenç, o anar a peu des de l'estació del Pont de Fusta o Benimaclet fins a Orriols, per camins estrets entre camps sembrats, alqueries i séquies. Al costat del barri dels Orriols, tot fet de cases barates que imitaven un poble molt pobre, com d'eterna postguerra, alternades amb els blocs de pisos dels anys seixanta i setanta hi havia, solitària, als afores, sense fidels ni noces, ni comunions amb vestits blancs, una església. Ningú li deia l'església d'Orriols o església del Sagrat Cor, sinó Santa Maria del Corte Inglés, perquè havia estat traslladada pedra a pedra des del carrer del Pintor Sorolla, on formava part del convent de Santa Caterina de Siena, per a construir els grans magatzems. El segon equip de la ciutat va caure a l'abisme de la Segona Divisió B, de la Tercera, amb un estadi gairebé sempre buit. Recordo un dia que un amic i jo érem els únics espectadors. Actualment, amb l'arribada del tramvia, i la urbanització del traçat del trenet, l'església pràcticament és invisible, es pot anar a la porta de l'estadi còmodament, i fins i tot l'equip està en Primera Divisió. Però quan hi ha tornat, sempre he pujat a la part de dalt de les graderies que toquen Alboraia —el camp, amb herba de xufa— està en els límits municipals, que ja s'han esborrat en la conurbació—, i miro per sobre de la barana per veure les cotxeres del metro, que surt a la superfície just al costat de la graderia.

És a dir, es tractava d'un veritable ferrocarril suburbà d'una conurbació que FEVE no sabia com gestionar, però que tenia un potencial important, tant per l'extensió de la xarxa com pel volum d'usuaris habituals. És possible que la inversió a fer per a posar al dia aquelles línies no fos considerada prioritària per les autoritats, concentrades sobretot en els serveis de rodalia de Renfe, tot just desplegats a finals dels anys setanta, i en les connexions entre les grans ciutat. Com que va coincidir amb el començament de l'autonomia, tant a Catalunya com a València van voler gestionar aquelles línies que l'Estat no sabia com tancar; uns anys més tard, l'any 1988, a València va inaugurar-se el metro, amb la unió per la Gran Via del Marquès del Túria i Germanies de les línies de Bétera, Lliria pel nord, i Torrent i Castelló de la Ribera pel sud, amb trens nous. Una de les proeses de la construcció del túnel per sota de la Gran Via de Ferran el Catòlic és que no va afectar els arbres centenaris, que continuen donant a l'avinguda l'ombra d'un gran bulevard.

El mateix va passar amb els Ferrocarrils Catalans i el Tren de Sarrià, a Barcelona, que amb els anys s'han convertit en el Metro del Vallès i del Baix Llobregat, amb una fiabilitat en el servei gairebé modèlica. Malauradament, aquesta mateixa operació no va donar-se en altres trens petits d'arreu del país, com ara els carrilets de Girona, el Gandia-Dénia o l'anomenat Tren dels Anglesos, entre Alcoi i Gandia. Alguns d'aquests ferrocarrils, si no s'haguessen desferrat als anys setanta per la pressió de l'automòbil, encara podrien haver estat actualitzats i farien un gran paper en la mobilitat en transport públic.

Però, de sobte, un dia, el trenet va desaparèixer, i les seves vies també. Una nit, no sé per què, em vaig trobar assegut al banc de l'estació de Benimaclet, i me'n vaig adonar que les vies ja havien estat arrencades, que el balast era despullat de raïls i de dorments, i que només n'hi quedava una greixosa traça fosca en les pedres remogudes. Vaig restar hores assegut a l'andana com qui espera el tren mirant aquelles vies desaparegudes, fins que el matí era ben entrat. Vaig tornar a casa caminant sobre el balast un, i em va venir al cap un poema de César Simón, «Elegia del trenet elèctric»:

Aquella estación, La veo.  
Oigo el silbo del tren.

Me voy. Está lloviendo. Estoy sentado,  
tarde grande de mayo, dolorosas  
Punzadas.

Lluvias.

Tú, amor mío

¿qué importa?

La tierra està muy seca.

Es mejor, sin palabras, que así sea  
todo, que se caiga  
todo.

Pero aquella estación...

Y aquel azul...

Cómo se va hacia adentro

la verdad, oh noche

perdida, circulando,

como el tren,

encendido.

Vaig tornar cap a casa resseguint la via del trenet, convertida en un talús calcigat i polsós, com el meu estat d'ànim.

### DEL TRENET AL TRAMVIA I EL METRO

Actualment, l'antic Trenet de València suma nou línies, tres de les quals de tramvia. De fet, el tramvia que va substituir els trams de trenet entre el Grau i el Pont de Fusta i el tram Pont de Fusta-Empalme de la línia troncal cap a Bétera i Lliria, va ser anomenat la línia 4, la primera línia de tramvia modern de tot l'Estat. La 1 anava de Bétera a Villanueva de Castellón (Castelló de la Ribera); la 2, de Lliria a Torrent, i la 3, inaugurada una mica més tard, aprofitava part del traçat de l'estació del Pont de Fusta a Alboraià i Rafelbunyol, al principi emprava l'antic traçat amb aquells trens 1000 recarrossats —disfressats— de metro; però l'any 1995, s'eliminaria aquest traçat fins a Alboraià, van desaparèixer aquells trens de modernitat efímera, i naixia la veritable línia 3 del metro —rètol que ja lluien en els seus darrers serveis des de l'estació del Pont de Fusta, amb l'eliminació del pas a nivell de l'avinguda de Primat Reig, i l'alliberament de l'espai de les vies a Orriols i Sant Llorenç pel mig de l'horta, actualment convertit en un bulevard i completament urbanitzat fins al llindar d'Alboraià. I, sobretot, amb una estació de transbordament amb el tramvia a Benimaclet, la combinació arribava fins a l'estació de l'Alameda, just a sota de l'antic llit del Túria, on Santiago Calatrava va construir un conjunt arquitectònic format per una gran estació de metro subterrània, però amb llum natural, i un pont a sobre, que la saviesa popular aviat va batejar com *la Peineta* de Calatrava. La línia 10 —que durant les obres havia rebut la numeració 2, la qual cosa era una redundància deguda a la improvisació—, ha reprès les obres entre el carrer d'Alacant i Natzaret, i s'espera poder prolongar-la en el futur cap al Mercat Central.

Una cosa sorprenent i decebedora va ser quan, ja instal·lat a Barcelona, va començar el debat sobre la reimplantació del tramvia a la capital de Catalunya, concretament a la Diagonal. Hi havia un gran debat: va fer-se una estesa de vies per a fer la presentació del projecte, i van portar un tramvia de Grenoble per a exposar les virtuts dels moderns tramvies que estaven renovant el transport urbà a tot Europa; però en cap cas s'al·ludia a la pionera experiència valenciana, que també havia tingut els seus debats i detractors, sobretot a Benimaclet, que al cap dels anys van quedar sobradament convençuts per la pacificació i el reordenament urbanístic que va significar per al barri, també a Trànsits, a Marxalenes i a Benicalap. A València es va implantar el primer tramvia modern de tot l'estat; després van venir Bilbao, Màlaga, Parla, Saragossa i... Barcelona. Per què no s'explicava aquest precedent tan proper? Quedava poc cosmopolita? O potser posava en evidència que Barcelona no era pas a l'avantguarda d'una nova manera de pensar el transport urbà que, com s'ha demostrat a tot Europa, és absolutament indicat per a les ciutats i fins i tot trajectes interurbans metropolitans.



En això, la línia 4, la primera de tramvia, és també un model, i a partir d'aquella modesta substitució del Trenet al Grau, actualment arriba fins a Burjassot, Paterna i la Fira de Mostres, i per l'altre extrem enllaça amb dues noves línies, la 8 i la 6, que comparteix traçat des de la Malva-rosa fins a gairebé l'estació del Pont de Fusta, on es desvia cap a Sant Llorenç, els Orriols i Tavernes Blanques. I mentrestant, l'antiga línia de Renfe de València a Riba-roja de Túria i Lliria, abandonada per Renfe, que s'ha convertit en una prolongació de la línia 3, convertida en 9, i discorre pel tram central per a bifurcar-se a partir de Manises, mentre la 3 i la 5 —una de les darreres a construir-se, des del Grau primer a Mislata— continuen a l'Aeroport. Després del desastre de la línia 2 —el número que faltava en la xarxa—, abandonada pel govern del Partit Popular i inundada durant molts anys, aviat estarà enllestida com a línia 10, en part metro i en part tramvia fins a Natzaret, que deixarà d'estar aïllat i tornarà a donar vida a la seva estació: una de les més antigues del país. I tot això a partir d'un humil trenet amb vagons reciclats, de segona i tercera mà, que FEVE volia treure's de sobre.

Recordo molt bé el dia de la inauguració del tramvia i després del metro que portava de Benimaclet a l'estació de Facultats, és a dir a l'avinguda de Blasco Ibáñez, perquè bona part de la meua carrera vaig haver de patir les obres, que van finalitzar quan jo ja no feia cada dia aquell recorregut i, de fet, estava a punt de marxar de València. Aquells anys vaig haver de substituir el trenet pels autobusos— sempre plens, de l'EMT, concretament la línia 89 i 90, circular de Trànsits. Durant les obres, la desesperació era absoluta, perquè el pas a nivell del carrer d'Alborai i el de Primat Reig continuaven funcionant, i a l'avinguda van fer-se les obres d'un immens col·lector d'aigües pendent des de feia dècades. Un dia, en aquestes obres, una gran grua va desequilibrar-se i va impactar contra la façana d'un edifici, afortunadament sense més víctimes que una paret on, de sobte, va aparèixer una finestra i un braç metàl·lic. Hores perdudes per anar a la facultat, o tornar, al vespre, envoltat de clàxons esverats. Van acabar les obres i van inaugurar el trajecte que em portava de casa a classe precisament quan jo ja no anava a aquelles aules perdudes.

Moltes nits tornava a casa caminant de nit, pel traçat de la via desferrada, sentint encara com una vibració estranya; poc més tard, les mateixes passejades nocturnes ja les feia sobre llambordes de fàbrica vermelles solcades de vies, sota l'ombra dels pals de la catenària encara per instal·lar, esquivant munts de sorra de les obres. Finalment, una nit, vaig haver d'apartar-me quan un tramvia en proves va aparèixer darrere meu, amb un innovador sistema de xiulet que imitava un timbre de telèfon. Vaig quedar enlluernat: eren uns tramvies de forma arrodonida,

blancs amb una franja groga obscura, elegants, silenciosos... Estava impacient per pujar-hi, però no vaig poder gaudir-los gaire, perquè pocs mesos més tard del viatge inaugural vaig marxar de València. El dia de l'entrada en servei, van posar en circulació totes les unitats: passaven una darrere de l'altra, atapeïdes de veïns, jo entre ells, entusiasmats. Van silenciar-se les veus que temien que el tramvia seria un nou trenet, i que la seva plataforma reservada entorpiria el trànsit i seria un nou mur. La resposta estava als carrers; a diferència del trenet, el tramvia segueix les normes del codi de la circulació, i a diferència de l'autobús, els seus moviments són absolutament previsibles, només pot avançar per la seva via. Si hi ha una col·lisió és perquè un cotxe o un vianant ha comès una imprudència.

A banda i banda de les vies florien les parades, no gaire lluny les unes de les altres, a raó d'una nova parada cada dues estacions de l'antic trenet que romanien, en algun cas rebatejades; a les andanes, generoses, van instal·lar-se les màquines de venda de bitllets i uns bancs de fusta a sota de la marquesina; el final dels bancs i la marquesina estava delimitat per un gran cartell il·luminat per dins, en el qual més tard posarien publicitat, però que en els primers mesos mostraven uns cartells representatius del barri on era la parada, amb una breu però interessant descripció de la seva història:



Les meves parades eren Trànsits, a Benicalap, el barri on vivia, i Vicent Zaragoza, per anar a la facultat, que en els temps del Trenet s'anomenava Benimaclet. L'actual parada de Benimaclet, on hi ha el transbordament amb la línia de metro, era l'anomenat Benimaclet 2, a l'altura del pas a nivell del carrer d'Emili Baró, al subsol del qual hi van construir la línia 3; quan van inaugurar el tramvia, aquesta

línia encara anava des de l'estació del Pont de Fusta travessant l'avinguda de Primat Reig cap al racó de Sant Llorenç i Alboraia, per tant, ja no vaig poder gaudir de la comoditat d'arribar en metro a la Universitat. Havia d'arribar fins a la següent, on baixava del Trenet per anar caminant fins a la facultat. Però mai no arribava a la primera classe, perquè en el camí es passava pel costat d'un cafè i un forn tot just acabats d'obrir: el flaire de la cafetera i dels croissants anava desviant la meua trajectòria cap al Cafè Donosti, on prenia cada dia el desdèjuni mentre llegia la premsa. Mai, en tota la carrera, vaig arribar a la facultat abans del migdia. Ho tenia tot calculat: a les 08:00, Llatí —amb una professora que coneixia molt bé la matèria perquè quan va llicenciar-se, el llatí encara era una llengua viva—; 09:00: Llengua Espanyola, és a dir transcripcions fonètiques, fonològiques, sintaxi i morfologia. 11:00, Gramàtica Normativa Valenciana 1: més transcripcions i més sintaxi. A partir de les 12 ja s'hi podia entrar a l'aula: Literatura espanyola, a les 13 hores Poètica, amb l'inoblidable César Simón, i a partir de segon curs, Crítica Literària. El meu pla d'estudis personal feia del cafè, la primera biblioteca; i després vaig atrinxer-me a la de la facultat.

Encara avui, quan vaig a València, agafo el tramvia i baixo a la mateixa parada, per anar a la facultat. La primera vegada que ho vaig fer, ja només de visita, el Cafè Donosti s'havia transformat en la Bocatería Wick's; com que soc un sentimental hi vaig fer la pausa, però el cafè més que torrefacte era torrefecte, i el flaire dels croissants havia estat substituït pel fum oliós d'una graella. Les últimes vegades que he passat per allà, les persianes estaven abaixades i sense rastre d'activitat. A dins, queden els meus records d'estudiant de Filologia barbamec, caraixut i sense un sou, que més tard esdevindria un macip errabund per les aules.

L'estació de metro Alameda, nucli de tota la part nova de la xarxa de metro posterior a la unió de les línies de Bétera i Lliria amb la de Torrent i la Ribera, i posteriorment de totes les ampliacions successives de la xarxa, obra de Santiago Calatrava mereix una digressió, una anal·lepsi i fins i tot una prol·lepsi.

El metro s'havia inaugurat l'any 1988, i quan va arribar el torn de la línia 3 eren els darrers anys del govern socialista a la Generalitat, i els meus darrers mesos a València; Calatrava ja havia presentat el seu megalòman projecte per a la ciutat: una Ciutat de les Ciències i les Arts, sense ciència ni art, amb un gratacels que havia de ser la gran fita d'un futur *skyline* de la capital, tres torres que sustentaven en trípede una tercera, esmolada cap al cel, i que a la vista de la maqueta tothom va posar-se d'acord en què semblava un espremedor de taronges avantguardista. Era l'època dels edificis icònics: totes les ciutats del món, i alguns pobles, volien tenir

alguna cosa de Calatrava,<sup>3</sup> o de Norman Foster, o de Jean Nouvel. Ningú coneixia el nom dels arquitectes de l'IVAM, o del Palau de la Música, que havien estat dues fites arquitectòniques i culturals de gran vàlua; i menys encara l'autoria dels edificis racionalistes de l'avinguda de l'Oest, o de la Finca Roja. Si no era car, famós i lluent, no era bo per a les ciutats.

Per a construir l'estació i el pont nou, va haver d'enderrocar-se l'antiga passarel·la de l'Exposició: un humil pont amb un parell de carrils per a la circulació, molt semblant al pont de Fusta —que no n'era— que havia substituït dècades enrere el veritable pont de fusta davant de l'Estacioneta. Aquell sector del Jardí del Túria encara no havia estat enjardinat: només hi havia uns camps de futbol de terra, una esplanada on s'hi havia fet algun concert o alguna paella massiva per Falles, i després un amuntegament de terres de l'excavació dels túnels del metro. En aquella terra de ningú va excavar-se el forat de la futura estació alhora que una mica desplaçada cap a la banda de la mar, va començar l'assemblatge de les peces del futur pont de l'Exposició. Un cop acabada l'obra subterrània i connectada al túnel que venia de Benimaclet, el darrer pas va ser, un cop muntat, desplaçar el pont, amb la seva característica forma parabòlica en el tauler i, a una banda el gegantí contrapès de columnes inclinades unides a la part de dalt, fins a posar-lo just a sobre de l'estació. Una operació veritablement titànica que va donar lloc a una de les obres més reeixides d'aquest enginyer —que no arquitecte— valencià. El resultat una ser una estació subterrània, però amb llum natural reflectida en el trencadís de rajola blanca que dialoga amb la tanca de l'Estació del Nord a la qual es podria arribar en metro des d'allà al cap d'un temps, en un clar homenatge a Demetri Ribes. Val a dir que aquest tipus de revestiments no sempre li han sortit bé a Calatrava, com per exemple en el cas del Palau de les Arts, per la dilatació de l'estructura metàl·lica a l'estiu i la consegüent compressió a l'hivern ha acabat per provocar el despenjament de tota la coberta de trencadís, que ha deixat al descobert la grisa, mediocre, lletja estructura interior d'aquell edifici i d'aquells anys de Rita Barbàrie i Mein Camps.

L'estació de l'Alameda —un altre cas de nom incomprendible mantingut en castellà—, a primer cop d'ull semblava desproporcionada per al servei ferroviari que tenia en aquell moment, ja que només hi arribava, pel nord, la línia 3; però a la banda de l'Albereda ja s'havia deixat mig construït el túnel cap a la futura línia 5,

<sup>3</sup> Vg. Llàtzer MOIX, *Queríamos un Calatrava. Viajes arquitectónicos por la seducción y el repudio*, Barcelona, Anagrama, 2016

que aniria fins el Marítim, a l'altura del bulevard de la Serradora, que no era sinó una avinguda resultant del soterrament de la línia de Renfe València-Barcelona, i al poc temps van acabar les obres de prolongació de la línia existent pel carrer Colom, fins a l'Estació del Nord i enllaçar amb les línies de la Gran Via a l'altura de l'estació d'Àngel Guimerà. Al cap dels anys, el que havia estat un ramal tècnic que unia el túnel de Colom amb el de la línia de Torrent a l'altura de l'estació de Jesús va ser remodelat per permetre la connexió dels dos traçats en aquell punt, la qual cosa va permetre que la línia 5 tingués una nova destinació a Torrent, que més tard esdevindria la línia 7. Tot semblava improvisat, des dels anys vuitanta, però en menys d'una dècada la xarxa anava prenent forma, i aquella estació era un dels seus punts clau.

En aquell moment, el pont de Calatrava va ser objecte de befa, mofa i escarni. Al diari —*fake-avant-la-lettre*— *Las Provincias* es feien campanyes en contra del pont, amb arguments estètics com ara que trencava el paisatge vuitcentista dels edificis del voltant, la qual cosa era una mentida molt evident, ja que si bé és cert que al passeig de l'Albereda hi havia alguns edificis remarcables, la perspectiva mirant dels del pont cap a la Porta de la Mar mostrava, a mà esquerra del carrer del Justícia efectivament un edifici neoclàssic de maó dels antics jutjats, però just al darrere, s'hi veia clarament la mola de formigó de l'edifici dels jutjats, que més tard seria reformat per a habitatges, coincidint amb la inauguració de la Ciutat de la Justícia de València; i just a l'altra vorera del carrer s'alçaven quatre torres de formigó —que encara hi són—, de setze plantes cadascuna que en el seu moment van ser dos dels edificis més alts de la ciutat. Que omplien el triangle entre la Porta de la Mar i la plaça de Tetuan pel costat del riu. Enmig de les obres del metro, quan la rotonda de Navarro Reverter amb la Glorieta estava envoltada per una tanca, hi va aparèixer una pintada molt curiosa: «Generalitat Valenciana, una solución, quiero...», que era una paròdia d'un anunci de detergents de l'època en què una mestressa exclamava: «Las manchas, una solución, quiero...!». Tot plegat, molt brut.

També es va dir que era perillós... però no per les mítiques relliscades que a diversos ponts del mateix autor, com per exemple el de Venècia, sinó perquè hi havia gent que, a altes hores de la matinada, s'enfilava per la mènsula que unia les columnes de la *peineta*, i baixava per l'altra banda com si fos un tobogan superb, ideal per a finals de la nit amb unes copes de més i unes neurones de menys. L'ajuntament va demanar a Calatrava una solució, i s'hi van instal·lar unes barres que impedié enfilem-s'hi. Tot semblaven pegues i pegats, per aquell pont. I per al projecte de la Ciutat de les Arts i les Ciències.

L'argument estètic detractor lligava molt amb les pintades que havien aparegut a les façanes de l'IVAM, que s'havia inaugurat no feia gaire: «Vamos a ganar y se van a acabar las tonterías que cuelgan en el IVAM», una pintada que rimava amb un crit d'entusiasme d'un alt militant del Partit Popular, Vicente Sanz, a la cloenda d'un míting: «Vamos a ganar y vamos a forrarnos». Un cop la premsa va fer-se'n ressò del seu crit d'alegria demoscòpica, sembla que va haver alguna pressió perquè fes un pas al costat, però no va fer cas; va continuar al partit com president provincial del PP a València i secretari del Grup Parlamentari Popular a les Corts. Va haver de dimitir després de fer-se públiques unes gravacions on el mateix Sanz reconeixia que estava «en política *para forrarse*» i qüestionava el futur polític del seu mentor, Zaplana, que al cap i a la fi, en les mateixes gravacions —que no van ser acceptades com a prova en el judici—. Un any després, amb Zaplana president, Sanz va ser nomenat cap de personal de RTVV i el 1999 secretari general. Càrrec en el qual va dedicar-se a fer llistes negres a Canal 9, el clientelisme i manipulació. Poc més tard, va ser denunciat per assetjament a les treballadores, amenaces i abús de poder.

En realitat, el problema de Calatrava no era estètic, sinó polític. Per la dreta valenciana ansiosa de recuperar el poder que havia mig perdut després de la mort de Franco, Calatrava era l'arquitecte socialista per antonomàsia: l'objectiu de la polèmica no era Calatrava, sinó Joan Lerma. Era l'any 1995: Rita Barberà ja era alcaldessa des de 1991 i assistia impotent als projectes lermistes amb Santiago Calatrava, que ja havia començat a sembrar de ponts blancs tot Espanya, especialment a l'Expo de Sevilla el Puente del Alamillo, on va construir-se el pont i després s'hi va fer passar el riu; i a Barcelona el de Bac de Roda. El projecte inicial de Calatrava per al parc del Túria era, i el temps ho va demostrar, megalòman, desproporcionat i inútil: milers de milions invertits en una postal blanquinosa que revaloritzava els terrenys del voltant, milions per a un Museu de al Ciència que multiplicaven per deu i per vint el pressupost dedicat a la Ciència pròpiament dita, i que servien per a mostrar als escolars com funciona un endoll. I també per a demostrar com funcionaven els endolls, a l'administració valenciana del moment.

Però va passar un fet terrible en molts aspectes, fins i tot per als interessos del PP a València. Eduardo Zaplana, nascut a Cartagena i exalcalde de Benidorm, va guanyar les eleccions autonòmiques de maig de 1995, i va poder formar govern, com a l'Ajuntament, amb Unió Valenciana. Començava un malson que va durar vint-i-cinc anys, però també arribava per al Partit Popular l'hora de la veritat a València; és a dir, l'hora de transformar totes aquelles crítiques, sobre llengua, urbanisme, model econòmic, etcètera, en fets, que els seus incondicionals esperaven fregant-se les mans. En tots els sentits.



Una de les primeres decisions del Govern de Zaplana va ser paraitzar immediatament el projecte lermista de Calatrava. La Ciutat de les Arts i les Ciències ja projectada i amb les obres en marxa no es faria. En el seu lloc, el conseller José Luis Olivas, que poc més tard esdevindria president interí de la Generalitat, va proposar un parc amb un guèiser gegant. Tothom va començar a fer broma amb el *chorrito de Olivas*. Però a qui no els va fer gens ni mica de gràcia va ser als constructors i especuladors, que tant els havien ajudat a créixer com a partit en l'oposició, i que ja comptaven amb els milions d'aquelles obres i, sobretot, la revalorització dels terrenys que havien anat comprant al seu voltant, per a construir habitatges de luxe amb vistes a la postal. És a dir, va produir-se un conflicte d'interessos que posava en perill un negoci rodó.

Per tant, la Ciutat de les Arts i les Ciències va continuar construint-se, però el projecte va ser reformat. Els fonaments del gratacels ja estaven fets, milers de metres cúbics de formigó ja estaven sota terra, esperant alguna cosa que sustentar: hi va caure una òpera, completament innecessària tan a prop del Palau de la Música construït a la prolongació de l'Albereda als anys vuitanta. El museu va acabar-se —no sense polèmica perquè Calatrava havia oblidat posar unes sortides d'emergència, que els bombers van exigir i que van haver d'afegir-se en forma de rampes a banda i banda de l'edifici. També van construir-se d'altres edificis, de mica en mica, com ara un hivernacle, un àgora, un nou pont sobre el Túria i un Parc Oceanogràfic. Per a blanquejar aquella monstruositat se li va donar nom reial Ciutat de les Ciències Príncipe Felipe i, a banda i banda del complex anaven emergint com bolets desenes de torres de pisos de luxe i arquitectura anodina, sense cap altre diàleg amb el barri i l'entorn tret de les vistes a la nova postal blanca i radiant de la capital del *Levante Feliz*.

En tot cas, polèmiques al marge, l'estació Alameda i el seu pont em continua semblant una de les obres més encertades d'aquells any a València. I ara que les línies de metro que hi passen omplen les seves quatre andanes amb regularitat, i que tot l'entorn ha estat degudament enjardinat, cal reconèixer que, de tant, en tant Calatrava i el seu equip, l'encerten. No sol passar... ☺