

Antoni Martí Monterde

Memòries d'un vagó de ferrocarril

Història sentimental
del corredor mediterrani

Premi d'Assaig
Mancomunitat de
la Ribera Alta

TEXTURES



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».³² 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».³³ No serà aquest el cas, però fins on arriba la meua memòria hi ha trens; sobretot uns trens concrets que, quan era un vailet em semblaven molt grans, i que amb els pas dels anys vaig descobrir que en realitat eren molt petits, tan petits que els anomenaven amb un diminutiu: els trenets; 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 molt pocs records d'aquella escola; de fet, només un o dos. El camí

32. Fuster, J. (2002). *Obra completa, vol. 1. Poesia, aforismes, diari, vinyetes i dibuixos* (edició a cura de Josep Palàcios i Antoni Furió) (p. 236). Barcelona-València: Edicions 62 i Publicacions de la Universitat de València.

33. Saborit, P. (1991). *Introducció al desconcert* (p. 67). Barcelona: Edicions 62.

cap al parvulari passava necessàriament al costat d'unes vies, i a mi em feia por el pas del tren tan a tocar de nosaltres. Temia, potser, que de les 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 a 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, gemegadorament; 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 adesiara aquells monstres de color verd fosc, amb unes ratlles grogues als costats, que al seu pas feien vibrar el terra i tremolar els vidres. Aquells ginys emetien un soroll elèctric i, 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. Cridaven 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, vam anar a viure a Benicalap, un barri obrer on la ciutat perdia el seu nom, que tenia dues estacions del trenet: Benicalap, amb una torre de guardabarreres blanca, arrodonida, on també es trobava el despatx de bitllets, i el baixador 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 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, a Pont de Fusta, estació central de la CTFV (Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València), que anteriorment també s'havien dit Ferrocarriles Económicos, i en aquells anys FEVE (Ferrocarriles 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 guardabarreres, se solia dir, simplement, «a València», i la quantitat 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 séquies. 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 es conserven molt poques imatges, però hi ha el rastre inconfusible de l'antiga estació de Marxalenes, que va ser la primera terminal 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 per 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, els 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 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 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 *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 Bugies, molt semblants als Portuguesos, però dotats de tracció, que funcionaven

com a locomotores al capdavant de composicions de Portuguesos. Hi havia 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 havia 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'engrenatge que els unia: eren els Empalmats. La composició dels trens era un misteri; hi havia Portuguesos que eren màquines, però sovint una Bugia o una Wumag arrossegava dos o tres tipus de remolcs diferents. Els 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 la sigla CTFV 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 arrossegava els altres, era desenganxat en una maniobra que a mi em semblava hipnòtica i perillosa. Ho era, sobretot, per les espurnes que saltaven quan els operaris, amb una perxa, separaven les connexions elèctriques entre la locomotora 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—, transmetia l'electricitat als motors. 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-hi 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 les 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 nets, 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 color blau cel, amb ratlles platejades als costats, i amb el logotip de 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 bicolores, 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 Pont de Fusta i se n'anaven per les vies de la dreta, cap al Grau, i també cap a l'Horta Nord, Alboraia 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* de color blau, com un coixí. Els anomenaven els Fabiols, 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 a justificar 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 perquè discorre per uns paisatges cantàbrics espectaculars. A començaments dels anys setanta, quan el Carreño, com també la CTFV (Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València), va passar a ser propietat de la FEVE, Ferrocarriles 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 van arribar era lamentable, però diuen que els ferroviaris dels tallers de 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 van funcionar fins al tancament de la línia del Grau, que durant un temps continuava des de 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 se separaven cap a Bétera o Lliria. Empalme, durant un cert temps, va ser estació *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 passatgers havien d'esperar la sortida dels metros del túnel, o l'arribada per la línia de Lliria 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 viatgers 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 i 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 hi van organitzar una exposició, a les andanes de 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 dels Fabiolos; de fet, hi va haver un petit referèndum al respecte. Sembla que va guanyar aquesta darrera, i els detalls de color groc sobre fons blanc han estat durant molt de temps el disseny predominant tant per als vagons de Metro com per als del tramvia.

Una tarda, mentre esperava a Marxalenes per a poder passar la via per anar cap a l'escola on vaig fer la segona etapa d'EGB, vaig notar una tremolor diferent del 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 dels 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 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'enganxament protegit sempre amb un plàstic de color blau fosc, molt brut; al remolc hi havia una altra cabina de conducció. No els vaig veure mai acoblats de cap altra manera; de fet, les testeres eren compactes, i no hi havia el típic mecanisme d'enganxada. Tenien un detall que va fer remoure algun record massa pàl·lid: les portes

eren automàtiques, i en obrir-se es desplegaven 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, des d'on partien els trens cap a *Villanueva de Castellón*, és a dir, la línia que havia d'anar al meu poble, Torís, però va ser desviada cap a Castelló.

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 Pont de Fusta per a donar servei a Alboraia i Rafelbunyol. Ja havien començat les obres per al desferrament de 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. La intervenció eliminaria els passos a nivell del carrer d'Alboraia i de l'avinguda del Primat Reig i, 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 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 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 la línia.

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 per davant 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 Pont de Fusta que era completament diferent de la resta, però no passava mai per la meua línia. No havia agafat mai 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-hi 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. Poc més tard, la galeta de la FEEV 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'estretesa mental de Renfe. Va haver-hi, però, alguns casos en què 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 Pont de Fusta havien arribat a passar nou milions de passatgers en un any, malgrat que el servei continuava fent-se amb aquella ferralla; entranyable, sí, però ferralla, al cap i a la fi. La xarxa de Pont de Fusta donava servei a un munt de pobles i ciutats mitjanes, amb terminals a Lliria, Bétera, Rafelbunyol, i estacions de pas molt importants com Montcada i Seminari, Paterna, Burjassot, Alborià, Meliana, sumant-hi les que des de Jesús anaven cap a Paiporta, Torrent, l'Alcúdia i Castelló; 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

l'antic estadi i els 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 primer estadi modern: el camp de Vallejo, on va jugar fins a l'any 1968. Aquest estadi estava just al costat de la platja de vies de 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-hi 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 viacrucis sense via. Calia fer un transbordament a 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 Pont de Fusta o Benimaclet fins als 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 dels Orriols o església del Sagrat Cor, sinó Santa Maria d'El 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 en 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 ha arribat a estar

en Primera Divisió. Però quan hi he tornat, sempre he pujat a la part de dalt de les graderies que toquen Alboraià —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 que calia fer per a posar al dia aquelles línies no fos considerada prioritària per les autoritats, concentrades sobretot en els serveis de Rodalies de Renfe, tot just desplegats a finals dels anys setanta, i en les connexions entre les grans ciutats. 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 Marqués del Túria i Germanies de les línies de Bétera, Lliria pel nord, i Torrent i Castelló pel sud, amb trens nous. Una de les proeses de la construcció del túnel per sota de la Gran Via 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'hagueren 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 em vaig adonar que les vies ja havien estat arrencades, que el balast era despullat de raïls i de dorments, i que només en 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, i em va venir al cap un poema de César Simón: «Elegía del trenet eléctrico»:

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

Pero aquella estación...
Y aquel azul...

Cómo se va hacia dentro
la verdad, oh noche
perdida, circulando,
silbando 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.