

Sense tren, encara

L'ONZE DE juliol 1969, el trenet féu el darrer viatge entre Carcaixent i Gandia i el deu de febrer de 1974 es tancà el tram de ferrocarril que encara unia Gandia i Dénia. Els ajuntaments de les tres comarques afectades, la Marina, la Safor i la Ribera batallaren perquè la via ampla substituís la via estreta cancel·lada. Sense èxit, tot s'ha de dir, malgrat els pronunciaments grandiloqüents dels polítics franquistes. Vist que la cosa no tenia pedaç, els regidors s'afanyaren a demanar els terrenys per a serveis públics, o això deien. Altra cosa fou la destinació final. A Xeraco, l'afany demolidor que perfilà els ajuntaments de llavors, féu caure sota la petita l'estació, la via i el moll i talà els immensos arbres que custodiaven el pas del tren. No deixaren estaca en paret, només les pedres de l'andana que primer delimitaven el camp de futbol i després romanen quietes i ertes al cercol d'uns arbres del Poliesportiu. Passat el temps, quaranta anys, la ineptitud política dels dirigents valencians continua sense restablir la comunicació ferroviària, imprescindible per als interessos comarcals.

Aquest número de *L'Escudella* tracta la vida de la via des de diversos aspectes amb un quadernet central que recull algunes de les fotografies més emblemàtiques del tren. El primer article és a càrrec d'Encarna Sansaloni que revisa la història del tren més pròxima a Xeraco, des del primitiu *tramway* a sang fins a la clausura. El segon és un text erudit i ben documentat de Virginia García Ortells que revisa el recorregut històric de la línia a partir de la figura dels enginyers i polítics que la feren possible. El tercer, de Francesc Torres, se centra en la construcció de la via del tren a Xeraco i facilita una interessant relació dels terratinents expropiats. Al quart, Rafel Campos basteix un territori memorialístic del fills dels guardabarreres i la vida dura d'aquell temps. Antoni Martí, al cinquè article, circula per altres andanes i en un text evocador dibuixa un espai temporal adornat amb la narració d'algunes anècdotes substancials. El text que tanca la revista de *L'Escudella* és un interview amb Miguel Pous, fill del qui fou cap d'estació de Xeraco, el darrer d'Oliva i destacat empresari de Xeraco.

JOSÉ LUIS PLANES

Al voltant de la celebració dels 150 anys de la inauguració del tren Carcaixent-Dénia (1864-2014)

ENCARNA SANSALONI MARTÍ

ARA QUE els diferents pobles per on passava el tren Carcaixent-Dénia celebren els 150 anys de la seua inauguració i que als mitjans de comunicació apareixen notícies sobre la perllongació fins a Dénia de la línia del tren de València-Gandia, clausurada el 1974 amb la promesa de la immediata obertura amb amplària normal, creiem que és un bon moment per a preguntar-se com serien els nostres pobles si no haguera passat primer aquell tramway mogut a sang, pioner a tot Espanya, i després el tren de vapor, com haguera prosperat l'agricultura d'aquestes terres en uns moments en què el transport de mercaderies es feia a llocs de cavalleries i amb carros. Per aquest motiu cal dignificar-lo, traure'l de l'oblit i donar a conèixer la rellevància econòmica que va tenir el tren.

Tenim un deure amb les noves generacions per a què el seu record perdure en el temps, a la vegada que pugua ser un descobriment per a tots aquells que no arribaren a conèixer-lo. Sembla que cada vegada el tren queda més allunyat de la memòria dels més majors, difícilment es pot estimar allò que no es coneix.

Durant 105 anys, entre 1864 i 1969 en què es tancà la via Carcaixent-Gandia, bona part dels quefers quotidians dels nostres pobles es van desenvolupar a prop del trenet. La seua rellevància fou enorme i durant la seua existència va ser testimoni silenciós dels canvis en el paisatge i l'economia de les terres per on va discorrer.

El projecte del tram-way 1864- 1881

El tramway va ser una realitat gràcies a Alcalà de Olmo, militar retirat que vivia a Gandia, el qui posà en marxa aquest projecte entre altres raons perquè cap ferrocarril dels construïts fins aquest moment passava per aquestes terres, alhora que es buscava una eixida per a la producció agrícola i ateses les males comunicacions per carretera.

En qualsevol cas, no podem oblidar que davant de qualsevol procés de transformació i d'innovació, sempre hi ha darrere empresaris capitalistes, que aposten per la inversió i l'afany d'innovar. Aquest va ser el cas de Vicente Alcalá de Olmo, per això cal analitzar la incidència que va tenir, per als pobles de la Ribera, la Safor i la Marina, aquest nou mitjà de locomoció i transport tan primerenc, els entrebancs que van suposar la construcció i articulació d'aquesta xarxa viària, així com el procés de desenvolupament economicoagrícola, industrial i comercial que propicià el tramway i després el tren a vapor.

Aquest tramway de tracció animal, pioner a tot Espanya, va ser una inversió dels burgesos enriquits per la compra de terres durant la desamortització i amb interessos en les comarques per on havia de passar. No hi dubtaren a donar suport al projecte



Últim viatge del tren Gandia-Dénia. Estació d'Oliva

d'Alcalà de Olmo perquè veien un bon negoci enviar la producció agrària a València i a Madrid a través del ferrocarril de Carcaixent. El tramway en realitat eren uns vagons arrossegats per haques i rossins amb les rodes acoblades a uns rails que circulaven a una velocitat de 15 km/h. A fi que les cavalleries caminaren de manera més còmoda entre els carrils i no es produïren descarrilaments els construïren d'una amplària de 1'38 m amb el balast cobert de grava. El tramway no va ser el primer ferrocarril d'amplària mètrica construït a Espanya, com sempre s'havia dit.

Des de 1861, en què es va constituir la societat concessionària i van començar formalment les obres, fins a febrer de 1864 en què es va inaugurar, van passar tres anys. El 8 de febrer de 1864 entraven en circulació els 36,56 km que formaven aquest primer tram entre Carcaixent i Gandia. Va tenir una vida molt curta, tan sols dèssset anys per les pèrdues produïdes. L'empresa estava mancada de capital i de liquiditat. L'any 1881 fou transferida al marquès de Campo, el gran benefactor dels ferrocarrils valencians, que el va transformar en un ferrocarril econòmic de vapor. El 1884 s'ampliaria amb el segon tram Gandia-Dénia, que ja funcionava des de 1879, però amb tracció animal.

El tren de via estreta 1881-1969

El projecte de transformació a vapor el va redactar l'enginyer Navarro Reverter. Les obres que es realitzaren per a condicionar les infraestructures del tramway al tren de via estreta, foren ràpides, tan sols van durar cinc mesos, perquè s'aprofitava la infraestructura. L'objectiu consistia a augmentar la capacitat de transport de mercaderies i que els productes agrícoles pogueren arribar amb rapidesa a les principals ciutats de consum.

El 28 de novembre de 1881 s'inaugurava la tracció a vapor amb tres locomotores per al tram de Gandia a Carcaixent; el 14 de maig de 1883 ho va fer la primera locomotora de vapor entre Gandia i Dénia, però encara tardaria quasi un any a inaugurar-se el servei comercial i públic, el 30 de març de 1884. Els 65,4 km de traçat discorrien quasi plans; el tren començava a Carcaixent amb una cota sobre el nivell del mar de 22 m, pujava a la Barraca d'Aigües Vives a 75 m. A partir d'ací el traçat descendia i en el canvi de comarca, de la Ribera a la Vall d'Alfara, al Portitxol, s'hi atenya la cota més

alta: 107 m. Aquest era el tram amb més corbes de tot el recorregut, amb la finalitat de salvar els desnivells. Quan el trenet aplegava a l'estació de Benifairó, l'altura havia descendit a 51 m, a Tavernes la cota era de 15 m. Les obres més consistents es realitzaren per travessar el riu Vaca. A partir d'ací el trajecte era quasi pla, fins a aplegar a Dénia, amb tan sols 3 m de cota sobre el nivell del mar.

El trenet Carcaixent-Dénia, convertit en ferrocarril econòmic amb tracció a vapor, funcionava i transportava mercaderies. Durant el primer quinquenni, 1885-1890, va augmentar el tràfic comercial i els ingressos de la línia es van acostar al mig milió de pessetes, de manera que es van aconseguir les 47.000 tm de mercaderies el 1890. Es donava servei a tres comarques molt importants en la seua producció agrícola: la Marina, la Safor i la Ribera, sota la supervisió del propietari, el marquès de Campo.

L'any 1889 va morir José Campo i el 1891, els seus hereus van vendre la Societat Almansa-València-Tarragona (AVT) i el tren Carcaixent-Dénia, que formava part de l'AVT des de 1889 a la companyia Ferrocarriles del Norte de España, coneguda popularment per Ferrocarrils del Nord¹.

Modernització de les infraestructures viàries sota la companyia de ferrocarrils del nord

Durant el temps que va romandre sota la poderosa Companyia del Nord, 1891-1942, aquest ferrocarril va ser explotat de manera semblant als ferrocarrils de via ampla. Modernitzaren i milloraren les instal·lacions i el material mòbil, amb nous vagons de mercaderies, cotxes de viatgers més còmodes i segurs. Per tal d'adaptar-se als nous temps, s'incorporaren locomotores més potents, automotors tèrmics, més coneguts com autovies, amb motor de gasolina i dièsel, per combatre la competència del transports de camions, reduir costos i estalviar energia.

Les petites i antiquades locomotores de vapor, amb les màquines dièsel i els autovies, van ser tot el material que utilitzar el trenet, primer durant l'etapa de la Companyia del Nord i posteriorment en EFE, 1926, i FEVE, 1965.

Articulació del mercat i de les comunicacions

Els trens de via mètrica compliren la missió d'articular el mercat en aquells llocs on els grans eixos ferroviaris no arribaven. Aquest fou el cas de la Safor perquè el tren era la porta d'entrada i d'eixida de moltes comunicacions als segles XIX i XX perquè molts pobles no tenien accés directe a la carretera general i el tren Carcaixent-Dénia va complir aquesta missió.

Al voltant del tren s'esbrinen els factors gràcies als quals a la Safor va fluir el comerç i la indústria a partir d'una agricultura comercial. De les estacions eixien tones i tones de productes agrícoles: taronges, pansa, moscatell, cacau, blat, dacsa, garrofes, vi, oli, sense oblidar les maduixes de la Valldigna. S'ampliaren els molls de les estacions, es construïren noves vies mortes per als vagons de mercaderies a l'espera de ser transportats pel tren. Eren temps en què el transport per carretera era quasi inexistent o molt dificultós. Tant era el volum de productes agraris que el 1913, la Companyia del Nord va incloure la circulació d'un nou tren, anomenat Tren Fruitera núm. 1680, per al transport de fruites des de Gandia i Xeraco a Carcaixent, però sense parada a Tavernes². Els comerciants de Tavernes protestaren i l'ajuntament acordà sol·licitar a

¹ L'any 1860 José Campo creà la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT) amb les companyies de la seua propietat: la Companyia de València a Xàtiva, la d'Almansa-Xàtiva i la de València-Tarragona. El 1881 va comprar la concessió del tram Gandia-Dénia a Francisco Carreres Jofre i el 1882 va obtenir l'autorització per a transformar-lo en econòmic amb tracció a vapor. La prolongació fins a Dénia es va inaugurar el 1884. L'1 d'agost de 1889 fou transferit aquest tram a l'AVT, de manera que el marquès de Campo va quedar de concessionari exclusiu del ferrocarril Carcaixent-Gandia-Dénia.

² Arxiu Diputació Provincial de València. Extracte d'acords municipals corresponents a maig de 1913. Inscrit el 13 d'octubre 1913 al BOPV.



Estació de Tavernes de la Vallldigna. AMT

la Companyia del Nord que aquest tren realitzarà parada a Tavernes «*para embarcar en el miso aquella classe de marcancials*» i que la facturació de les mercaderies per a Barcelona fóra al mateix preu que s'aplicava a l'estació de Xeraco³.

Aquest tren sempre va patir una greu manca de vagon. L'any 1927 l'Ajuntament de Tavernes demanà a la Companyia del Nord 10.000 vagon per a traure tota la producció d'hortalissa es produïa al seu terme. En contrapartida la Companyia del Nord, propietària de la línia des de 1891, lliurava cada any a l'estació de Tavernes uns 4.500 vagon, amb la manca d'uns 5.500 per a completar el transport que era desviat per carretera.

Durant la dècada dels anys 30 l'exportació de la taronja es feia per transport marítim. Des del port de Gandia i València es transportava amb carros i sobretot pel ferrocarril Carcaixent-Dénia, amb transbordament a Carcaixent, amb el consegüent retard en l'enviament de les taronges als centres internacionals dels mercats europeus.

En el capítol d'arribades, cal destacar la farina, la fusta per a confeccionar caixes i mobles, els adobs, el carbó mineral, els materials de construcció, com les llambordes i els carreus, materials necessaris per a la construcció de les voreres dels carrers i les canonades per a la canalització de les aigües i els combustibles líquids com el petroli per l'enllumenat públic.

Tot no va ser progrés, al llarg de la dura postguerra entre 1942 i 1952 les cartilles de racionament i les cues per obtenir farina, oli, creïlles i petroli per a cuinar, protagonitzaren la vida quotidiana. Molts llauradors desviaven blat, cacau i arròs al mercat negre per tal d'obtenir ingressos addicionals. La imatge d'hòmens, dones i xiquets fent estraperlo des del trenet i tirant els fardells per la finestra en aquests anys era normal, malgrat les inspeccions en ruta i les multes de la Guàrdia Civil. Aquestes històries, moltes vegades viscudes en la postguerra pels més vells i contades als més jòvens, són un bon exemple de com els hòmens i les dones feren del tren un mitjà per a sobreviure en temps difícils.

La dècada dels anys 50 del segle XX fou de recuperació econòmica. La política franquista començà a donar suport al transport per carretera i els camions planteja-

³ Arxiu Municipal de Tavernes de la Vallldigna. *Llibre d'actes*, acta 25 maig 1913. A-43. Anys 1912 a 1913.



Accident del tren. Oliva

ren al tren una forta competència, de la qual mai no es recuperaria. Amb camió es transportaven verdures, hortalisses, taronges i arròs perquè no havien de fer el canvi de via a Carcaixent. Així, a poc a poc, el tren quedà relegat per a transportar adobs, fusta, carbó, ciment i passatgers.

Intents de transformació de via estreta a via ampla

Una lluita sense quarter es va desenvolupar al llarg de la vida del tren: són els intents de transformació de via ampla, la lluita que portaren els pobles i ajuntaments units durant quasi tota l'existència del tren per a què la via es transformara en ampla i que desapareguera el famós transbordament a Carcaixent. Era evident que el trenet tenia un gran desequilibri, entre la producció que havia de transportar i la capacitat de càrrega que oferia, perquè la producció citrícola s'havia triplicat. Es transportaven *en «carros más de 200 toneladas diarias, por la falta de capacidad del ferrocarril de Carcagente»*⁴.

La realitat era que per a poder transportar per ferrocarril les taronges i altres productes als mercats peninsulars i als internacionals calia realitzar dos transbordaments, un a Portbou i l'altre a Carcaixent. A poc a poc i amb el pas del temps, els documents reflecteixen cert cansament de les corporacions⁵, ja que al mateix temps que seguien les reivindicacions per demanar l'ample de via, començava a prendre força el projecte d'unir València per la costa fins a Alacant⁶, per enllaçar amb la línia de Carcaixent a Dénia al quilòmetre 23,226, situat a Tavernes, des d'on s'eixamplaria la via fins a arribar a Dénia. L'argument utilitzat pels partidaris era l'obstacle del Portitxol, mentre que els detractors feien menció de l'obra d'enginyeria que suposava la construcció del pont sobre el riu Xúquer a Cullera.

El tancament de la línia: 11 juliol 1969

Estava clar que un ferrocarril de via estreta tenia els dies comptats si no se'n modernitzava la infraestructura. Moltes van ser les veus que clamaven per a què les autoritats foren sensibles i es construïren els nou quilòmetres escassos que separaven Carcaixent de Castelló de la Ribera, població unida a València per ferrocarril de via estreta. Es va perdre l'oportunitat d'unir aquesta important artèria econòmica de forma ràpida i moderna.

El Consell de Ministres aprovà, el març de 1969, que el tancament de la línia es realitzara al mes d'abril. Tan bon punt es conegué la notícia, començaren a mobilitzar-se els ajuntaments implicats, sobretot Oliva i Dénia. Els pobles s'alçaren en peu de guerra contra aquesta mesura, en descobrir que es quedaven sense aquest eix de comunicació. A Xeraco les actes municipals reflecteixen la preocupació de la corporació muni-

⁴ «Producción y circulación en el Ferrocarril Carcagente-Denia». *El Mercantil Valenciano*. Dissabte 1 de juny de 1929.

⁵ *El Mercantil Valenciano*, 24 maig de 1933. Arxiu Ateneu Mercantil de València. Ferrocarril Carcagente Denia. Reunión en Tabernes de Valldigna. «Censurable actitud de Gandía al no acudir a la reunión y tenerlo ello por norma».

⁶ *Levante*, 5 novembre de 1955.

cial i s'aprovà demanar a FEVE que els terrenys ocupats per l'estació del ferrocarril, annexos i via fèrria, situats dintre la població, foren cedits per la companyia a aquest ajuntament *«por la necesidad de terrenos (...) hacen falta para Escuelas, Ayuntamiento, Casa Sanidad, Casa Sindical, Hermandad de Labradores, Biblioteca, Círculo Cultural»*⁷.

L'11 de juliol de 1969, el trenet efectuà l'últim viatge des de Carcaixent a Gandia, després de 105 anys i de 88 de tracció a vapor, de transportar milers de tones de taronges, fruites, hortalisses, carbó, adobs, ciments. La Ribera, la Safor i la Marina es van quedar sense aquest mitjà de transport. Les seues estructures al llarg dels anys es van quedar obsoletes. La política franquista del moment afavoria el transport per carretera i FEVE va decidir tancar les línies amb pèrdues, tan sols van sobreviure les línies mètriques que es transformaren en transports metropolitans. El tren es va tancar en un moment en què un altre vesant per als trens adquiria molta importància: el servei de passatgers. No es va tenir en compte que el port de Dénia era la porta d'entrada dels turistes que anaven i venien des de les Balears i que amb tren es desplaçaven fins a Carcaixent i des d'allí fins a València.

L'interventor Armando Lemos Marí va ser la persona que es va encarregar d'arreglar els documents de cessament de servei, signats pels caps de cadascuna de les estacions, i les claus de les estacions del trajecte des de Carcaixent fins a Gandia. També ho faria el 10 de febrer de 1974 quan es tancà definitivament la línia Carcaixent-Dénia⁸. Aquest dia desapareixia l'única ruta ferroviària que unia Dénia amb la capital valenciana, amb la promesa que es construiria immediatament la prolongació des de Gandia fins a Dénia, de via ampla.

Encara no s'havia produït el tancament de la línia i ja es treballava en el projecte del tren de via ampla que uniria València amb Gandia. Es tractava de construir un ramal fins a Tavernes, al ferrocarril entre Silla i Cullera, inaugurat en 1878, de via mètrica i convertit en via ampla el 1935. L'Ajuntament de Xeraco, acordà en sessió ordinària demanar informació al Ministeri d'Obres Públiques:⁹ Aquest tram fins a Gandia fou inaugurat el 23 de maig de 1972.

L'any 1979, l'Ajuntament de Xeraco després de llargues negociacions i al·legacions amb els Serveis Tècnics del Ministeri d'Hisenda i la Direcció General del Patrimoni de l'Estat adquirí de FEVE els 10.385 m² de terreny urbà pels quals abonà 2.077.000 pts. La corporació municipal acordà sol·licitar a la Diputació Provincial un préstec per aquesta quantitat, per cinc anys i sense interessos. Per la seua banda, FEVE renunciava a inscriure aquets terrenys al Registre de la Propietat a nom seu¹⁰.

Després de la desaparició l'any 1969 el tren és reivindicat per molts col·lectius, que demanen la reposició de la línia fins a Dénia per la gran importància d'aquest corredor comercial. El temps, però, posa les coses al seu lloc i s'ha encarregat de fer-nos veure que si aquest tren s'haguera modernitzat i adaptat als nous temps ens haguera portat a ben segur una altra manera en el quefer quotidià dels nostres pobles.

⁷ Arxiu Municipal Xeraco (AMX). *Llibre d'actes*, acta de 31 de març de 1969. Alcalde Sr. Juan Peiró *«teniendo conocimiento de que el día 10 de abril dejará de funcionar el ferrocarril (...) y siguiera un desmantelamiento de las instalaciones (...) y la enajenación de terrenos (...) este ayuntamiento acuerda que se negocie con la Dirección General de FEVE, con la Dirección General del Patrimonio (...) la adquisición de los terrenos del ferrocarril del casco urbano»*.

⁸ *Las Provincias*, 26 juliol 2009.

⁹ *«Se van a llevar a cabo obras para la adaptación de las líneas férreas existentes de vía estrecha a vías anchas (...) las mencionadas obras ya han salido a subasta (...) produce entre los vecinos cierta inquietud (...) acuden al ayuntamiento en demanda de información y no se les puede dar por falta de la misma»*, demanava que es facultara a l'alcalde per a realitzar aquestes gestions i *«dirigirse al Ingeniero Jefe de Ferrocarriles (...) y pedirle ser oídos en la redacción del proyecto a su paso por esta población»*. AMX. *Llibre d'actes*, acta de 9 de setembre de 1969.

¹⁰ AMX. *Llibre d'actes*, acta de 29 de juny 1979. Alcalde Joan Sanchis Coscolla.

Del primer tramvia de tracció animal al ferrocarril Carcaixent-Dénia

Enginyers i conceptes

VIRGINIA GARCÍA ORTELLS
Universitat de València
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

ENTRE 1864 i 1974 les poblacions de Carcaixent, Gandia i Dénia es connectaven a través d'una xarxa lineal de comunicació fèrria que unia les comarques de la Ribera, la Safor i la Marina. Un territori marcat per unes infraestructures unides a un projecte ferroviari. Els enginyers del ferrocarril plantejaren, desenvoluparen i executaren la idea. A través d'aquests professionals aprofundirem en la història de les companyies que els contractaren, en les infraestructures, el paisatge existent i l'arquitectura ferroviària. Un valuós patrimoni industrial que cal conservar i valorar¹.

Alcalá Olmo i Morales, Vicente: la promoció d'un tramvia de tracció animal de Carcaixent a Gandia

En los espacios que deja la red de los ferrocarriles al vapor, queda un enorme vacío inmenso que llenar por los tranvías, para sacar de un aislamiento funesto a las poblaciones ex-céntricas, y llevar sobre aquella líneas principales el tributo de los transportes que por su importancia reclaman².

Alcalá Olmo pertanyia a una família de tradició aristocràtica i militar³. L'any 1835 començà els estudis militars al Col·legi d'Artilleria de Segòvia, el 1846 fou ascendit a capità d'Infanteria i el 1854 a tinent coronel. A final de la dècada dels cinquanta, Alcalá Olmo substituï l'activitat militar per dedicar-se a la xarxa de comunicacions terrestres, probablement a causa d'haver participat en l'alçament d'itineraris topogràfics, estadístics i descriptius⁴. L'any 1858 presentà una memòria que tractava del *tramway* de Gandia a Carcaixent amb la intenció de vendre i explicar la viabilitat i rendibilitat de l'itinerari, a fi de cercar-hi els inversors adequats, n'era el concessionari de la línia⁵. Hi explicava que la riquesa agrària de la zona, que sobrepassava els 2.000 rals llavors, necessitava un mitjà alternatiu a la carretera i considerava el transport ferroviari el més adequat per al transport del moviment comercial de les poblacions de Dénia, Pego i Gandia⁶. A la me-

¹ Aquest article s'inclou dins els objectius del Projecte I+D+I *Catálogo de las principales obras públicas de la Comunidad Valenciana. La herencia de sus ingenieros*. Ref: HAR2008-057229/ARTE. Ministerio de Ciencia e Innovación. Subdirección General de Proyectos de Investigación.

² Cita del comte d'Adhémar invocada per Alcalá Olmo en suport de les seues conclusions, Vicente AL-CALÁ OLMO: *Memoria que trata del Tram-way desde Gandia a Carcagente proyectado por El Coronel Comandante del Cuerpo de E.M. del Ejército D. Vicente Alcalá Olmo*, Imprenta de José de Orga, València, 1858.

³ Archivo General Militar de Segovia (AGMS), lligall A-1046.

⁴ Vicente Alcalá de Olmo (Valencia 18/03/1820-Gandia 19/03/1902). Per aprofundir més en la vida personal i militar d'Alcalá de Olmo, vg. Jesús E. ALONSO: *De la Safor a la Cuba Colonial. Vicent Alcalá de Olmo, un militar emprendedor*, Gandia, 1999, pp. 17-24.

⁵ V. AL-CALÁ OLMO: *Memoria que trata del Tram-way...*, op. cit.

⁶ «Proyecto de Tram-way de Carcagente a Gandia», 15 de maig 1859, concessionari Vicente Alcalá Olmo, revisat per Revenga. Archivo General de la Administración (AGA), sig. (4) 102, Caixa 25/7039.



Estació de Xeraco

mòria, Alcalà de Olmo argumentava que la tracció a vapor esdevindria un error perquè el moviment comercial, malgrat la seua importància, no seria suficient per a rendibilitzar l'enorme inversió necessària⁷. Advocava per les cavalleries, com a Amèrica, perquè aquest sistema de tracció només implicaria una tercera part de la despesa del vapor. Un mitjà fàcilment adaptable a qualsevol tipus de terreny que podia travessar sense perill els carrers de les poblacions. La necessitat un transport ferroviari, els avantatges econòmics i el desenvolupament del comerç i l'agricultura foren els factors que presentà Alcalà Olmo en la defensa de projecte. Per Reial Ordre de 4 de juny de 1861 fou declarat supernumerari per a dedicar-se als treballs ferroviaris. Fou l'any de la constitució de la Companyia Anònima del Tramway de Carcaixent a Gandia. Les obres començaren el mes de maig d'aquell any i el tram Carcaixent-Gandia s'inaugurà el 8 de febrer de 1864⁸.

Una infraestructura essencialment econòmica

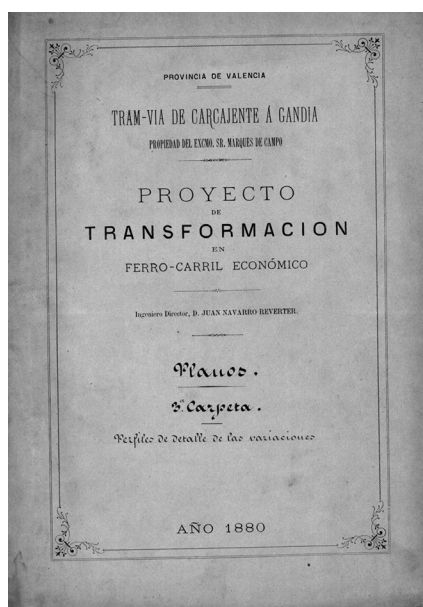
Alcalá d'Olmo, a la memòria del projecte de 1859 i en estudis i publicacions posteriors, definia l'economia com el «*objeto esencial a que se debe atender en la construcción de los tram-vías*»⁹. Aquest principi havia d'estar present en totes les construccions i bandejar la creativitat dels enginyers, malgrat que presentaren «*obras muy acabadas y regulares en las cuales el gasto no es reproductivo*». Segons la memòria, les obres necessàries devien executar-se i satisfer les necessitats dels treballadors, dels animals, de les màquines i dels viatgers. S'hi atendria a la qualitat, sense concessions al luxe, amb línies econòmiques, sòbries, sense ostentacions que «*solo sirven para cubrir despilfarros y dilapidaciones de los fondos de las Sociedades*».

Aquest plantejament no resultava nou en la construcció d'estacions i traçats ferroviaris. Inmaculada Aguilar ha establert les relacions i referències amb altres memòries anteriors i molt pròximes, com el projecte de la primera estació de València, redactat pels enginyers James Beatty i Domingo Cardenal l'any 1851, del qual es despenia que el luxe era improductiu. Una memòria redactada per Gómez Ortega per al ferrocarril Almansa-Alacant el 1853, dedicà una especial atenció a l'element econòmic. De fet, l'alçat de les estacions del ferrocarril Carcaixent-Gandia recorda els models plantejats

⁷ La memòria fou redactada un any abans, datada el 29 de setembre 1858.

⁸ Jesús ALONSO: *De la Safor...*, op. cit.

⁹ V. ALCALÁ DE OLMO: *Tram-vías o caminos de hierro servidos por fuerza animal*, Madrid, 1860.



per Elcoro Berecibar per a les estacions de segona classe. Aquesta primera arquitectura tramviària es basava en estudis i tipologies ferroviàries realitzades fins aleshores¹⁰. Sota el mestratge de Durand s'iniciaren els primers treballs sobre tipologies d'estacions com els de Camilla Polonceau, Víctor Bois, Cessar Daly, Louis le Chevalier, Leonce Reynaud o León Benouville. Aquestes investigacions proposen diferents variacions estructurals i compositives de l'arquitectura ferroviària¹¹.

Amb aquest plantejament econòmic es projectà el primer tramvia de força animal construït a Espanya, que unia les poblacions de Carcaixent i Gandia i travessava Tavernes, Xeraco i Xeresa, amb una longitud total de 36,560 km. Les estacions devien ser les mínimes possibles per a les quals s'havia d'aprofitar qualsevol edificació existent. Tanmateix, com la distància màxima del trajecte d'una cavalleria se situava entre

12 i 16 kms, calia construir edificis de postes per a l'abric i descans de bèsties i traginers.¹² El plec de condicions facultatives de la memòria d'Alcalá de 1859 assenyalava que els angles de les obres de fàbrica havien de ser de carreu, excepte al pont sobre el riu Malet que devia ser de maçoneria. El material s'obtidria de les pedreres i s'aprofitaria el material proporcionat per les obres de construcció. Per a la via s'adoptaria el darrer sistema de Loubat, sobre travesses i llarguers de fusta.

La crisi de la tracció animal: el marquès de Campo i el seu nebot Gabriel Moreno.

*Hay que conseguir a todo trance la conversión de tranvía en ferrocarril de vapor, y para ello Denia debe contribuir como población de las más interesadas a auxiliar a la empresa constructora para realizar con fin tan laudable y tan halagüeño*¹³.

Hi existiren diversos canvis en la direcció de la Companyia abans de l'arribada del tramvia a la capital de la Safor perquè es manifestaren alguns problemes financers. Aquesta circumstància provocà la dimissió d'Alcalá d'Olmo el 6 de juny de 1863 com a director gerent¹⁴. Fou substituït en el càrrec per un triumvirat: August Belda, Enrique Trénor i José de Llano¹⁵.

¹⁰ Inmaculada AGUILAR CIVERA: *Historia de las estaciones, arquitectura ferroviaria en Valencia*, Diputació Provincial de València, València, 1984, pp.27-29.

¹¹ Inmaculada AGUILAR CIVERA: *La estación de ferrocarril puerta de la ciudad*, vol. 1, Generalitat Valenciana, València, 1988, pp. 33-47.

¹² Ferrer ha estudiat la construcció i les necessitats del trajecte per al qual era: «*preciso construir 330 tagueas, caños, y sifones; 30 alcantarillas y 7 pontones. Hay dos pequeño puentes de fábrica o más bien grupo de pontones de 7 claros, con un total de 18 metros y los tres puentes con tramos de hierro de 8 a 10 metros de luz máxima tiene el mayor 3 claros*», V. FERRER i HERMENEGILDO: *Del Tramway al ferrocarril. La línea de Carcaixent-Gandía*, Ajuntament de Dénia, Dénia, 2005, pp. 6-11.

¹³ Declaració amb què Agustín García Casa, regidor de l'Ajuntament de Dénia es posicionava nítidament en favor de la conversió del ferrocarril de força de sang en tren a vapor en la sessió realitzada el 12 de desembre 1882, J. CALVO PUIG: *Evolución política de Denia a lo largo del siglo XIX y el inicio del S.XX*, Universitat d'Alacant, Alacant, 2004, pp. 137-148.

¹⁴ Alcalá de Olmo fou nomenat, R.O de 10 novembre 1863, coronel en cap de la Secció de Cuba. Embarcà vers La Havana i no retornà la península fins el 19 de novembre 1864. Fou destinat a Galícia, Extremadura, Madrid, Granada i finalment València. Comandà les tropes carlistes i d'acollí pel setembre de 1871 a l'amnistia decretada pel govern amb la intenció d'allunyar-se de la participació en la Junta Carlísta de Bayona. Amb la restauració dels Borbons i la Constitució de 1876 s'obrí una nueva etapa per a Alcalá. Després de destinacions variades, inclòs el presidi, aconseguí d'afincar-se a Gandia, on reprengué la labor de publicista i intel·lectual. Escrigué llibres i articles de premsa amb les seues impressions sobre agricultura, exèrcit, societat i economia. Es dedicà a ampliar i administrar l'immens patrimoni acumulat. Morí el 19 de març 1902.

¹⁵ J. E. ALONSO: *De la Safor...*, op. cit., p. 30.

Aquest tramvia fou utilitzat al principi per nombrosos viatgers, tanmateix, la via creada també era utilitzada per vianants, cavalleries i carros. El prenién com un camí alternatiu aprofitant que era més alt i tenia millors condicions que els camins rurals. Açò ocasionava enormes retards i aturades, a què s'unia el disgust dels llauradors expropiats. L'empresa reconegué l'error de no haver instal·lat la tracció a vapor des d'un bell principi i haver-se decidit pel projecte de tracció animal d'Alcalá d'Olmo. Ja no hi havia retorn, però, l'any 1865 l'empresa es declarà en fallida i el tramvia deixà de circular¹⁶. La mala situació financera de la companyia féu que passara íntegrament a mans de la família Trénor, atès que n'eren els principals accionistes¹⁷. Com a concessionaris, els Trénor aconseguiren l'autorització administrativa per a convertir el tramvia de tracció animal en ferrocarril a vapor i la transferiren al marquès de Campo¹⁸. Tan sols era qüestió de temps que José Campos García, el marquès de Campo, propietari de la línia d'Almansa-València-Tarragona, transferira la línia Carcaixent-Gandia a la seua companyia. L'estació de Carcaixent fou transformada en un nus ferroviari¹⁹. Per a la gestió i evolució d'aquesta línia, Campo comptà amb un personatge d'excepció, el seu nebot Gabriel Moreno²⁰. Moreno fou un destacat col·laborador en les empreses del marquès on participava com a mà dreta, assessor, constructor i gestor d'obres públiques²¹. La seua actuació al ferrocarril Carcaixent-Gandia esdevingué fonamental perquè la via es perllongara fins a Dénia, ciutat en què inicià nombrosos projectes, com la construcció del port o la redacció d'altres projectes tramviaris com el de 1891 que devia unir a vapor Dénia i Xàbia²². Formà part d'altres iniciatives, com els ferrocarrils Silla-Cullera (1878), Xàtiva-Ontinyent (1894) i Almansa-València-Tarragona, del qual arribà a ser president²³. La mort del marquès de Campo el 1889 originà molts problemes familiars que afectaren a la successió i a l'herència. Moreno continuà amb la promoció d'altres indústries i negocis, com el port de Dénia, projectat per Rafael Yagüe Buil el 1882²⁴.

*Conversió del ferrocarril a vapor i la prolongació fins a Dénia: Juan Navarro Reverter Vuela el tren, y a su paso brotan panoramas, por ser de España, poco alabados, pero bellos como la naturaleza toda la región de mediterránea*²⁵.

¹⁶ V. FERRER i HERMENEGILDO: *Del Tramway al ferrocarril...*, op. cit., pp. 6-11.

¹⁷ R.O. de 8 d'octubre de 1878, R. ALCAIDE: «Ferrocarriles de vía estrecha en el levante español», *Historia de los Ferrocarriles de vía estrecha en España*, FFE, Madrid, 2005, pp. 363-404.

¹⁸ R.O. de 23 de setembre de 1880.

¹⁹ R.O. De 15 d'agost de 1883.

²⁰ Gabriel Moreno Campo Torres Pérez, 1850-1905, fill d'una germana seua. Nascut a València el 17 d'agost de 1850, estudià d'Enginyeria i Dret. La seua formació resultà molt útil perquè assessorava el marquès en diversos negocis i empreses. Sembla que heretà el caràcter enèrgic i emprenedor del seu oncle. Viatjà a l'estranger per a conèixer les últimes novetats i avanços tecnològics. Formà part de la Comissió Internacional del Canal de Suez amb el constructor Lesseps. El seu projecte i memòria sobre la finalització del Canal de Panamà li feren obtenir la medalla d'or dels Inventors de París, V. FERRER i HERMENEGILDO: *Del Tramway...*, op. cit., pp. 15-16. Escrigué diverses obres: *Canales interoceánicos: del Dasieu al Tchuau-tepec: estudio*, Antonio Marzo editor, 1900; *Canal interoceánico colombiano: Lesseps y el primer Marqués de Campo secundados por las patentes nº 15395 de España y 692 de los Estados Unidos de Colombia concedidos a Gabriel M. Campo autor de esta solución*, 1896. Gabriel Moreno morí l'any 1905, J. CALVO PUIG: *Dianenses del siglo XIX*, Club Universitario, Alacant, 2002, pp. 107-108.

²¹ T. HERNÁNDEZ, J. VIDAL: «El ferrocarril de Xàtiva a Alcoy en la Compañía del Norte», *Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Costera*, Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transports, València, 2004, p. 171.

²² Aquest projecte no es realitzà, AGA, Caixa 8293.

²³ J. FERRER MARSAL: *El puerto de Denia, una ilusión de progreso*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1994, pp. 154-157.

²⁴ T. HERNÁNDEZ: «Tensions familiars i patrimoni: ventura i desventura de la fortuna acumulada pel Marqués de Campo», *Afers*, vol. 8, 16 (1992), pp. 347-361. La biografia i les obres de Rafael Yagüe Buil s'inclouen dins els objectius del projecte I+D+I *Repertorio biográfico de Ingenieros valencianos: artífices y constructores de las obras públicas valencianas*, Ref: HUM2004-04703/ARTE, Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación tecnológica 2004-2007. Ministerio de Educación y Ciencia.

²⁵ J. NAVARRO REVERTER: *Del Turia al Danubio*, Imprenta Doménech, València, 1875, p. 8.

El 10 de desembre de 1880 es presentà el projecte de tramvia Carcaixent-Gandia, finançat pel marquès de Campo i redactat per l'enginyer Navarro Reverter²⁶. Per a aquest enginyer, el ferrocarril de via estreta era la salvació de les grans línies que arrossegaven una precària i difícil existència, assegurant la rapidesa i la regularitat necessàries. En aquest projecte s'inclouïa la prolongació fins a Dénia²⁷. A València es convertí en una figura clau en tots els àmbits, tant culturals com polítics, econòmics i empresarials. Inicià el camí ferroviari de mà del marquès de Campo amb qui col·laborà estretament entre 1874 i 1882 en nombroses empreses: fundà la Companyia de Gas d'Alcoi, dirigí la fàbrica de Gas de València, fou director de la Societat Valenciana de Crèdit i Foment i fundà la Caixa d'Estalvis i Mont de Pietat de València. L'any 1885 projectà i promogué la creació de la Societat Valenciana de Tramvies per a proporcionar nous sistemes de transport a la ciutat i a la futura àrea metropolitana. Fou senador vitalici el 1903 i ministre d'Hisenda del govern Cánovas del 23 de març de 1895 al 4 d'octubre de 1897. Durant el regnat d'Alfons XIII tornà a ocupar aquesta cartera ministerial en altres tres ocasions. El 21 de novembre de 1909 fou declarat fill predilecte de la ciutat de València²⁸.

Leandro Alloza i l'arribada definitiva a Dénia

Leandro Alloza fou l'enginyer encarregat de redactar el 1883 el projecte dels trams metàl·lics que devien enllaçar Gandia i Dénia. A partir de 1880 es vinculà a les empreses del marquès de Campo on substituï Antonio Revenga en el càrrec d'enginyer a la Societat dels Ferrocarrils d'Almansa a València i Tarragona²⁹. L'any 1883 redactà el projecte de trams metàl·lics per al tram Gandia-Dénia, d'acord amb les prescripcions de Navarro Reverter³⁰. Aquest traçat s'inaugurà l'1 d'abril de 1884³¹. Alloza plantejà al projecte quatre tipologies bàsiques per a les obres obertes: claveguerons de 0,50 i 0,80 m de llum, albellons de 2 i 3 m de llum, pontons de 6 i 8 m i ponts d'un sol arc de llum de 15 a 20 m. Els claveguerons es resolien amb un tram metàl·lic compost

²⁶ A la memòria expressa la necessitat que «los famosos arrastres por caballerías se sustituyan por el esfuerzo poderoso e incansable del vapor». AGA, (4) 102, Caixa 25/7040.

²⁷ En aquest projecte existeix un apèndix titulat «Ferrocarril de Carcagente a Denia, modificación de obras», destinat als ponts, pontons i altres obres signat el 30 de setembre 1881 per a la concessió de Gabriel Moreno Campo.

²⁸ Juan Navarro Reverter (1844-1924) fou un dels grans protagonistes de la història valenciana. Estudià a València i es traslladà a Madrid per a estudiar a l'Escuela de Ingenieros de Montes, on ingressà amb el número. L'any 1868 fou anomenat professor de Geodèsica, Mecànica i Química. En el govern presidit pel comte de Romanones fou ministre d'Estat entre el 31 de desembre de 1912 i el 13 de juny de 1913. Morí el 2 de febrer 1924. Més informació sobre Navarro Reverter a: «Expediente personal del Senador Vitalicio Juan Navarro Reverter», Arxiu del Senat, Sig. HIS-0312-08; J. MORENO LUZÓN: *La Hacienda desde sus Ministros: del 98 a la Guerra Civil*, Madrid, 2000, pp. 91-120; A. RULL SABATER: *Diccionario Sincinto de Ministros de Hacienda (S.XIX-XX)*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1991 i J. VIDAL OLIVARES (dir.): *Cien empresarios valencianos*, LID, Madrid, 2005.

²⁹ Leandro Alloza Agut, 1837-1894. Nascut a Castelló el 26 de febrer 1837, estudià a l'Escola Especial d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. El 1871 fou designat cap en comissió a Castelló i el 1873 fou destinat a Terol per a fer-se càrrec de nombroses obres, entre les quals destaquen el servei dels fars del cap d'Orpesa i Grau de Castelló, les obres del pont sobre la rambla de la Viuda, el port de Castelló, el de Vinaròs i la dessecació de l'Albufera d'Orpesa. Per R.O. de 28 d'octubre de 1880 fou autoritzat a passar al servei de la Societat dels Ferrocarrils d'Almansa a València i Tarragona. Archivo General Ministerio de Fomento, lligall 6102, Expediente personal de Leandro Alloza Agut. Per a les biografies de Leandro Alloza i Antonio Revenga, vg. V. GARCIA ORTELLS: «Los ingenieros ferroviarios en la Plana Castellonense», *El Ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, Conselleria d'Infraestructures i Transport, València, 2007, pp. 162-182.

³⁰ *Ferrocarril económico de Carcagente a Gandía y Denia. Proyecto de Tramos metálicos. Sección de Gandía a Denia, 13 de agosto de 1883*. AGA, (4) 102, Caixa 25/7040 sota la prescripció que «El concesionario debía presentar oportunamente los proyectos de los tramos metálicos que sean necesarios, acompañados de los cálculos de resistencia de los mismos para la aprobación del Gobierno».

³¹ Segons *Las Provincias*, les obres de fàbrica es van transformar, es reforçaren els suports i bastidors i es col·locà un sistema de biguetes transversals de ferro per a suport dels carrils, *Almanaque de Las Provincias*, 1883, pp.270-273.



Vestigis de l'antic pont sobre el barranquet de Na Vinyoles o dels Morts. Xeraco

simplement per doble carril assentat sobre els estreps per mitjans de coixins. Per als albellons i els pontons es proposaven bigues o trams metàl·lics composts d'una ànima o planxa vertical i dues horitzontals, d'amplària i gruixa diversa segons la llum de cada tram. Els trams metàl·lics per als ponts d'un sol arc estaven composts de dos travesers enllaçats per mitjà de tibant equidistants entre si i peces inclinades a 45 graus en forma de creu de Sant Andreu, a la llum entre tibant. Menció especial mereix el pont sobre el riu Serpis a Gandia, la càrrega del qual es calculà amb vistes a la transformació futura del ferrocarril en via ampla. Es tractava d'un tram compost per tres arcs de llum de 25 m cadascun i pilars de dos m de gruixa. Per a aquest pont es plantejaren bigues de gelosia de 2,50 m d'altura i secció en forma de doble T. L'any 1885 aquest enginyer abandonà la companyia del marquès de Campo per a retornar als treballs estatals³². En línies generals, en la construcció dels edificis ferroviaris destaca el concepte econòmic reivindicat per Alcalá d'Olmo³³. Les infraestructures ferroviàries evolucionaren i s'adaptaren a les noves necessitats i mitjans de tracció.

L'u d'abril 1884 arribà el tren a Dénia. El 1889 la línia fou transferida a la Compañía del Ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona, el 1891 passà a la Compañía de Caminos de Hierros del Norte, el 1942 la línia s'incorporà a EFE, el 1965 a FEVE i finalment el 10 de febrer 1974 se produí el tancament definitiu de la línia ferroviària Dénia-Carcaixent.

³² Fou destinat a Albacete on s'encarregà de la comissió del projecte i estudi per a la defensa d'Alzira contra les inundacions del riu Xúquer i l'estudi de les obres necessàries per a evitar les inundacions dels rius a les províncies de Múrcia, Alacant i Almeria. Després del seu pas per la direcció de Tarragona, el 1889, retornà a Castelló per a la inauguració del seu gran projecte: el port de Castelló, *Revista de Obras Públicas*, vol. I, 35 (1894), pp. 277-278. Alloza aconseguí un gran predicament a Castelló: «*El pueblo en masa poseído de frenético entusiasmo acudió al Grao, ansioso de presenciar el imponente acto, que se iba á realizar (...) El espectáculo fue conmovedor y grandioso, el entusiasmo de las gentes llegó al delirio y todas las bocas aclamaban incesantemente al ilustre ingeniero Dr. Alloza*», Juan A. BALBAS RUIZ: *El libro de la Provincia de Castellón*, Caixa d'Estalvis i Mont de Pietat de Castelló, Castelló, 1981, reproducció facsímil de l'edició de Castelló, Imp. y libreria de J. Armengot, Castelló, 1892, pp. 423-424.

³³ No es tractava d'un plantejament nou, Aguilar ha establert les relacions i referències amb altres memòries anteriors com la dels enginyers James Beatty i Domingo Cardenal de 1851 per a la primera estació de València. Un altre exemple és la memòria de Gómez Ortega de 1853 per al ferrocarril Almansa-Alacant, realitzat per Elcoro Berecibar, Inmaculada AGUILAR CIVERA: *Historia de las estaciones...*, op. cit., pp. 27-29.

El tramway al pas per Xeraco

FRANCESC TORRES I NAVARRETE

EL TRAMWAY nasqué com a solució al problema del transport, abans de la implantació de la xarxa actual de carreteres, doncs, no hi havia una veritable artèria per canalitzar el desenvolupament econòmic de l'època liberal, ja que els camins existents heretats de l'antic règim feudal no ho garantien¹. Eren trens moguts per força animal, que s'adaptaven a les característiques orograficogeogràfiques i econòmiques on s'implantaren. El govern espanyol aprovà la llei dels tramway el 16 de juny de 1864.

A finals del segle XIX, la zona de la Ribera i la Safor era una primera potència agrícola del conreu de la taronja, hortalisses, principalment tomaques, llegums, panses, seda. Per l'altra part, Dénia tenia un port important enclavat en un lloc estratègic per a l'exportació tarongera i manufacturera, i el port de Gandia no s'inicià fins 1884.

Laleshores Ministeri de Foment, el 8 de maig de 1858² autoritzà el militar Vicent Alcalà de Olmo³, a l'explotació d'una línia de tramway. Més tard s'aprovà l'estudi⁴ on per part del govern es declarava d'utilitat pública el projecte i es procedia a la subhasta de la concessió. Es tractava d'una obra de gran envergadura elaborada per una comissió d'enginyers de camins, atorgada el 4 de març de 1861 a Vicente Alcalá de Olmo, promotor de la iniciativa. Hi comptava amb l'ajut i protecció del general Manuel Gutiérrez de la Concha i els accionistes de la companyia, representats per nobles i burgesos valencians, hòmens de negocis enriquits en la compra de terres amortitzades, que feren seu el projecte amb afany especulatiu, tots propietaris agrícoles a les comarques de la Marina, la Safor i la Ribera, partidaris d'afavorir el mercat agrari: Francesc Faus comte de Ròtova, Enric Trènor Palavicino, Pere Morand Fourrat de Dénia, Manuel Montesinos, Joaquim Rodríguez de Valcàrcel comte de Pestagua i August Belda Alfonso tercer baró de Casanova, d'entre altres. Tenien intenció d'explotar la concessió obtinguda i construir un tramway de tracció animal emprant la força de muls, haques, rossins o cavalls, els anomenats *tir de sang* o *motors vius*, que anava pel camí de ferro d'uns 35 quilòmetres, construït de carrils acanalats o plans, la separació dels quals era de 1.380 mm, amplària suficient per al pas del tir d'animals. Aquest primer tram en-

¹ Vicent Ferrer i Hermenegildo ha investigat la importància de la línia Carcaixent-Dénia, la més antiga del Estat espanyol, en l'obra: *Del Tramway al ferrocarril, la línea Carcaixent-Dénia*, en continuació d'uns estudis anteriors, Anacleto PONS i Just SERNA: *Els ferrocarrils a la Safor. vies i mercats al segle XIX*, Ajuntament de Gandia, Gandia, 1993 i «Especulación y transporte comercial: los inicios del tranvía de Carcaixent, Gandia y Dénia (1858-1865)», ponència presentada a la I Assemblea d'Història de la Ribera, Carcaixent, 1983.

² V. ALCALÁ DEL OLMO: *El tram-Way desde Gandia a Carcagente. Memoria del proyecto*. Imprenta Jos' r de Orga . Valencia 1858.

³ Jesús ALONSO: «Del progrés material i la reacció política. Vicent Alcalà de Olmo (1820-1902)». *Afers*, núm. 29 (1998), pp. 31-45.



Antic trajecte del tramway vora la sèquia la Ratlla. Xeraco

tre Carcaixent i Gandia fou inaugurat el 8 de febrer de 1864. Enguany és commemorat el 150 aniversari de la posada en marxa del tramway Carcaixent-Gandia, que després seria ampliat fins a Dénia. La duració del trajecte rondava les tres hores i tres hores i mitja. La part més dura era la pujada del Portitxol, on havien de canviar les reates del tir per unes altres fresques, estabulades a les quadres d'aquest coll, on encara avui es veuen els vestigis arquitectònics.

Al projecte conservat a l'Arxiu Històric Ferroviari es venien les excel·lències i avantatges de l'enginy: «*la facilidad con que los caminos de hierro servidos por fuerza animal se acomodan á fuertes pendientes y curvas de cortísimo radio, la ligereza de su material fijo, su duración por no tener que sufrir los rozamientos producidos por las locomotoras, lo que facilita la conducción de las cargas arrastradas por ellos*». A l'interior es troben de forma molt detallada la memòria, la planimetria i desnivells que calien vèncer en dissenyar la línia, els pressupostos, càlculs de preus, desviació de camins, material d'exploració, obres de fàbrica i accessoris. Passava pels termes de Carcaixent, Alzira, la Barraca d'Aigües Vives, Simat, Benifairó, Tavernes, Xeraco, Xeresa i Gandia. La consolidació del projecte generà molta paperassa, sobretot al voltant de l'expropiació de terres per a la construcció del tramway Carcaixent-Gandia⁴.

En el cas de Xeraco, l'itinerari es projectà paral·lel al camí real Gandia-Tavernes. Seguint la descripció del projecte d'obra, s'inicià per la part nord, continuà pel camí Vell, un traçat veïnal que va a Gandia per Xeraco, seguint la vessant de les muntanyes de les Barreres, ja que per l'esquerra es troben els terrenys pantanosos, marjalencs, de les partides de la Roqueta i del Séster, destinats llavors al conreu de l'arròs. En pas-

⁴ Reial Ordre de 18 de octubre de 1860. *Proyecto de construcción del tranvía de Carcagente a Gandia* según el concesionario Vicente Alcalá del Olmo. Contiene: 1. Memoria; 2. Estado de alineaciones; 3. Pliego de condiciones; 4. Análisis de precios; 5. Terraplenes; 6. Desmontes; 7. Cubicaciones de terraplenes y desmontes; 8. Planos de estaciones; 9. Presupuestos; 10. Perfiles longitudinales y transversales; 11. Condiciones facultativas AHF-MFM. Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril. Madrid. Signatura: I-0072/002.

⁵ Arxiu Municipal de Gandia (AMG), lligall AB 1768/7.

sar les muntanyes, a tres quilòmetres, passa la rambla o barranc de Rondonera, avui de les Fonts, sobre el qual només hi ha un punt amb màrgens d'altura regular per on podia passar el traçat sobre un pont. Tot aquest terreny que va del Ràfol a la rambla està dedicat al conreu de garrofers principalment i forma part de la falda de la muntanya. Només els primers set-cents metres passen per zona pantanosa. Després els rails descansen damunt la via pública fins a la rambleta o barranquet de Na Vinyoles, avui dels Morts, que el travessarà per un pont i quatre *canterilles*⁶ a la zona de la baixada. Distant del barranc de Rondonera, a uns sis-cents metres, es troba la població de Xeraco. El traçat de la via es dirigirà a la part superior, on el terreny és més consistent, de menys preu i més curt, evitant així passar per infinits desguassos, terrenys humits i pantanosos fins arribar a creuar la séquia denominada dels Ponts⁷, ja en terme de Xeresa, que creua els ponts de Francisco i de Gilabert. L'estació s'ubicà entre la prolongació dels carrers de les Parres i de les Fonts. Calgué adaptar la zona, canviant l'antic llavador que hi havia, i traslladar-lo al camí de Rondonera, continuació del carrer de les Fonts, fabricat amb rails de ferro.



Tramway segle XIX

La construcció del camí de ferro iniciat des de Carcaixent, presentava problemes. S'havien de fer treballs d'esplanació a base d'afegir o remoure terra, sorra, o pedra dura. Els llauradors es queixaven que molts ullals, dels quals regaven les terres d'horta, eren allisats pels talussos del terraplé del ferrocarril. El dia 1 d'agost de 1863 es reuní la Junta de Regants de la Séquia dels Ullals, sota la presidència de l'alcalde de Gandia Gerónimo Rafael López. Salvador Torres i Torres alcalde Xeraco, Tomàs

Castelló, comissionat per Xeraco, Andreu Costa, secretari de l'Ajuntament de Xeresa, comissionat per aquest poble, Josep Xaixo, llaurador veí de Beniopa, i Xavier Gómes en representació dels elets de Gandia⁸. Recordem que per acord de 29 de juny de 1766, tenien dret exclusiu a l'aigua que discorre per la séquia dels Ullals, que recull les aigües de l'ullal Fosc, l'ullal Clar i els sobrants de la font de la Figuera, les 159 fanecades de la partida de Paiporta de Gandia, les 559 fanecades de Xeresa i les 335 de les de Xaraco. El representat de Xeraco exposà a la reunió que les obres de la construcció del tramway de Carcaixent a Gandia podien perjudicar en gran manera el naixement i curs de les aigües que fluïen a la séquia dels Ullals, si les obres que s'executaven no es construïren de forma que no molestaren el naixement i curs de d'aquestes aigües. Se sabia que les obres ja executades al terme de Tavernes havien inutilitzat brolladors d'aigua en perjudici del dret que els regants tenien adjudicat. En iniciar-se la construcció del tram comprés entre Xeraco i la muntanya de Sant Joan, els terratinents demanaven que no inutilitzaren també les fonts que nodrien la séquia dels Ullals. Es podien salvar aquests punts a través de ponts sobre els llocs on hi haguera un naixement d'aigua. Que es reclamara i es reservara el dret de reclamar en tot el temps els perjudi-

⁶ Castellanisme derivat d'alcantarilla, albelló, clavegueram.

⁷ Frederic Trènor i Bucelly (1822-1897) comprà la partida de la *Devesa* el 1876, i el 1880 les 367 ha de marjal dels termes de Xeraco-Xeresa per 100.000 rals de velló al duc d'Osuna. Prosseguí el projecte de dessecació de terres marjalenques propugnat anys abans per Jeroni Osca, Reial Decret de 10 de setembre de 1879. Els terrenys dessecats foren dedicats al conreu de l'arròs, cosa que sol·licità el 1885.

⁸ AMG, lligall 1683. *Sobre ordenances, acords i altres sobre la séquia de Sant Joan. 1850-63.*

cis que ocasionara la futura construcció. S'hi adoptà l'acord de paralitzar la construcció de les obres del tramway fins que animats per un millor interès públic i ajudat de les informacions que havien servit l'empresa de tramvies i del dictamen de l'enginyer en cap de la província, s'evitaren aquests perjudicis als terratinents usuaris dels ullals.

Un altre front es basteix per al seguiment del projecte de construcció del *tramway*, el dels terratinents, propietaris del sòl expropiat on es projectà el traçat. Poc després de la inauguració del primer tram, el dia 4 de juliol de 1865, s'atorgà escriptura de poders a favor de l'advocat liberal Joaquim Pardo de la Casta, 1824-1895,⁹ davant el notari de Gandia Francesc Vicente Aragonés per cobrar el preu de les terres expropiades forçosament i els danys causats en la intervenció. Molts propietaris es mostraren en desacord amb el preu que se'ls pagava i el temps d'amortització. L'Ajuntament de Xeraco, representat per Tomàs Castelló i Torres, alcalde, Joan Fenollar i Melis, tinent d'alcalde, Rafel Pérez i Pérez, Vicent Torres i Pérez, Vicent Torres i Pérez, Antoni Torres i Torres, regidors del comú de Xeraco i els propietaris de les terres ocupades per expropiació forçosa, es reuniren en sessió municipal.

Veïns de Xeraco: Felip Torres i Gonzales, casat, 50 anys; Salvador Torres i Roselló, víduo, 75 anys; Tomàs Torres i Roselló, casat, 27 anys, hereu de Josep Torres i Torres; Antoni Linyana i Vallés, casat, 52 anys; Hilari Torres i Pascual, advocat, fadrí, 30 anys, orfe; Rosa Torres i Pascual, fadrina, 27 anys, òrfena; Vicent Texada i Peyró, casat, 32 anys; Salvador Peyró i Ciscar, casat, 46 anys; Francesc Castelló i Torres, casat, 45 anys;

Salvador i Maria Amàlia Torres i Castelló, menors d'edat; Tomàs Torres i Torres, casat, 38 anys; Josefa Castelló i Pastor, soltera, 79 anys, òrfena; Pasqual Pelegrí i Bononat, casado, 63 anys; Mariana Torres i Roselló, vídua, 60 anys; Joan Rodrigo i Muños, casat, 66 anys; Joan Balaguer i Rodrigo, casat, 38 anys; Josep Torres i Castelló, casat, 38 anys; Mariana Bou i Castelló, vídua, 43 anys; Pasqual Pelegrí i Torres, casat, 40 anys; Rosa Bufí i Ferragud, vídua de Francesc Caballero i Perelló, 65 anys; Francesca Melis y Muños, vídua, 47 anys; Antoni Castelló i Pelufo, àlias Puig, víduo, 52 anys.

Veïns de Xeresa: Vicent Roselló i Roselló, casat, 63 anys; Tomàs Ferragud i Planes, víduo, 43 anys; Pasqual Bertó i Miñana, casat, 30 anys, com a marit de Dolors Bou i Borràs, hereva de Paulí, son pare; Maria Vicenta Roselló i Roselló, vídua de Salvador Torres i Castelló, 40 anys; Joan Roselló i Roselló, casat, 45 anys; Salvador Prats i Roselló, orfe de pare, fadrí, de 42 anys; Josep Caballero i Roselló, casat, 47 anys.

Veí de Carcaixent: *Alvar Salom i Fluvia*.

En llur inici, l'exploració del tramway fou clarament deficitària, a poc a poc, el dèficit fou augmentant fins a derivar en fallida. La propietat i l'explotació de la línia passà a la família Trénor, principals accionistes de la primitiva societat¹⁰, importador del material per a la construcció del projecte. El 1881 fou convertit en tramway de tracció amb màquina a vapor. Fou el primer ferrocarril de l'Estat espanyol en adoptar la via mètrica¹¹ de 1000 centímetres d'amplària, que de fet, no s'adoptà fins el 1883, quan es transferí a un nou propietari, José Campo i Pérez, marquès de Campo¹². El mateix any la societat fou absorbida per la Societat dels Ferrocarrils d'Almansa a València i Tarragona. El 1891, passaria a formar part de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España.

Amb la millora de les comunicacions viàries fetes al segle XX, les mercaderies, en especial la taronja trobaren un millor transport per mitjà dels camions, cosa que féu minvar l'ús del ferrocarril. El tram Gandia-Carcaixent es va tancar el 1969 perquè part del seu traçat va ser substituït per un modern tren de rodalia de via ampla, Gandia-València, i el segon tram Dénia-Gandia es va tancar definitivament el 10 de febrer 1974.

⁹ També fou escriptor. En el document apareix com a propietari. Probablement posseïa terres a Xeraco.

¹⁰ Real Orden de 8 d'octubre de 1878.

¹¹ L'enginyer A. Navarro Reverter, el 1943 acabà el projecte iniciat el 1938 d'enllaçar el F.C València a Castelló de la Ribera amb la línia Carcaixent-Dénia, fent possible la comunicació de València i llur port amb Gandia, Dénia, Alzira-Carcaixent i Alcoi, 379 quilòmetres de via estreta.

¹² T.M. HERNANDEZ SEMPERE: «Diez consideraciones en torno a la construcción de los ferrocarriles valencianos de vía ancha y el papel e un empresario, Jose Campo», en *Estudios d'Historia Contemporània del País Valencià*, n° 2 (1981), pp 433-449. JUSTO SERNA i ANACLET PONS: *Les premses del burgés. Josep Campo i les empreses periodístiques a la València del segle XIX*.

El tren de Carcaixent a Dénia, records d'infantesa dels fills de guardabarreres

RAFEL CAMPOS SASTRE

De Carcaixent a Dénia
han fet un ferrocarril,
que li diuen el tren-via
i l'arrosseguen tres rossins.

PARLAR D'AQUELLS anys de la nostra infantesa, on sols queden records de tota mena; agradables, indiferents, desagradables... d'uns temps passats viscuts amb major o menor intensitat i que mai més tornaran, fa que les nostres paraules resulten incomprendibles per a la joventut d'avui i a més a més, quan la immensa majoria de iaïos i pares han perdut el bon costum de seure tranquil·lament i contar als néts i fills aquelles històries i vivències ocorregudes al llarg de la seua vida. Aquesta mena de relació humana és una de les millors herències que ens han deixat a les nostres generacions sobre el nostre recent passat, cosa imprescindible per a què la joventut comprenga la societat en què vivim. Les persones que tenim la fortuna d'haver experimentat les vivències d'aquells temps, quan el trenet de Carcaixent a Dénia passava pel mig del poble i encara érem unes criatures que vivíem la via, bé pel fet de residir a prop d'ella, pel simple gust d'anar a jugar o simplement veure passar el tren, podríem contar moltes coses. Sobretot els qui vivien en aquelles poblacions per on passava el ferrocarril de via estreta, liquidat els anys setanta del segle xx.

Restes d'aquesta aventura ferroviària en queden ben poques i esdevenen com el naufragi d'unes comarques, d'un país, que ens parlen dels anhels i dels fracassos. El trenet de Carcaixent a Dénia volia ser el tren del progrés per a la Ribera, la Safor i la Marina, per això, a Xeraco, hem de deixar constància que hi havia una estació on avui és la plaça de la Generalitat, un moll de càrrega on avui està el parc i passeig, entre els carrers Consell i País Valencià, uns raïls de via estreta que travessaven el poble per damunt del túnel de la via actual. Quins són els vestigis que romanen a Xeraco del trenet que pugen ser visibles per a recordar aquell temps? Poca cosa, per no quedar, no queda ni el nom del carrer per on travessava, tan sols queden algunes pedres de l'andana del moll i estació a la sènia Ferrer, a les escoles noves, al poliesportiu i una part del pont que travessa el barranc de Na Vinyoles o barranquet dels Morts.

Tot i que el projecte que fou possible gracies a l'impuls i iniciativa empresarial i també amb l'ajuda de certa complicitat estatal, no només necessitava capitals per invertir, sinó que a més calia comptar amb una acceptable quantitat de recursos humans distribuïts de manera eficient en una varietat d'oficis propis del món ferroviari i d'altres que van haver-se d'adaptar: Caps d'estació, maquinistes, fogoners, factors, inventors, revisors, guarda-agulles, guardabarreres, ferrers especialitzats, picapedrers, fusters, obrers... La major part dels treballadors exercia la seua activitat dins de l'empresa; de vegades l'ofici passava de pares a fills. Carcaixent era el centre neuràlgic de la línia i en aquesta població hi existeix una gran quantitat de persones interessades a conservar el record d'aquest tren.

Parlarem dels records d'infantesa, dels fills d'uns treballadors del trenet que tenien per ofici el de guardabarreres. Des de la seua òptica relaten algunes de les seues vivències en la societat d'aquell temps. Entre els treballs que regien el món ferroviari, el de



Pas a nivell del camí de les Fonts. Estació de Xeraco

guardabarreres, majoritàriament exercit per dones, tenia la missió de custodiar un pas a nivell i les barreres, portes o generalment cadenes, les quals es devien mantenir tancades quan passaven els trens i obrir-les al trànsit de persones i vehicles quan el comboi ja haguera passat. A colp d'ull, un treball insignificant, però no menys important perquè evitava accidents de conseqüències clarament previsibles.

Sense cap guió preestablert que guie aquests records dels qui el pas del temps ha convertit en adults i anys enrere eren joves o millor dit unes criatures, avui esdevenen una mena de retrats de la seua infantesa. A la fresca dels enormes pins d'un calorós dia d'agost i la Valldigna al fons, on encara es distingeixen els vestigis dels trams per on discorria el trenet, Francisco Verdú, de 64 anys, nascut a Benifairó, fill de Paco i Amparo, guardabarrera de l'estació de Benifairó de la Valldigna, relata els seus records:

L'estació tenia dos molls, que per als ulls d'un xiquet li semblaven molt grans. El més pròxim a l'estació estava rodat d'una paret i tenia portes per on carros i camions enclavaven a l'andana per a descarregar les mercaderies, que una vegada inspeccionades pel factor de l'estació, es carregaven als vagons que anaven més enllà de les comarques de la Ribera, la Safor o la Marina. L'altre estava més allunyat, era més gran, nou i no tenia paret, només el sostre, tot per ample. Mentre va viure no veié que es descarregara cap mena de mercaderia.

La caseta de la guardabarrera ran l'estació on vivia era molt xicoteta: dos habitacions i una estança una mica més ampla que feia les vegades de menjador. Hi havia un aljub per a l'aigua de pluja provinent d'una escorrentia que baixava de la muntanya. Abans de penetrar a la cisterna, son pare hi posava un filtre de plantes naturals: argelagues, romers, cepells... Quan s'omplia, tirava a dins calç. Calia esperar quinze dies per a poder beure una aigua molt clara i transparent.

En aquells temps, la vida era molt distinta a la d'avui, acostumats a ella, comenta amb un canvi de tonalitat en la veu. No era gens estranya. La recorde com a bona, és clar, perquè era una criatura que vivia molt feliç en aquell món. Darrere la caseta teníem un trosset de terra per a cultivar hortalisses i verdures, en especial moniatos i creïlles, a més d'un corral on criàvem gallines, conills, ànecs... Això sí, de pa no hi havia massa. En una ocasió, gràcies a l'estraperlo, son pare en va dur i recorda que estava



Arribada del tren dels Reis Mags

dels rails perquè el trenet les esclafara. Si els veien els marmolaven de valent. Quan era temps de maduixes, com a vora via n'eixien moltes, anàvem a collir-ne. Un dels records que més li van calar fou el del dia en què es trobaren unes llaunes d'anxoves. Anxoves!, estaven boníssimes, de categoria!

Els conreus de la Valldigna no eren els d'avui. La terra estava atapeïda de garrofers i oliveres, a més de les terres blanques del pla, la majoria de la família Trènor. Recorda el dia en què estava amb treballant amb son pare, arrancant els garrofers per a plantar tarongers. Els rossins que utilitzaven per arrancar i transportar els arbres s'escaparen i anaven desbocats pels camps. Els xiquets pujaven als arbres mentre els homes perseguïen els animals. Quan vingué el primer tractor en substitució de les haques, li causà una profunda impressió.

Un dia descarrilararen quatre vagons situats a la via morta del moll, a conseqüència del xoc que la màquina del tren els va pegar quan envaï aquesta via perquè el guarda-agulles no s'enrecordà de fer el canvi de les agulles. Sa mare es posà al mig de la via fent senyals al maquinista, el qual va poder veure els senyals manuals, frenar a temps i impedir que el tren se n'isquera de la via. Tanmateix, no pogué evitar colpejar els vagons de càrrega estacionats i els féu descarrilar. Molta gent de Benifairó, quan es va assabentar de l'accident, va acudir a l'estació per a col·locar a braç els vagons a la via. Ho van aconseguir i es va poder evitar que el cap d'estació i guardaagulles patiren les conseqüències i sancions d'aquell lamentable descuit.

En altra ocasió, Paco i el seu germà, van veure com un cable elèctric va caure damunt la via i va fulminar un animalet. Gràcies a la rapidesa en l'actuació dels responsables del manteniment, s'evità un xoc vora la Barraca entre el tren que baixava de Carcaixent i el que pujava de Benifairó perquè no s'havia canviat el senyal d'espera que hi havia dalt del Portitxol. Pogueren avisar a temps el maquinista perquè reculava cap a l'estació.

Recorda especialment l'any en què els Reis Mags del tren li van regalar un baló de futbol de cuir, dels primers que es van traure i el primer que es veia a Benifairó, No estava ben cosit i tenia algun que altre bony, però... era el primer i únic i jugaven moltíssim al pla de l'estació. En aquells temps no tenien joguets; jugaven a qualsevol cosa allà on ens trobaven: anaven pel mig la via, per damunt dels rails corrent per veure qui queia el primer o qui arribava més lluny sense caure; caminant per vora via con-

contentíssim de menjar-ne. Amb el seu germà anava pels termes de Benifairó i Simat a fer herba per als conills i caragols per a menjar els ànecs. Per la tardor, si era humida, recollien escata-sangs i altres bolets per a complement del menjar quotidià. Avui, encara és un gran aficionat a fer bolets. A partir dels sis anys, anava a l'escola de Benifairó amb bicicleta amb el seu germà major, tots dos junts. De vegades pujaven un amic. Don Vicent era el mestre i els records més marcats eren aquells relacionats amb les fugines, que es feien sovint. Aprofitaven per anar a la muntanya a agafar alacrans, aranyes o serps. Quan era l'hora d'anar a casa portaven aquests animalons en un saquet de tela o de vegades, amb les serps agafades per la cua. El cap de l'estació, se les quedava i se les enduia a Carcaixent, per ensenyar-les a determinada gent perquè per allí no eren habituals. També els agradava posar pedretes damunt



Caseta guardabarreres. Xeresa. Arxiu Vicent Bou

tant històries o cantarelles. D'estiu el que més els divertia era anar als vagons del moll a tombar vespers amb bastons i rames. De vegades eixien escaldats amb alguna que altra picada. Amb un poc de saliva i terreta es feien un emplastre de fang, el posaven damunt la picada i cap problema.

Tot ho canvia el pas del temps. Al pas a nivell de vora l'estació posaren unes barres que substituïren les cadenes que passava sa mare, Amparo. A partir d'aleshores la tasca diària es va acabar. Encara van viure durant un any a l'estació. En acabar l'any es traslladaren a viure a Benifairó, després de decidir cobrar la indemnització l'acomiadament. Llavors, Paco ja era un xic fadrí de 10 anys. Per a ell començava una nova vida.

Agustín Varón, de 67 any, fill de Ramón i Mercedes, nascut a Calzada de Calatrava, a Ciudad Real, amb quatre germans. Esmorzem en un bar del poble, pel setembre, quan encara escalfava el calor del llarg estiu d'enguany. Quan el 1964 deixà de funcionar el ferrocarril de Valdepeñas-Puertollano per manca de rendibilitat i d'on sa mare, Mercedes era la guardabarrera i guarda de l'estació de Calzada, demanà vindre a Xeraco ja que pertanyia al cos ferroviari i la plaça del poble havia quedat vacant. En un principi foren a viure a la caseta de guardabarrera de Xeresa, situada front a la muntanyeta de la Creueta on el camí Vell travessava la carretera general i després ho féu la via al seu pas per les marjals. L'estació de Xeraco encara estava ocupada i des d'allí venia a passar la cadena de l'actual carrer Xeresa, llavors l'entrada i eixida de Xeraco a la carretera general pel motor de l'Hort Mandarí/camí de Xeresa. Al cap d'un any s'instal·laren al poble, primer de lloguer al carrer Sant Josep i després a la caseta del guardabarrera. La caseta era d'una sola planta i sostre d'uralita a dues aigües envoltada per una tanca de travesses de ferrocarril que en delimitaven el terreny. Les dependències eren: una entrada que feia de menjador i cuina i dos habitacions; darrere, un corral. Agustí recorda que no tenia ni llum ni aigua i que a poc a poc, gràcies a l'ofici d'obrer, arreglà la caseta a base de blocs de ciment i van posar aigua i llum. A l'estació de Calzada, acompanyava son pare a treballar, passava la cadena o netejava i preparava la màquina. Va poder integrar-se al cos dels ferroviaris. Intuïa que la seua era una altra vida, per això es posà a treballar d'obrer. La vida del ferroviari li resultava indiferent i alhora era una vivència perquè a casa sempre es parlava del tren, el ferrocarril passava pel davant de casa i l'estació es trobava a quatre passes.

Els guardabarreres vivien relativament bé, tenien casa, un treball fix i la família també treballava. La vida del guardabarreres no era dura ni pesada, però sí monòtona i esclava. L'horari s'havia de complir escrupolosament dia rere dia al llarg de l'any, ploquera, caigueren llamps, nevara o fera calor i un fred de mil dimonis. Calia esperar al pas els retards dels combois i si passava a deshora algun altre tren.. Es des-cansava un dia a la setmana i les vacances es concedien al llarg de tot l'any. El mes de novembre de 1972, amb el ferrocarril de Carcaixent a Dénia tancat, abandonaren la casa on havien viscut tants anys per a residir en una del poble a prop de l'estació. Al pare li oferiren treballar al ferrocarril Dénia-Alacant. Preferí cobrar la indemnització i deixar la faena.

Recorda com els xiquets jugaven a caçar o l'amagatall pel moll i pels vagons de mercaderies que hi havia. Especialment rememora el rebombori del poble quan arribava a Xeraco el tren dels Reis Mags, amb els vagons plens de garlandes i la màquina guarnida de banderes. Abans d'arribar a l'estació donaven un tiquet a cadascun dels fills dels ferroviaris perquè en arribar el tren agafaren el regal que els corresponia. A la Calzada li van deixar un rifle que disparava un tap, però ell volia que li deixaren un tren.

Quan l'any 1964 vingueren a Xeraco, l'adaptació resultà bastant difícil per a un xicot de 16 anys que venia d'altres terres, amb una novieta, Mari, que s'havia quedat a la Calzada, sense amics, amb costums i llengua diferents. A poc a poc la integració dins la societat valenciana es féu sense problemes i al poc de temps era un xeraquer més, fins i tot ens afirma que la vida ací era millor que a Ciudad Real. Recorda la joventut com qualsevol dels jòvens del poble. Amics seus eren Pepe, Evaristo, Tomàs de la Xarala, Antonio Millan i la colla d'amigues que solien eixir amb ells; durant la setmana a treballar i els diumenges pel matí a passejar una estona i el vermutet del migdia, per la vesprada a berenar al bar de Vila i després a ballar a la pista de la tia Ramona i quan s'acabava el ball, sense sopar, al cine Vitoria enfront de la pista o al de Cebrià (Moderno) enfront de l'estació i per l'estiu, al cine descobert de Cebrià al carrer de Crist o a la mateixa pista que es convertia en cinema a l'aire lliure i així fins a que hagué de marxar a "servir a la pàtria", una existència idèntica a la de qualsevol jove xeraquer.

El que més li va estranyar quan vingué a Xeraco fou el que les cases solien tindre la clau al pany i per l'estiu algunes cases obrien les portes de bat a bat i la gent dormia al mig de casa al terra o damunt de màrfegues, fet impensable al seu poble natal.

Recorda especialment quan començaren a desmantellar la via i l'inici de l'excavació del túnel per enllestir la nova via ampla i començaren per aplanar els terrenys per a la construcció de la nova estació de ferrocarril als afores del poble. El tren anava ara en trinxera a l'aire lliure des del barranc de les Fonts enfonsant-se poc a poc en pendent per creuar tot el poble i eixir davant la casa de l'Hort Mandarí.

Vicent Bou, de 57 anys, fill de Vicent el « Tècnic » i Fina, la qual exercia de guardabarrera. Prenent una canya davant les oliveres centenàries del parc, vora el barranc de la Martina a Xeresa. Sa iaia materna provenia de Caudete de las Fuentes; sa mare seguia la tradició ferroviària. El seu primer destí fou Xeresa, al pas a nivell que es troba al final del camí de Gandia, front a la muntanyeta de la Creueta, al costat d'on estava el càmping Caudeli i on ara s'alça un desgavell urbanístic.

Nasqué a Xeresa, en una casa del carrer *Doctor Vivó*, traslladant-se després a una de lloguer situada en la muntanyeta dels Colomets durant un temps, però gran part de la infantesa la passà a la caseta de guardabarrera. Covava un fort sentiment de solitud perquè en aquells temps els desplaçaments es feien a peu, amb carro o amb bicicleta i els trajectes semblaven molt més llargs que ara. Sempre estava sol, és clar sense criatures que l'acompanyaren al llarg del dia i tot i que son pare el duia de bon matí a l'escola de Xeresa, ell es trobava com a foraster allí. Jugava sempre sol i sovint pujava dalt d'una figuera on passava hores i hores imaginant-se mil aventures, parava rateres, buscava nius, feia caragols o ajudava al seu iaio calar les nanses per pescar anguiles a les séquies de les marjals amb la barca. Aquest dies eren molt i molt especials per a Vicent. Viure d'aquella manera li agradava, podia fer el que volia, anar pel camp, a la muntanyeta, a collir lliris grocs a la séquia per a la mestra i moltes coses més. Bevia d'aquella aigua tan clara que passava pel sequiol.



Moll de Xeraco. Foto de Rosa Miragall

Durant la tardor i l'hivern, a poqueta nit, la família s'acostava a la llar, que feia molta companyia. Escoltaven la ràdio, no tenien ni llum ni aigua en aquella caseta. Guisaven amb llenya, a vora de la casa tenien un trosset de terra on plantàvem creïlles, fesols, moniatos, penques... Al jovent actual li resultaria incomprensible aquella vida.

Quan familiars i amics baixaven alguns diumenges o festius a la caseta per a fer-se la paella, la vida era diferent, els xiquets jugaven per tot arreu, corrien pels plàtans del camí, a vora la carretera d'atovons, ens amagaven, jugaven a conillets i un munt de coses més. Durant un temps, a la muntanyeta de la Creueta que està enfront d'on era la caseta on vivien es va establir un home que excavà al seu vesant una cova i es construí una espècie d'aixopluc amb tot i cuina.

Quan vingueren a Xeraco, sa mare duia primer la barrera que enfrontava amb el camí de la Mar, avui el carrer París, i després la del camí de Xeresa. En aquest past nivell havia de comptar el vehicles, carros, bicicletes i vianants que el travessaven. A la nova caseta, hi havia molta humitat, era bastant menudeta, sols tenia tres habitacions i la cuina un sostre d'uralita. Una tanca de bigues travesseres de la via delimitava delimitaven part de la parcel·la, la qual, sovint, la botava amb els seus amics, els Pisarrets, els semblava fantàstic. També viatjaven molt pels pobles on passava el tren, doncs la seua condició de treballadora del ferrocarril els abaratia molt els cost del bitllet i sovint era gratis.

Féu molts bons amics com Eduardo Nadal que vivia al carrer del Raval; tenia per mestre a don Rafael Delgado. Fou una època molt bona, entre muntanya i marjal. Ara feia el mateix, però acompanyat. Baixava a jugar al camp de futbol de la Torre, a peu, per vora la séquia de les Canyes. De vegades, Sopa els baixava amb el camió. Per a Vicent l'arribada dels Reis Mags amb tren era un dels esdeveniments més importants de l'any. Recorda entranyablement un fort de plàstic de peces que es muntava i desmuntava i el trenet.

Avui, aquell entranyable trenet de via estreta al qual li costava molt pujar el Portixol i els/les guardabarreres, han desaparegut. El seu record s'ha anat esvaint dia rere dia, estant substituïts per unes barreres automàtiques o sorolls d'advertiment. Un nou ferrocarril de via ampla circula per les vies al qual accedim i abandonem, fent sovint cua i introduint el bitllet a la ranura d'una freda i deshumanitzada màquina.

La memòria del tren.

Entre l'espart i el formatge llarg

ANTONI MARTÍ MILAN

A CARCAIXENT han celebrat el 150 aniversari de la línia Carcaixent-Dénia amb conferències, exposicions, publicacions diverses i un èxit de públic que ha sorprès gratament els propis organitzadors. En un dels actes, a més de les dades històriques i tècniques van referir una curiosa competició de velocitat entre el tren i la bicicleta. De vegades aquestes narracions menors il·lustren de forma entenedora i amable qual-sevol explicació complexa.

Un matí de temperatura agradable el tren, aturat a l'estació de Benifairó-Simat, estava a punt d'enfilar el Portitxol, una costera suau que enllaça la Valldigna amb la Ribera. La locomotora seguida de 3 vagon i pocs passatgers reposava a l'estació llançant suaus vapors blanquinosos. De sobte va començar a fumejar, a crepitir negrors nuvoloses mentre lentament iniciava la pujada entre la falda de la serra de les Agulles i els abancaments de marges de pedra seca a prop de la carretera. La lentitud del tren permetia uns entranyables acomiadaments entre els viatgers i els familiars que els havien acompanyat a l'estació mentre caminaven acompassats fins a l'extrem de l'andana.

En això, un jove de Benifairó amb bicicleta va coincidir amb l'eixida del tren. Com tots es coneixien i la carretera transcorria en paral·lel arran de via, els passatgers i el ciclista enraonaven sobre el motiu del desplaçament que en tots els casos tenia Carcaixent com a destí final. Aleshores un dels transportats amic del ciclista el va convidar.

— Va, puja la bicicleta al tren i anirem tots junts.

— No, no, que tinc pressa —respongué el biciclista.

Mentre la màquina pujava esbufegant entre les vies deixant darrere l'estel de fum de carbó, el coratjós ciclista avançava decididament sobre la pols del camí a colp de pedal.

Metro

Al temps de l'anomenada transició política dels anys 70, amb la substitució de les antigues formes autoritàries de govern per unes altres un poc més novedoses, tot havia quedat *atado y bien atado*, el voluntariós president Adolfo Suárez va patentar aquella coneguda expressió de *Puedo prometer y prometo*. Tot seguit afegia alguns dels seus propòsits de govern mentre els seus contraopinants s'afanyaven a buscar-li alguna rima castigadora.

A Xeraco va córrer amb notable èxit un vers saludat irònicament: «*Puedo prometer y prometo que Xeraco tendrá metro*». Alguna idea havia ensumat el distingit poeta perquè l'any 1969 Ferrocarrils de Via Estreta (FEVE) va suprimir la línia Carcaixent-Dénia amb el propòsit d'estendre la via ampla de Cullera a Gandia el 1972 a l'estació de mercaderies de Gandia i el 1974 a l'actual estació subterrània. Dissortadament el recorregut s'ha aturat a Gandia i resta per salvar la desconexió en el tram Gandia-Dénia, reclamat insistentment com a traçat ferroviari València-Alacant per la costa, però desatès amb la mateixa intensitat per part de l'administració de l'Estat. A Xeraco,



Passeig de l'estació. Oliva

el tren de rodalia València-Gandia ens ha deixat, si no un metro, un túnel d'un quilòmetre que forada en direcció nord-sud tot el poble i una estació discreta a la boca sud amb un espaiós aparcament. Enfront de l'estació, a l'altre costat de la via, el retallat casalot de l'Hort Mandarí recorda millors temps, quan les emocionants màquines de vapor vorejaven les seues parets per un pas a nivell. Ara, quan els viatgers esperen a l'andana, alguns impacients guaiten la foscor del túnel per albirar la proximitat del tren anunciada pel potent far d'on brolla la llum que encapçala el comboi, visible més enllà de l'entrada nord del túnel.

Estació vella

De bon matí el tren de Carcaixent baixava alegre pel dolç vessant del Portitxol encarat vers l'oberta Valldigna entre les muntanyes de les Creus i de l'Ombria. Avançava a la vora dels sequers de batre, creuant marginats bancals d'hortalisses primerenques i tarongers, el fruit dels quals començava a acolorir-se com el sol ixent de l'horitzó mediterrani que pujava mandrós sense força per escalfar el matí hivernal. Passada la Valldigna, el tren creuava la carretera de València i girava cap al sud per la plana litoral a prop de la marjal plena d'aigua de tots els temporals de la tardor. Un ponent fort bufava a favor escombrant el fum de la màquina per davant del comboi.

L'arribada del tren a Xeraco suposava una mutació matinera dins l'habitual tranquil·litat del món rural. Dins el poble, la via i la carretera discorrien en paral·lel a la vora d'un carrer situat en un nivell inferior de les altres dues artèries. Per ordenar tot aquell embolic, el cap d'estació, el factor, el guardaagulles i els guardabarreres s'aplicaven activament en les seues funcions. Pot ser aplegara algun llaurador amb el carro quan anaven a passar la cadena i encara el deixaven anar. El cap d'estació intercanviava salutacions amb el maquinista, observava els passatgers que baixaven i pujaven. Quan tots estaven asseguts, acomiadava el tren alçant la bandera i fent sonar el xiulet, immediatament correspost pel maquinista. El factor despatxava bitllets, un cartó rectangular amb un forat al centre i atenia l'administració de les poques mercaderies. De vegades algun veí arribava a hora horada, però la tolerant connivència dels gerents facilitava l'objectiu del retardat viatger.

Aquell escenari matinal adquiria una considerable magnificència quan aplegava el tren de mercaderies procedent de Dénia per creuar-se amb el de passatgers. Aleshores el guardaagulles amb habilitat i diligència manejava un mecanisme amb un eix de ferro vertical sobre el qual girava un barra horitzontal unida a un pesadíssim disc a l'extrem. Aquell artifici permetia situar els rails de manera que els combois anaren a les

vies adjacents. La coincidència de dos trens bloquejava el trànsit dels camions i cotxes a la carretera i dels carros dels llauradors. Alguns animals s'espantaven pel soroll, el fum, o la fressa dels frens a les vies quan la màquina alentia el pas.

Algunes vegades el tren de mercaderies feia un parada més llarga per distribuir el carregament que solia ser escàs, aleshores les dones de les cases properes a la via s'aplegaven amb poals a la màquina on el conductor els omplia d'aigua calenta a canvi d'alguna hortalissa casolana. Al mateix temps enraonaven amb divertits col·loquis. Als xiquets els impressionava molt el personatge que guiava aquell desmesurat enginy que treia fum per tots els costats, vestit de blau fosc com el paper de folrar llibres escolars amb la cara mig embetumada com els bandolers de l'oest, que es torcava la suor amb un mocador encara més brut.

Una vegada va arribar procedent del País Basc un carregament singular consignat a nom de Batiste Todolí, un fuster molt estimat per la seua bonhomia, la diligència en el treball i la sobrietat. Es tractava d'una serra mecànica amb un tauler de ferro d'una gruixa considerable sobre el qual hi havia un arc per fixar la serra impulsada per un motor elèctric. Per descarregar aquella andròmina i dur-la al nou taller acudiren deu homes del veïnat i un carro, els qual amb prou feines aconseguiren traslladar-la. Els ajudants reberen de part del fuster una gratificació i un paquet de tabac. Trenta anys més tard la màquina i els caragols originals que fixaven les guies per escairar la fusta encara funcionaven correctament.



Excavació del túnel. Xeraco

Túnel

2014 agost, 2

De nit, passades les hores xafogoses de l'estiu, la reina, les dames, el majoral, els festers, les autoritats, la banda de música, els pirotècnics, els veïns i les veïnes omplien de gom a gom la plaça de la Generalitat per a la presentació de la reina de les festes, un acte ben solemne, inici de les festivitats dedicades a sant Cristòfol, sant Isidre, la Maredeu de l'Encarnació i el Crist de l'Agonia. A l'entaulat, els mantenidors criden les dames i els acompanyants, finalment la reina, el majoral i l'alcalde. Des del farcit cadafal, els tres últims conformen els seus parlaments sembrats de cordialitat i bons desitjos per a veïns i forasters durant els propers dies.

La gentada reunida plena a vessar tota la plaça pavimentada i la zona enjardinada del voltant atenent els discursos. Mentre escolten atentament noten una lleu vibració del terra que no espanta ningú: es un tren recorrent el túnel. Efectivament el lloc de l'actual plaça de la Generalitat acollia fins a l'any 1969 l'estació del tren Carcaixent-Dénia, el moll de càrrega, la platja de vies i alguna dependència annexa. Tot s'ha perdut en la boira del temps, resten algunes fotografies i l'àlbum de memòria personal va esvaint-se al pas dels anys. Pensar en aquells edificis, la bàscula on seien els ancians del poble fumant cigarrets barats, l'home que picava espart als carreus del moll els dies de pluja, el vagó refugi d'una família sense altre sostre, la partida de pilota al frontó del moll, el rastre de xiquets botant els ferros que delimitaven el terreny ferroviari en el joc infantil del formatge llarg, el tren ple de banderes i garlandes amb una xiuladissa incessant el dia dels Reis d'Orient repartint benediccions, globus i joguets.

Tot aquest àlbum, dèiem, servirà per estimar els treballs de les generacions que ens precediren i llegar-les a la posteritat és un acte de reconeixement, civisme i gratitud.

De la via al motor de reg

Entrevista a Miguel Pous

JOAN IBORRA

LA CITA ha sigut una mica inusual, a l'acabament del pont festiu de la Puríssima. Aquest dilluns fa un sol saludable i agradós que incita a parlar amb un gotet de vi a la mà. A la sopalma d'una antiga caseta al pati del taller familiar, entretenim l'espera conversant plàcidament i tranquil·la amb Fernando i Miguel Pous. Havíem quedat a una hora prudent, vist que el fred s'havia presentat de sobte. Miquel ha arribat en vehicle, acompanyat filialment, del qual ha descendit dignament, sense pressa, amb el cap alt i el tors en moviment. Es veu alt, d'ossamenta elegant i aspecte encara fresc, en realitat no aparenta l'edat que té. Els ulls penetrants, darrere d'unes ulleres metàl·liques que canvien la coloració segons la intensitat de la llum. La cara poblada per un borrisol, apunta una barba emergent. Vist pantaló blau de butxaques, com un treballador. Amb una camiseta roja i un jersei verd a sobre, s'abriga amb una caçadora de pana, estilsa, del color de l'ambre. Llueix cabells grisos ben ordenats, amb certa tirada al rull que li atorguen presència física i un deix de saviesa seductora. Manté un aire entre distant i interessat. De posat afable i amb ganes de conversa inicia l'entrevista amb un vigorós encaixament de mans. Després d'unes salutacions cordials comencem l'entrevista:

Miguel, vostè és fill d'una família ferroviària d'Oliva.

Jo vaig nèixer l'any quaranta-u a les aigües de Pego, en terme d'Oliva. Era el quart de cinc germans. Mon pare era Blai Pous Benimeli i ma mare Encarnació Sifres Arnau, els dos d'Oliva. Mon pare era cap d'estació d'Oliva. Quan jo era menut, va estat cinc o sis anys de factor autoritzat a Gandia. Vivíem al carrer Calderón de la Barca, al barri de Corea. Després el varen destinar a Oliva on va estar vora deu anys, després vam vindre a Xeraco. Abans de jubilar-se l'enviaren a Oliva on va ser l'últim cap d'estació. A l'andana va plantar una figuera i quatre palmeres que encara es conserven al passeig. Quan es va jubilar es va dedicar a una faena que li agradava molt, viatjant de caixes de fusta.

Son pare va ser el primer ferroviari de la família?

No, la meua iaia havia sigut guardaagulles d'Oliva. A l'encreuament de les línies d'Alcoi-Gandia i Carcaixent-Dénia, a prop de la creu de terme de Gandia, abans de travessar el barranc de Sant Nicolau, un cosí germà de mon pare, Antonio Pous, passava la cadena del pas a nivell. La meua família va seguir la tradició valenciana i el meu germà major, Juan, quan va tindre l'edat es dedicà a l'ofici de ferroviari, com mon pare. Va ser el cap d'estació més jove de tota la línia del tren Carcaixent-Gandia. El varen destinar a Benidorm, Alacant, Marxalenes, Alboraia i després a Xeraco.

No va seguir els passos del seu germà, clar.

A mi no m'agradava treballar al tren i em vaig posar a estudiar als Escolapis, amb el mestre Vicent Mahiques i després a l'Institut Laboral d'Alcoi, on viatjava d'estraper-



Miguel Pous en la festa de Sant Tomàs d'Aquino

lo. La veritat és que havia de pagar el bitllet, que costava una pesseta i dos quinzets, però tenia un amic maquinista que em pujava dalt la màquina motora del tren Gandia-Alcoi. Després d'una hora de camí arribava tot mascarat a Alcoi. Allí vaig aprendre l'ofici de torner-fresador amb Salvador Pascual, que era l'amo de la Ford de Gandia i antic capità de fragata de la República. Va ser represaliat per roig durant la dictadura de Franco i el varen expulsar de l'escola.

Com va ser l'arribada a Xeraco?

A principi de la dècada dels seixanta, a mon pare el varen destinar de cap d'estació a Xeraco. Ens vam posar a viure al mateix edifici. Compartíem la casa amb una sala d'espera, que tenia uns bancs per als viatgers, i un local de lampisteria on arreglaven els farols i altres elements elèctrics del tren. En aquell temps, exercia de factor Burguera i Filiberto Uixeres era el guardaagulles; la cadena del pas de la via, de front de cal tio Florian, la passava Adelina la Llumera. Una vegada tancat el pas, ja no hi deixava passar a ningú, bona era ella.

Com era la vida al poble?

Es passava prou malament. Quan el tren passava per Xeraco, que circulava molt a prop de les cases i molt espaiet, les dones eixien corrents darrere la màquina carregades amb poals o llandes. Demanaven aigua calenta de la caldera que el maquinista els subministrava amb un somriure comprensiu. La gastaven per a llavar-se o rentar la roba. Si mataven un porc, que ho feien davant la cisterna, els xiquets demanàvem la bufa de l'animal al carnisser, li col·locàvem un canut de canya, el lligaven bé perquè no se n'isquera l'aire i au!, la inflàvem i la desinflàvem. I en això consistia el joc. Podíem passar tot el sant dia jugant amb la bufeta, i això que feia molta pudor, molta.

Son pare devia contar-li coses de la faena de ferroviari.

Sí, m'explicava que moltes persones no viatjaven en vagons normals, sinó que pujaven al tren de mercaderies, un vagó pintat de blau que s'enganyava al final del comboi. A vegades, es posava un farol roig darrere de l'últim vagó perquè els guardaagulles sapieren que després passaria un altre tren. Clar, era l'única forma de comunicar-se. Quan trans-



Blai Pous i Encarnació Sifres

portaven porcs dins d'unes gàbies immenses, si algun animal treia la cua entre els ferros, era víctima. Pels llocs on passava el tren, els hòmens l'esperaven i en un tres i no res, li seccionaven la cua i se la menjaven per a dinar. Feia un bon arròs. No hi havia sorpresa al final del trajecte perquè solia comentar-se que els animals arribaven descoats perquè s'havien barallat entre ells i s'havien mossegat el rabo. Quan la màquina enfilava un trajecte costera avall, passat el Portitxol per exemple, el maquinista feia dos xiulits curts per avisar els guardafrens, que corrien escapats cap al volant per a rebaixar la velocitat del comboi. Orgullosos, els dos ferroviaris que anaven en cada tren, un enmig i l'altre darrere de tot, passaven la mà a veure què arreplegaven. De vegades, els donaven una pesseta. Entre el moll i l'andana de l'estació de Xeraco hi havia una bàscula a la vora de la qual solien passar el temps els vellets, a prendre el sol o la fresca, perquè feia bo i els ferros sempre es mantenien a bona temperatura. Quan alguna persona d'edat avançada seia damunt la bàscula, la gent del poble solia comentar en veu baixa: «Eixe no durarà molt, no».

Temps de fam i d'estraperlo.

Temps difícils, sí, els qui podien, feien estraperlo. Transportaven farina d'Almansa a la Manxa i oli de Beniarres d'amagat, però també carabasses o cacaues. Si apareixia la guàrdia civil, tiraven els sacs per la finestra per arreplegar-los després. Quan els guàrdies atrapaven algun estraperlista, per a escarment de tots, el lligaven a un dipòsit d'aigua que hi havia a l'entrada de Gandia per al subministre de les màquines de vapor. Però no servia de res. La gent continuava amb l'estraperlo quan podia.



Estació de Xeraco

A casa nostra tots els anys criàvem un porquet, que sempre anomenàvem Liuardo. El matàvem cada any al carrer, damunt d'una tauleta baixeta de pi, d'aquelles que dien de matança. Sofrimaven la pell del porc amb argilagues enceses, que feien bona olor. Teníem l'ajuda de la família d'Oliva que acudia a compartir la faena en les tasques de la matança i a preparar l'embotit. Es guisava un dinar molt bo i aquell era un dia especial.

On començà a treballar?

Vaig treballar al taller de José Maria Enguix, a la carretera de Barx. Després em vaig instal·lar pel meu compte a Xeraco, al carrer Cervantes, on arreglava tota classe de motors, especialment els motors de reg. Vaig observar que el sistema de reg gota a gota s'anava estenent molt i vaig aprofitar l'ocasió per a dedicar-me a aquella especialitat sense abandonar altres faenes, clar.

Quins personatges va conèixer?

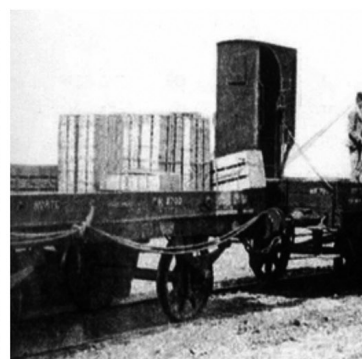
Vaig conèixer molta gent. Retirat en una via morta hi havia un vagó desmarxat on dormia Adelita la del Vagó, que li deien —li faltava un bull com a les guixes. Després la deixaren viure temporalment en un casup cobert dins el moll de càrrega¹. Quan passava el tren correu, quasi puntualment a les 7:45 h, Tonica el Bolo, una xica no ben acabada que vivia al carrer Sant Josep del Raval, eixia de casa i ofería als viatgers un botijó d'aigua al crit de «Aigua de la font de l'Ull!» A canvi de la beguda li donaven un xavo de paga. Explicava que no feia d'aiguadera als altres trens perquè la gent que viatjava era gent pobre i no li donaven res. A prop del tren vivia Tereseta de l'Hostal, una dona que no regia bé. Els xiquets passaven per davant de sa casa i li tiraven pedres a la porta. Tereseta, molt cabrejada, eixia al carrer i els corria a poalades d'aigua per a què no tornaren, cosa que no aconseguia. També vaig conèixer un home, sord com un rella, que portava una boina amb un pedaç roig. Se'l posava a la boina per a què els conductors sapieren que no els podia sentir quan travessava la carretera, que en aquell temps passava pel mig del poble².

La conversa continua amb fluïdesa arrecerats al solet del matí. Passades les hores de més fred, una escalforeta agradable fa de bona companyia mentre parlem asseguts a les cadires. Comença a fer-se hora de dinar. De la caseta ix un aroma saborós i potent, impossible d'evitar, que amb alegria contagiosa canta: «A la taula i al llit...» Avui dinem arròs amb fesols i naps i carn de matança. És festa.

¹ Adelita era una infeliç que es guanyava la vida al vagó. Algunes persones d'ànima blanca l'ajudaven a passar amb algun que altre plat d'aliment.

² Un personatge dissortat, sort i mig cec, a qui uns malànimes lligaren un dia a la roda del motor de Peapa i el posaren en marxa. Mai més fou persona.

Imatges històriques del ferrocarril Carcaixent-Dénia



Carcaixent

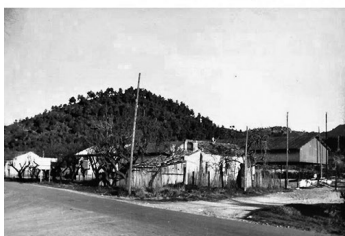


La Barraca



Sta Ma Aigües Vives

Benifairó
de la Vallidigna



Tavernes
de la Vallidigna

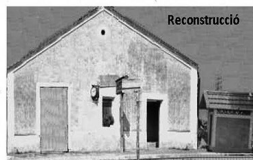


Xeraco

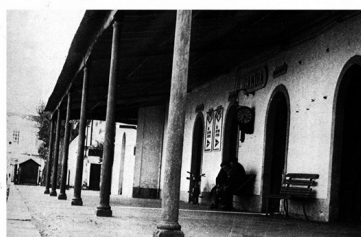
Xeresa



Reconstrucció



Gandia



Oliva



El Molinell



El Verger

Palmar
Dénia

