

Un tramvia anomenat desig (el simbolisme de les falles tramviàries)

José Luis Font Barona

I Premi Soler i Godes al Millor Article d'un Llibret de Falla de l'Horta*

Als albors del segle XXI, una societat com la valenciana, on el desenvolupament urbanístic i arquitectònic, definidor de progrés i modernitat, comença a modelar la fisonomia definitiva de l'àrea metropolitana de la nostra ciutat (que fins ara mai acabava de fer-se), no oblida per contra reminiscències que ens resten del passat més proper. Al costat dels funerals de fàbriques desaparegudes que hui s'alcen entre les façanes de grans edificis residencials com resistint-se al pas del temps i també al costat de les joies de l'arquitectura civil que gaudim els valencians com a herència de l'època de la revolució industrial, a la darrerria del modernisme del XX i de l'Exposició Regional Valenciana de 1909, cal afegir, encara que no com a realitat quotidiana, no obstant, els típics ferrocarrils del segle XIX i primera meitat del segle XX que es feien pas pels carrers, camins i avingudes de la ciutat de València, com a peça clau urbana, indispensable a la capital del Túria en els anys previs a la Guerra Civil espanyola, amb la qual començaren físicament a desaparèixer. Estos tramvies valencians continuen retenint-se en la memòria col·lectiva com a elements definidors de la geografia urbana de llavors on eren característics, com deia, resistint-nos a la seua desaparició simbòlica més que física.

Pel que fa als fallers, la nostra festa, sempre paral·lela als canvis socials, des d'eixa posició privilegiada de fidel testimoni que els viu, han sabut retratar els tramvies de la ciutat com a element genuí de la nostra idiosincràsia. Però, a més, com vorem, els posa als cadafals com a símbol de transició, com a símbol de pas d'una

realitat caduca a una altra incipient, o amb desig de canvi enfront de la evidència innegable com a reacció a allò que ens preocupa o no ens fa gens bé. És l'aspecte que ens interessa.

Per començar a reflectir els exemples que trobem de falles tramviàries, les primeres que en trobem en la història de la festa es plantaren l'any 1912 a la Falla Guillem Sorolla-Torn i a la Falla de la Plaça les Arenes a Russafa (encara que l'última no es pot datar amb exactitud, del que no hi ha dubte és que es plantà en els primers anys del segle XX). La primera (Falla Guillem Sorolla-Torn) representava un vagó de tren de mercaderies del trajecte Madrid-València, que estava espantant pels valencians de l'època, ja que els fallers entenien que al govern a la capital d'Espanya gens li preocupava les necessitats mercantils i comercials d'uns provincians com nosaltres. La segona, que estava coronada per un altre vagó però de viatgers, on els passatgers eren esclafats per una planxa on cavalcava el Quixot, que, segons Josep Sorribes (en *Historia de las Fallas*, València, Levante-EMV, 1990), també era una crítica de Romanones i el govern central per la seua actitud enfront del tren directe.

No vull dir que es tracte del més fidel retrat dels tramvies d'abans de la guerra, però, sens dubte, sí diré que es tracta del tramvia més representatiu i conegut dels que han aparegut a les falles. Va ser el tramvia que constituïa el centre del cadafal plantat a la falla de la plaça de Marià Benlliure l'any 1928, obra de l'artista faller Carles Cortina. Damunt d'aquell tramvia de l'època hi havia un parotet, com a coronament, que amb

les seues potes el transportava fins a les amèriques tot replet de valencians. Aquell monument, que portava per lema *De València a Nova York, en les ales d'un parot*, feia al·lusió i crítica al projecte municipal de promocionar turísticament la ciutat. Cal recordar que l'arribada un any abans (el 1927) de l'anomenat tren faller (o també del barco faller), al qual es donà una importància periodística sense precedents, va contribuir d'alguna manera com un dels impulsos afegits al fet que el Comité Central Faller ampliara a tres els dies de festa. Amb aquell cadafal de Cortina es feren els primers passos en la consolidació de la falla monumental; de fet, és recordada com una de les millors aportacions constructives i turístiques en la història de la festa.

El monument de Cortina de l'any 1928 va ser reproduït per l'artista faller Josep Martínez Mollà l'any 1994 al coronament de la falla de la plaça de l'Ajuntament, fent-lo aparèixer sobre la torre rellotge de la casa consistorial mostrada en vareta. La polèmica —mai superada— al voltant del que s'ha de plantar a la plaça més representativa de la ciutat, troba una de les seues raons més evidents en este monument de Martínez Mollà. La idea lloable de l'artista consistia a fer homenatge als cinquanta anys del Gremi Artesà d'Artistes Fallers; amb la qual cosa, aquell monument reproduïa falles o grups escultòrics dels més importants de la història fallera. Si bé poc aportà aquella falla municipal, tret de la voluntat del seu autor de mostrar al públic com és el coronament d'una falla per dins, a més de voler que el tramvia que hi apareixia fóra fidel retrat de la falla emblemàtica de la plaça de Marià Benlliure.

La propera aparició d'un tramvia en una falla va ser l'any següent al del monument de Cortina adés esmentat. En concret, l'any 1929 l'artista faller Santiago Latorre va plantar un tramvia per a la Falla Josep Maria Orense-Avinguda del Port. El centre del cadafal consistia en un tramvia que circulava pel pont de la Mar que, a la altura dels casalicis, espanta una haca que llança a terra tots els productes de l'horta que transporta en un carro; mentrestant, els vianants han de fer pas a aquella màquina infernal sense que els guardes de l'autoritat puguen fer res. Este resulta un

exemple més de com a la València de principis del xx la festa no resta impassible a la industrialització que s'obri pas en una perifèria urbana d'horta i alqueries. Cal adonar-se que la confluència del carrers on es plantà aquella falla de l'any 1929 era el camí del Grau. Segons diu Manuel Sanchis Guarner en el seu llibre *La ciutat de València*, la línia de tramvia més concorreguda que hi havia llavors (en aquells temps funcionava amb vapor) era la que connectava el Grau amb València (el que hui seria el centre de la Ciutat), i el trajecte, que finalitzava al pont de la Mar, on la mercaderia era replegada per transportar-la posteriorment en carro fins a la seua destinació, era un tramvia que "a causa dels espetecs que feia —diu l'autor—, els valencians l'anomenaren «el Ravachol», nom d'un famós anarquista francès" de l'època.

El Grau i Algirós es consolidaren com a barriades pròximes, i la connexió de la línia tramviària de València al Port pel camí del Grau, fou un dels principals mitjans de transport del qual els nostres veïns d'aquells anys disposaven per a traslladar-se a València. Fins al punt era important l'existència de la via grauera, que a l'antic carrer d'Epifani Lozano, hui avinguda del Doctor Manuel Candela (a l'altura de Blasco Ibáñez), residien tramviaris (que foren fallers de la nostra comissió) empleats en el treball que donava aquell trànsit de mercaderia portuària. De fet, a la segona falla que plantà la nostra comissió, el 1948, segons el *Pensat i Fet* d'aquell any, podia llegir-se en els versos explicatius del cadafal: "L'últim augment de salaris no l'han notat de suau, ni els mateixos tranviaris", fet que denota les dificultats econòmiques dels nostres avantpassats en esta tasca fallera.



Aleshores, l'artista faller Josep Maria Martínez plantà a la ciutat (no es pot precisar en este moment els carrers on ho féu) una monumental falla, l'any 1948, que també era un tramvia al centre del cadafal. El coronament era un plat de ceràmica decorat amb dibuixos i colors típics de Manises. Este fet, igual que a les bases de la falla apareixien palmitos que, sense perjuí de les escenes crítiques que hi apareixien pintades (a més del ninots), estaven decorats amb motius molt barrocs, ens fa pensar que es tractava d'una falla més pròpia d'aquelles que el professor Antonio Ariño cataloga com a falles turístiques plantades en els anys vint i trenta del segle xx. Si bé, com hem dit, esta, encara que més tardana i pròpia, pel període al qual correspon, dels monuments fallers de postguerra, reunit no obstant els elements característics de falles turístiques com la de Cortina del 1928.

Després d'aquell monument de Josep Maria Martínez del 1948, es plantaren un parell de falles tramviàries on la màquina era reflectida amb un aspecte més actual. Així, el 1956 l'artista Pasqual Gimeno plantà per a la Falla Plaça del Pilar un cadafal que portava per lema *Excursionisme*, que va estar guardonat amb el sisé premi de la

secció segona. A les seues bases apareixia un tramvia, elèctric, símbol de modernitat, que era de color verd o blau segons fera els seus trajectes per la ciutat a l'estiu o a l'hivern. La segona, encara que correspon als anys setanta, no es pot datar de moment; no obstant, semblava la que el 1974 plantà el seu mateix autor Abelard Guillot Bulls per a la Falla Doctor Manuel Candela-Beatriu Tortosa, apareguda en la revista *Gorg*. El remat del cadafal era un gegant de la construcció fet amb taulells; al seus peus apareixia un tramvia ràpid i modern com a símbol de prosperitat social. L'artista Abelard Guillot Bulls, prou sensibilitzat pels canvis a la València de la transició, va reflectir el tramvia en escenes que, encara que menys principals, gaudien d'una gran dosi crítica enfront del progrés industrial i urbanístic.

El següent tramvia que trobem als cadafals fallers és, prou més tard, el de Josep Martínez Mollà, al qual m'he referit abans, de la falla plantada el 1994 a la plaça de l'Ajuntament com a part del coronament.

Ja el 1995 l'artista faller Juan José García López plantà un tramvia a la falla dels carrers de la Bosseria i el Tossal. No hi ha dubte que aquella falla,



encara que hui fa una dècada de ser cremada, feia crítica de la degradació dels veïnats del Carme, els Velluters i el Mercat. El monument, com si el temps passat sempre fóra millor, mirava amb enyorança la vida del veïnat en els anys de plenitud, amb el desig d'un reviscolar pels projectes d'una intervenció urbanística a la part més antiga i degradada de la ciutat que mai conclou. Al tramvia que apareixia a la falla es pujaven els ninots de l'antigor, vestits de tela i caps de cera, com si anaren al concurs de Na Jordana al ninot millor vestit. Però realment van cap a l'escorxador i a la desaparició, com el veïnat en si mateix. Aquell any 1995 i amb una crítica similar, l'artista Joan Carles Garcia va plantar un altre tramvia per a la Falla Just Vilar-Mercat del Cabanyal, que portava per lema *Problemes d'un altre temps*, la qual cosa ja ens fa sospirar del contingut del cadafal.

Finalment, a la història dels tramvies fallers caldrà afegir el del 2005, plantat a la falla dels carrers Doctor Manuel Candela-Beatriu Tortosa, també de l'artista faller Juan José García López, i al qual es referix el present llibret. Al cadafal, de tres parts, apareix representada una falla casolana pròpia de barriades modestes, on els ninots peguen a fugir davant la falta de pressupost, de manera que es pugen al tramvia dels somnis que els transportarà a les falles milionàries on tot es luxe i colossalisme. N'hi ha qui opina, a propòsit, que este monument s'hauria d'haver titulat *D'Algirós a Campanar, en les ales d'un pardal*, fent una al·legoria de la falla de Cortina de l'any 1928. En este monument, a mitjan camí entre la falla clàssica i la innovadora, s'utilitzen els materials emprats al llarg de la història per a l'elaboració de les falles. De manera que es connecta estil i matèria per diferenciar aquelles dos vessants. Si bé, com a les falles tramviàries analitzades en este article, a la falla de Juanjo García del 2005 tampoc hi ha absència de nostàlgia. I ho dic més pel contingut que pel que representa el continent. I és que la simbologia d'este cadafal és significativa pel moment actual on es troba la festa; ara com ara, hi ha falles de les més representatives de la ciutat que potser s'alcen amb tècniques dels camps del finançament i la subvenció, conceptes a voltes especulatius en una economia llunyana per a les falles modestes. No

obstant, el faller comú, conscient d'eixa realitat, la critica ironitzant al voltant d'allò que li agradaria arribar a ser. Ahora, l'artista reivindica el seu lloc, el seu espai fent front a les dificultats de la vida, volent cridar l'atenció del grans. La comissió, per la seua part, veu passar el tramvia que la transporta al reconeixement públic, amb el desig de ser, d'existir o, almenys, de restar com està. És, sens dubte, el desig de la subsistència que les falles tramviàries sempre han reflectit.



* L'article "Un tramvia anomenat desig" es va publicar en el llibret de la Falla Doctor Manuel Candela-Beatriu Tortosa de l'any 2005.