

font

LA NOSTRA ESTACIÓ

Onofre Flores

EL FET LINGÜÍSTIC EN L'ÈPOCA DE SANT PASQUAL

Enric Dobón

LA CERÀMICA ROMANA DEL MUSEU DEL TERMET

Fernando López, Josep Benedito
i José M. Melchor

LA PERVIVÈNCIA DE SANT PASQUAL

Pasqual Chabrera

SOBRE LA NOSTRA SÈQUIA MAJOR

Enric Llop Vidal



Publicació de la Regidoria de Normalització Lingüística de l'Ajuntament de Vila-real

PRODUCCIÓ I COORDINACIÓ: Regidoria de Normalització Lingüística de l'Ajuntament de Vila-real

DISSENY: Javi Sales

DIGITALITZACIÓ PDF: Pasku.com

CORRECCIÓ I RECOPIACIÓ D'ARTICLES: Carme Martí i Herrera, Elena Chiva Roca

IMPRIMEIX: Gráficas Timsa

PATROCINADORS: Seriman, Bancaixa, Amica, Porcelanosa i Facsa

FOTOS CEDIDES: il·lustració de la portada cedida per Gráficas Timsa. Autor: Julio Arenós.

Article 1: fotos cedides per Fernando Ferrer i Onofre Flores.

Article 2: fotos cedides per Fernando Ferrer.

Article 3: fotos cedides pels autors.

La il·lustració de l'article 4 procedeix del llibre *Iconografía Popular de San Pascual Baylón*, Andrés de Sales Ferri Chulio, Caja Rural Católico-Agraria, Vila-real 1992.

Article 4: foto cedida per Gráficas Timsa i il·lustració de Julio Arenós, cedida per Gráficas Timsa.

MAIG, 2001

font

PUBLICACIÓ D'INVESTIGACIÓ
I ESTUDIS VILA-REALS



ÍNDIX

1.- LA NOSTRA ESTACIÓ	9
Introducció.....	11
Els inicis	12
El trànsit rural.....	16
Construcció de la 4a via	17
Crisi i guerra.....	22
Els feliços vint.....	23
Els anys 30	25
L'eixamplament de la via.....	31
2.- EL FET LINGÜÍSTIC EN L'ÈPOCA DE SANT PASQUAL.....	37
Antecedents històrics.....	39
Pasqual Baylón naix durant el regnat de Carles I, primer monarca de la dinastia dels Àustries.....	39
Mentre la noblesa es castellanitza les capes populars romanen fidels a la seua llengua	40
Sant Pasqual, home del carrer	42
Notes i bibliografia.....	44
3.- LA CERÀMICA ROMANA DEL MUSEU DEL TERMET	45
Introducció	47
Inventari	48
Peça núm. 1	48
Peça núm. 2	49
Peça núm. 3	50
Peça núm. 4	51
Peça núm. 5	52
Peça núm. 6	53
Peça núm. 7	54
Peça núm. 8	55
Bibliografia.....	56
4.- LA PERVIVÈNCIA DE SANT PASQUAL.....	57
5.- SOBRE LA NOSTRA SÉQUIA MAJOR.....	61

PRESENTACIÓ

De nou, tenim entre les mans un altre número de *Font*. La Regidoria de Normalització Lingüística s'ompli de goig en poder tornar a oferir-la a tota la població de Vila-real. Aquesta publicació amb personalitat pròpia intenta cobrir una sèrie de necessitats en l'aspecte purament científic. De cap manera, *Font* vol fer-li la competència a altres revistes que es publiquen a Vila-real. Ni vol ni pot, ja que cadascuna d'aquestes publicacions té característiques pròpies que les fan diferents i alhora tenen un públic fidel que segueix la publicació de cadascun dels seus números. I és en aquesta dinàmica que ens agradaria continuar col·laborant en el desenvolupament del panorama editorial de la nostra ciutat amb harmonia.

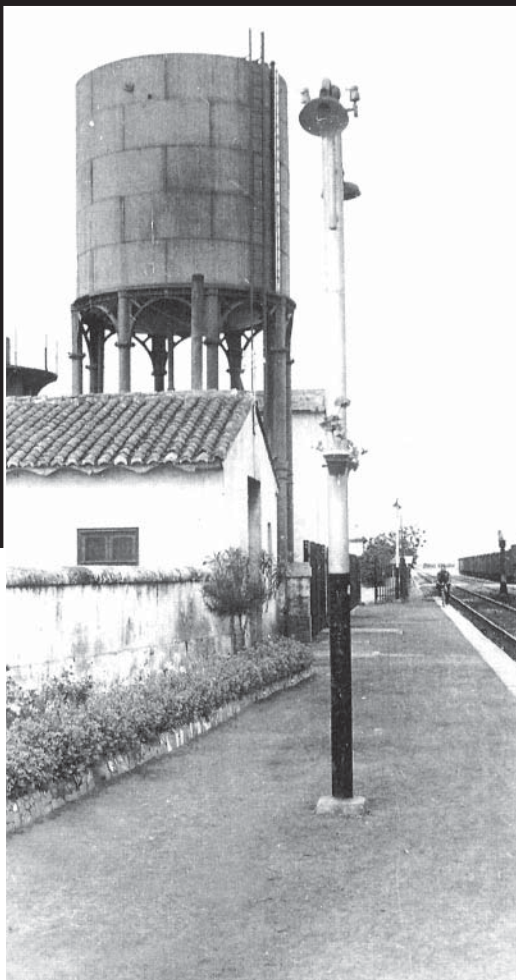
D'altra banda, no volem deixar d'agrair la col·laboració desinteressada de tots aquells investigadors que han permés, amb els seus articles, que aparega el número 3 de *Font*. I no només de les persones que han escrit els articles, sinó també aquelles que ens han permés publicar les seues fotos i, molt especialment, a totes les entitats i empreses que, a través de la seua inestimable aportació econòmica, ens han ajudat a fer-vos arribar la nostra publicació de manera gratuïta.

Finalment, ens agradaria encoratjar-vos perquè tots junts aconseguim que aquesta publicació, que ja és més vostra que nostra, tinga una projecció futura, una continuïtat que permeta que un rere l'altre vegem la llum treballs que ens interessin a tots. Treballs sobre el nostre estimat poble, que sens dubte seran una futura i autèntica font de consulta i que, a més a més, contribuïran a la desitjada conservació dels nostres costums i les nostres tradicions.

Pasqual Batalla Llorens
Regidor de Normalització Lingüística

Onofre Flores

LA NOSTRA ESTACIÓ



Seriman, S.A.

BANCAIXA

fundació Caixa Castelló



PORCELANOSA



Foto cedida per Fernando Ferrer

INTRODUCCIÓ

Quan fa algun temps van començar els rumors de la construcció d'una nova estació de càrrega per al ferrocarril que s'instal·larà a la zona de Carinyena, tots ens fèiem la mateixa pregunta: Quants anys d'existència té l'estació actual?

Ens vam posar llavors a esbrinar la dita existència però la tasca va resultar infructuosa a causa de l'escassa informació existent als arxius de la nostra ciutat. Després de diversos contactes amb l'Arxiu Històric de Renfe a Madrid sense trobar rastre respecte d'això, un bon dia un amic meu em va posar en contacte amb José Luis Díez Ventura, responsable de l'Inventari del Patrimoni de Renfe per a la Comunitat Valenciana, el qual va posar a la meua disposició el dit arxiu sota la seua direcció i gràcies a la seua inestimable ajuda i col·laboració al fi podem conèixer la història sobre la nostra estació, la qual tots coneixem com "*L'estació del Nord*".

Aquest treball s'ha centrat només sobre la seua evolució i el transport taronger en aquesta i encara que hi ha altres detalls d'interés relacionats amb ella com són el transport d'altres mercaderies o l'arribada de passatgers il·lustres a la nostra ciutat, aquests no s'inclouen, deixem per a una altra ocasió la seua descripció.

Quan va arribar el ferrocarril, el taronger ja era conegut en la nostra ciutat des de feia diversos segles i es cultivava aïlladament com a arbre fruiter per al consum familiar. Açò ens ho confirma P. Martí en els seus *Apunts Històrics* en els quals ens diu que "*...la plantació de tarongers estava reduïda als horts encerclats de paret que existien immediatament a les cases del poble, i encara aquests només els tenien per les vores, ocupant-se els clars amb hortalisses*".

En 1816 Francisco Ibáñez Galindo va plantar en un hort de fruiters de la seua propietat, en la partida del Campàs, tarongers intercalats amb magraners i altres arbres fruiters. Ibáñez va ser immediatament imitat per altres propietaris, però sense constituir tarongerars on es cultivava només aquest arbre.

Va ser en 1820 quan Manuel Cabedo Vidal, que tenia sis fanecades al costat de l'hort de l'esmentat Ibáñez, va decidir plantar-les de tarongers de peu de Cidro. Per aquest temps Manuel Usó va plantar també quatre fanecades d'una finca de la partida de les Voltes o dels ponts al mig del barranc de Ràtils.

Aquestes dues finques van ser les úniques que van estar plantades exclusivament de tarongers durant alguns anys, però a causa de, segurament, els bons resultats comercials obtinguts, en 1835 ja van començar a ser imitats per altres propietaris de la zona, la qual va tardar molt poc a estar completament plantada. És a partir doncs de 1820 quan podem considerar l'inici del conreu del taronger amb fins comercials a Vila-real.

Aquest va iniciar a partir de 1840 una ràpida expansió per tota l'horta fins al punt que quan apareix el ferrocarril ja existien al voltant de dues mil fanecades dedicades al conreu d'aquest arbre. El comerç que derivava la seua producció estava limitat a la iniciativa d'uns pocs comerciants francesos establerts en la nostra ciutat, com els Sarthou, Sichet, Fournier, etc.

El constant augment de la producció de cítrics va ser molt favorable per al ferrocarril en tenir assegurat el transport ferroviari de les taronges.

ELS INICIS

L'arribada del ferrocarril va suposar per a la nostra ciutat un revolucionari canvi per a enviar les nostres taronges. En aquell temps aquestes s'enviaven cap als mercats de l'interior transportades per carros que, a causa de les deficientes estructures viàries de l'època i al mal estat en què es trobaven els ferms, arribaven la majoria de les vegades tard i en mal estat. Per als enviaments als mercats europeus s'utilitzava el vaixell de vela i posteriorment a vapor; havien de transportar-se les taronges amb carros denominats "*de caixes*" fins a les platges de Borriana des d'on eren embarcades.

L'estació es va inaugurar el 26 de desembre de 1862 i en un principi estava dotada com totes les altres de tres vies, de les quals dues eren les usades per al pas i encreuament de trens i una tercera anomenada "*via morta*" era la destinada per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

En un principi el ferrocarril va ser usat per a l'enviament de les fruites i mercaderies cap als mercats de les capitals de l'interior però, quan la xarxa ferroviària va arribar a la frontera amb França, aquest transport va acaparar immediatament l'atenció dels nostres exportadors.

A mesura que entraven en producció les noves plantacions, aquesta anava any rere any en constant augment fins al punt que a finals de la dècada ja hi havia a Vila-real nou comerciants establerts. Aquests eren: Matías Gil, José Gil Llorens, Jesús Palacios, Paul Boix, Gregorio Manrique, Escolástico Albiol, Antonio Sánchez Valenzuela i els germans Vicente i Tomás Segrelles, els quals figuraven empadronats a l'Ajuntament com a "*especuladors en fruits de la terra*".

L'estació va sofrir prompte una sèrie d'alteracions a causa de l'intens trànsit que s'hi va acumular. Unes van ser per a la millora dels seus serveis i d'altres alienes al seu funcionament, com l'atac i incendi que va sofrir el 5 d'agost de 1873 per les tropes carlines amb el fi que no arribaren reforços a aquesta zona, que quedà inutilitzada i encara que immediatament el trànsit va ser restituit, no ho va ser l'edifici que va tardar tres anys a estar completament restaurat.

La seua reconstrucció no va començar fins al mes de març de 1876 i va tardar tres mesos i encara que es van aprofitar les quatre parets, que va ser l'única cosa que va quedar en peu després de l'incendi, així i tot el seu cost es va elevar a 63.437,80 pessetes.

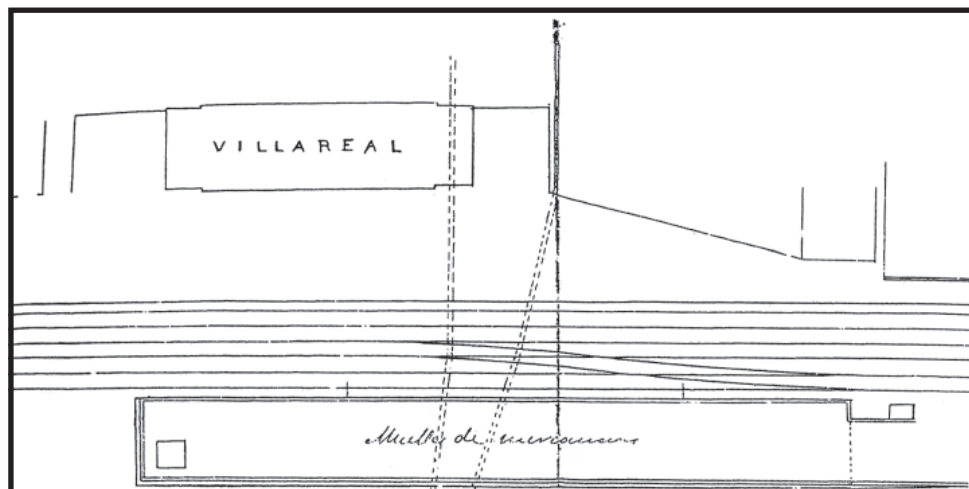
Durant els següents anys es va dotar l'estació dels elements necessaris per a millorar el seu servei. En 1877 es van col·locar blocs de carreus en les vores de l'andana per a facilitar la pujada dels passatgers als trens. En 1879 es va procedir a la plantació de vuit arbres a l'andana (dels quals encara en queden quatre), en 1882 es va construir un moll descobert davant de l'edifici de l'estació, ja desaparegut, i en 1893 es va prolongar l'andana per a la recepció de viatgers.



Vista de l'edifici



L'edifici per la part posterior



Plànol de la construcció del moll de mercaderies davant de l'edifici de l'estació, ja desaparegut

Libramto n.º 36.590
26. Abril 1888



N. 1.080.925



Don Francisco Carreras y Venero, Titulo
Agronomo de la Sociedad de los ferro-ca
viles de Lituania a Valencia y Tortosa.

Certifico: Que para la construccion
una casilla de Guardia barrera en el paso a
nivel de la Carretera de Onda a Burriana, se
ha de expropiar a D. Antonio Soriano vecino
de Villanueva, habitante en la calle Mayor numero cu
de una finca de su propiedad de diez are
cuarenta y cuatro centiares, lindante por el
te con el camino Seden, por el Sur con la caja de la
por el Este con la carretera de Onda y por el Oeste
con fincas de los herederos de D. Nicolas Barrer
de las cuales se han de ocupar para dicha casilla
area ochenta centiares, las que se aprecian de ac
do con el interesado, como valor del terreno, servidum
que se impone y demas con la suma de Cuatro
cientos pesetas.

Para que conste copido la presente en Valencia a die
y ocho de Diciembre de mil ochocientos ochenta y siete.

El Delegado

[Signature]
A. Carreras

[Signature]
A. Carreras

Certificat de l'expropiació del terreny d'Antonio Soriano per a la construcció de la caseta de la carretera de Burriana

N. 0.491.145



D. Jose Nollan y Solé. Perito agrónomo y basador de
tierras, al servicio de la Sociedad de los ferro-carriles de
Murcia a Valencia y Tarragona.

Certifico: Que para dar ensanche a los límites de
la caseta de la huerta barrera n.º 53, en la Estación
de Villanueva, término de Villanueva y Partido de los Solares,
se ha de expropiar a D. Pascual Rubio y Villanueva
vecino y habitante de Villanueva, setenta y siete centímetros
de terreno que linda al Norte y Este con la vía férrea
al Sur con la caseta y vía férrea y al Oeste con carretera
de Borriana a Onda, la destinada única forma de
trapézio y un paralelogramo que dan vuelta a tres camos
de la caseta de terreno regado con frutales. El valor de
la parcela que se expropia se ha fijado de acuerdo con
el subvencido a docecientos ochocientos y cinco pesetas,
setenta y un céntimos incluído plusvalía, resultando
su valor la cantidad de ciento noventa y seis pesetas,
ochenta y nueve céntimos.

Por. Borriana, a 25 de Mayo de 1904. Puntos
196.89

Para que conste, expido la pre-

Certificat de l'expropiació de les terres de Pascual Rubio per a eixamplar els límits de la caseta de la carretera de Borriana

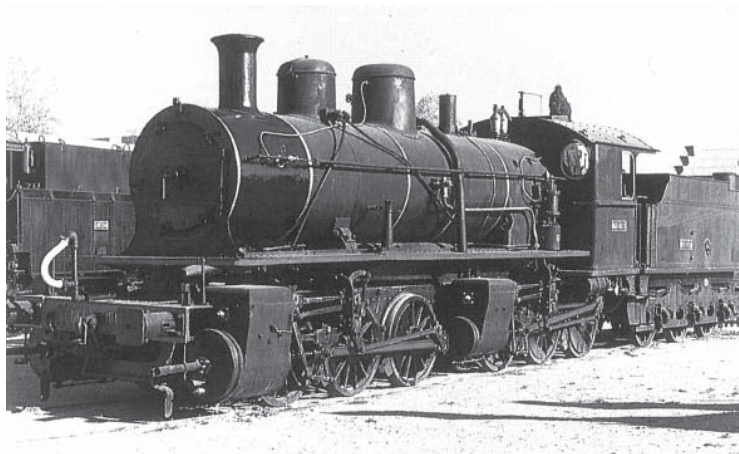
EL TRÀNSIT RURAL

Al principi els encreuaments dels camins amb la via mancaven de barreres i a causa dels nombrosos accidents ocorreguts, alguns d'ells mortals, les autoritats locals van enviar diversos escrits de protesta a la direcció de la Companyia perquè s'instal·laren caseta - guardabarreres. En les peticions s'incloïa una relació de tots els camins del terme per on el tren els creuava, fent especial insistència en dos encreuaments en concret que eren els de més trànsit: El del camí del Cedre i el de la carretera de Borriana, que eren les dues úniques entrades a l'estació per a la càrrega de la taronja.

En 1888 la Companyia va disposar la construcció de les casetes en ambdós encreuaments, en primer lloc es va començar a construir la de la carretera de Borriana. Per a la seua instal·lació, es van expropiar els terrenys adjacents a la via i la mateixa carretera de Borriana, que eren propietat d'Antonio Soriano i per a la servitud que s'imposava per a l'esmentada caseta, van ser expropiades les terres de Pascual Rubio. Tot això va comportar una despesa per a la Companyia de 3.025 pessetes.

Un any després es va procedir a la construcció de la caseta del camí del Cedre (que anys més tard seria punt de discòrdia entre la Companyia i l'Ajuntament), per a la qual es van elegir 140 metres quadrats dels terrenys que donaven a l'esmentat camí i la via, propietat de Pascual García Odón. Els treballs de construcció van suposar la quantitat de 3.201,69 pessetes, de les quals 273 corresponien a l'expropiació del terreny.

La nostra estació es va convertir a finals de segle en una de les més importants de la regió. En ella es formaven trens complets amb vagons carregats de taronges amb destinació als mercats d'Europa. La formació d'aquests combois creava un aclaparador trànsit de locomotores en el mateix recinte de l'estació, per la qual cosa la Companyia va haver de construir en 1881 un dipòsit de ferro dins de l'estany o bassa d'aigua, per a l'emmagatzematge d'aigua, que era usada per a les faenes d'aigüalut per les locomotores de vapor, abans de l'inici de cada viatge.



Locomotora a vapor Mallet. Aquestes locomotores van estar en servei fins als anys 30

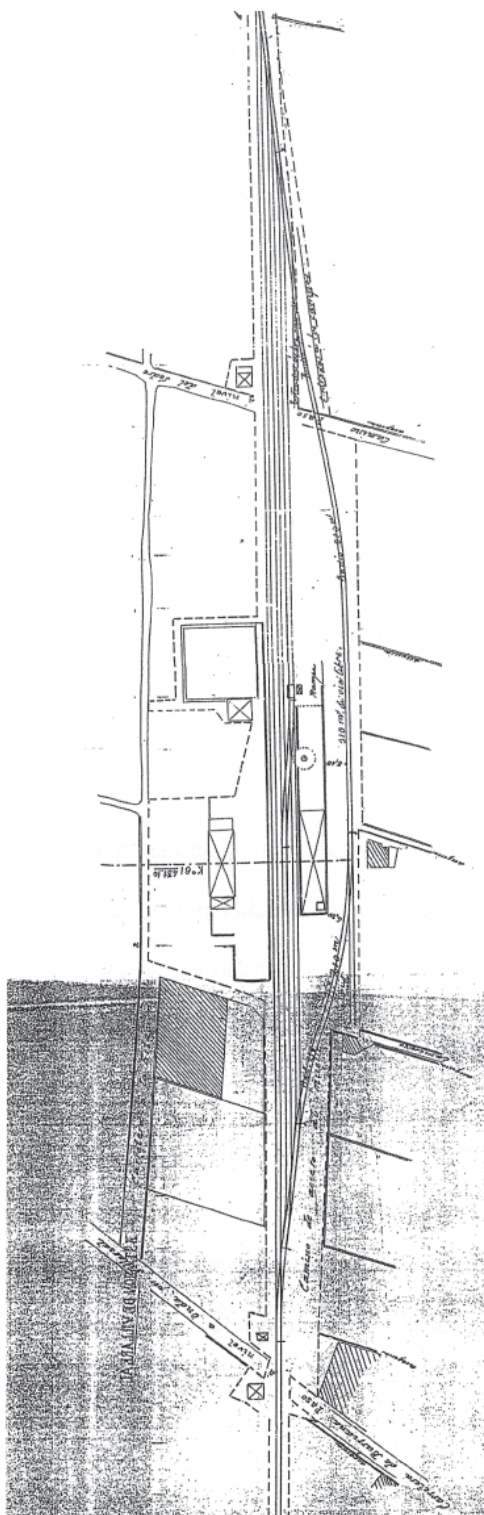
CONSTRUCCIÓ DE LA 4a VIA

Prompte la via usada per a la càrrega de mercaderies es va quedar xicoteta a causa del constant augment de la producció i per tant del trànsit taronger (Vila-real comptava ja en 1880 amb vint magatzems per a la confecció de taronges), per la qual cosa els exportadors en 1893 davant de les dificultats que trobaven per a la càrrega dels vagon, van presentar un escrit a la Direcció del ferrocarril demanant la construcció d'una quarta via per a l'embarcament dels cítrics. En 1889 i davant del mutisme de la Companyia van reiterar la seua petició per mitjà de l'enginyer de la 2a Circumscripció, el qual en data 27 de maig del mateix any, va presentar un escrit a l'enginyer de Vies i Obres de Madrid. Aquest escrit diu així:

Sr. enginyer de Vies i Obres- Madrid.

En 1893 va interessar la construcció d'una quarta via a l'estació de Vila-real. Torna amb data 17 de l'actual a insistir sobre la necessitat de portar a terme la dita construcció donat l'augment del trànsit que existeix en la dita estació, que efectivament és d'importància. Aquest servei va formular a petició d'eixa Direcció i en temps oportú el corresponent projecte per a la construcció d'una 4a via en la citada estació, i per tant li prec se serveixca examinar novament l'assumpte i informar-me".

Aquest escrit va tenir un efecte ràpid ja que en comprovar-se pels Serveis Tècnics que efectivament el trànsit en la nostra estació era de gran importància, es donaren immediatament les ordres per a la seua execució per la via d'urgència.



Plànol de la construcció de la 4a via

En 1900 s'inicià la seua construcció i amb aquesta finalitat es va aprovar el projecte en el qual s'afegia una altra via a les ja existents. Aquesta via enllaçava amb la tercera (que era la usada per a la càrrega), només passar el pas a nivell de la carretera de Borriana, es desviava cap a la dreta fins a arribar al magatzem de Costa, des d'on continuava en línia recta fins a enllaçar una altra vegada amb la referida via a l'altura del camí del Cedre (com podem veure en el plànol). Aquesta via encara perdura en l'actualitat.

Però a pesar dels més de 300 metres de zona de càrrega de què disposaven els comerciants amb la construcció d'aquesta via per a embarcar la taronja, en 1905 era insuficient per al gran volum de càrrega que es va experimentar en la nostra estació (a la setmana del 12 al 19 de 1906 es van embarcar 139 vagons de taronges amb destinació als mercats d'Europa).

Davant de la falta de zona d'embarcament, els nostres exportadors van fer una petició a la Direcció del ferrocarril perquè es procedira a la seua ampliació. Amb la finalitat de fer més pressió sobre el tema es va demanar al diputat de les Corts per aquesta província, Sr. Iranzo, que prenguera part en l'assumpte, el qual des de Madrid va pressionar davant dels responsables del ferrocarril per a la seua immediata execució. El 27 de febrer de 1908, el qui aleshores era l'enginyer en cap de la dita Companyia Sr. Enrique Frusset va remetre una carta al diputat Sr. Iranzo, en la qual li manifestava que ja s'havien donat les ordres oportunes perquè es personara en la nostra ciutat personal competent perquè es gestionara amb el Sr. alcalde de la vila el lloc idoni per a l'ampliació.

Una vegada inspeccionats minuciosament els terrenys adjacents a l'estació pel personal de la Companyia i les autoritats locals, es va acordar que es realitzaria l'esmentada ampliació en la zona nord d'aquesta, entre els camins del Cedre i de la Mar. La Companyia va remetre al mes d'abril els plànols de les finques a ocupar a l'Ajuntament, el qual va convocar els seus propietaris a una reunió per a arribar a un acord econòmic amistós per a la seua expropiació, la qual afectava els següents contribuents:

José Herrero Usó

José Herrero Roca

Pascuala Miralles

Manuel Gilabert

Francisco Manrique

Juan Bta. García

Pascual García

Pascual Latorre

Pascual Tirado

Pascual Ramos

Concepción Chabrera

Manuel Seglar

Concepción García-Dualde

José Galindo

Per a iniciar les converses amb els afectats l'1 de juny es van desplaçar fins a la nostra ciutat el que aleshores era l'enginyer en cap de Vies i Obres Sr. Joaquín Coloma i el sotscap de la mateixa secció Sr. Rafael Ramírez de Arellano, que van arribar acompanyats pel terratinent valencià José Vicente Richart, el qual era amo de grans extensions de tarongerars en la nostra ciutat. Van eixir a rebre'ls el Sr. Manuel Lassala, metge de la vila i gran impulsor del cooperativisme taronger i el director del diari local *L'Agrari*, Sr. José Vicente Usó Latorre.

A l'Ajuntament es van reunir els interessats amb l'excepció de Pascual Latorre i Pascual Tirado, que van delegar en la persona del Sr. alcalde, el qual va exposar als visitants les condicions que exigien els propietaris per a la cessió dels terrenys, les quals eren les següents: *"...La Companyia abonaria als afectats tres mil pessetes per fanecada, a més a més de facilitar-los l'entrada a les finques per a la qual cosa dita Companyia habilitaria un camí de dos metres i mig pel costat de l'última via que aniria des del camí Cedre fins al camí de la Mar; deixant el servei de regs en iguals condicions actuals, construint les files necessàries per a això".*

Aquestes condicions van ser immediatament acceptades pel Sr. Coloma després del qual van passar a la signatura dels fulls precontracte, actuaren com a testimonis de l'acte els esmentats Lassala i Usó. L'únic que va posar inconvenients per a la signatura del contracte va ser el Sr. Pascual García, el qual abans de signar va demanar un termini de vuit dies per a estudiar la qüestió. Aquesta negativa va suposar una sèrie de censures contra la seua persona en tots els sectors tarongers, que provocà una campanya de crítiques per tota la ciutat fins a tal punt que el Sr. García va haver d'eixir al pas d'aquestes a través d'un article aparegut al diari *L'Agrari*, el qual entre altres coses deia: *"....he de manifestar que estic conforme a complir el contracte celebrat, però vull com és just que al mateix temps se m'entregue el preu convingut per l'expropiació, perquè no vull quedar jo obligat i lliure la poderosa empresa del Nord, que tants abusos comet diàriament".*

Les converses amb el Sr. García van ser llargues i laborioses, fins que en una segona reunió en la qual van estar presents el Sr. Pasqual Latorre i el Sr. Pascual Ramos (absents en la primera), el van convèncer de la utilitat per a Vila-real de l'esmentada ampliació fins que van aconseguir la seua conformitat. Una vegada superat aquest obstacle, en 1910 es va enviar a la Secció d'Obres dels Camins de Ferro de València tota la documentació amb la relació de les parcel·les a expropiar per a la seua tramitació.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE.

LÍNEA DE Valencia a Harinas

Expropiación forzosa, por causa de utilidad pública, para la construcción de un ferrocarril de vía estrecha en la estación de Villanueva, cuyo proyecto ha sido aprobado por la 2ª División Técnica, División técnica de ferrocarriles, el 12 de 1908.
Restable al este de

PROVINCIA DE CartagenaPARTIDO JUDICIAL DE San PedroHoja de aprecio de la finca señalada en la relación con el núm. 1DISTRITO MUNICIPAL DE Villanueva

Dominio pleno de Harinas Industrial Porite nombrado por el Sr. Director de la
 Compañía de los Caminos de Hierro del Norte:

Certifico: que a D. Pascual García Mozo vecino de Villanueva con
 motivo de la obra de utilidad pública arriba expresada, se le ocupa la extensión superficial
 de diez áreas y diez y ocho centímetros, en una finca rústica destinada
 a finca de arrendamiento partida de la finca de la finca municipal
 de Villanueva la cual figura en la relación circunstanciada y correlativa de todas
 las que se expropian y en el plano, bajo el número de orden 1 siendo las circuns-
 tancias que respecto a dicha finca concurren, las siguientes:

La cabida total es de diez y ocho áreas y diez y ocho centímetros,
entre ellas sus linderos,

Norte finca de la fincaSur finca de la finca de la fincaEste finca de la finca de la finca de la fincaOeste finca de la finca de la fincaLa producción es de arrozEl producto anual en renta por área es de diez y ocho centímetros

Precontracte pertanyent a la finca de Pascual García

CRISI I GUERRA

Però paral·lelament a aquestes converses va arribar també el que es coneix com "la crisi de 1909". Aquesta va portar amb si una pèrdua de mercats i amb ella una menor exportació a causa de la qual les vies existents eren més que suficients per al volum de càrregues que es realitzava en la nostra ciutat. L'esclat de la Primera Guerra Mundial va propiciar que les exportacions arribaren en aquella època a uns mínims, per la qual cosa el projecte d'eixamplament va quedar suspès.

El conflicte mundial va suposar per a les nostres exportacions un seriós contratemps en tancar-se la frontera espanyola. Els mercats van sofrir un retrocés i per consegüent l'activitat exportadora es va paralitzar quasi per complet, per això la càrrega de vagon en la nostra estació era inapreciable, fins al punt que els pocs enviaments que es realitzaven s'acumulaven a la frontera francesa, ja que no podien seguir fins als punts de destinació per la falta de trens francesos per al seu transport. El marquès de Lerma, llavors ministre d'Estat, es va dirigir a les Companyies Franceses de Ferrocarrils, pregant-los augmentaren el material per a donar eixida a les mercaderies detingudes a la frontera, especialment les taronges, a la qual cosa el Govern francès, davant de les protestes de les autoritats espanyoles, al·legava que els vagon eren necessaris per al transport de material de guerra i per a la conducció de queviures per als seus soldats.

El corresponsal del diari local *Tribuna Lliure*, Manuel Llorens, des de París apuntava una possible solució a la falta de vagon en una crònica publicada en aquell diari i que deia: "*....Amb l'entrada de França en el conflicte mundial tots sabem que la situació és crítica: Per què no busquem doncs un mitjà més satisfactori per a defensar els nostres interessos?*

Tots sabem que França té un port que pot comunicar-se amb París i alguns mercats francesos sense necessitat de línies terrestres; aquest port és Le Havre i la seua línia de comunicació, el Sena.

Al meu parer crec que es podria enviar la taronja per mar fins a Le Havre i des d'allí transportar-la a París pel Sena. D'aquesta manera evitariem que els nostres interessos es perjudicaren per la falta de vagon.

Cal tenir en compte que per a aquest cas les taronges han d'anar en caixes sense necessitat d'empaperar-les perquè en aquest mercat és costum vendre-les a lloure".

ELS FELIÇOS VINT

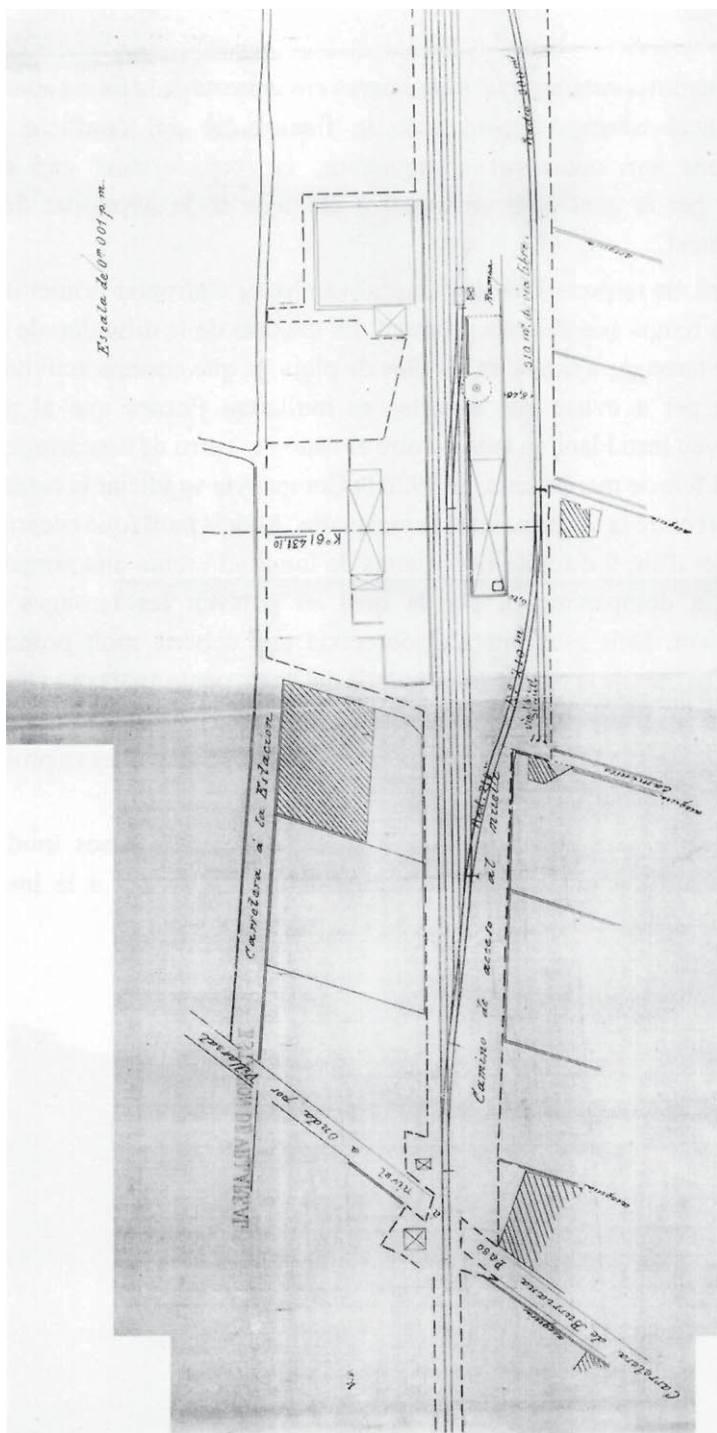
No tenim constància que s'efectuaren enviaments de la forma apuntada pel Sr. Llorens, però afortunadament amb la finalització del conflicte les nostres exportacions van començar a augmentar espectacularment cap als mercats europeus, per la qual cosa va tornar a plantejar-se la necessitat de l'esmentat eixamplament.

Però els responsables de l'estació van haver d'afrontar primer un problema que ja feia temps que s'estava produint. Es tractava de la dificultat de carregar els vagons de taronges a lloure en els dies de pluja, ja que aquesta activitat s'havia de suspendre per a evitar que aquelles es mullaren. Encara que el problema el solucionaven instal·lant un tendal entre el vagó i el carro de descàrrega, de manera que aquell feia de marquesina, en 1920 la Companyia va iniciar la construcció d'un moll cobert entre la via principal i la via quarta. Aquest moll (que encara perdura) té 8,90 metres d'alt, 9 d'ample i 40 metres de longitud i tenia una rampa en un dels extrems (ja desapareguda), per la qual es pujaven les taronges per al seu embarcament. Dels seus laterals sobreeixia una coberta molt pronunciada que arribava fins més de la meitat de l'amplària del vagó, per la qual cosa aquest quedava a cobert en cas d'alguna inclemència atmosfèrica. La construcció d'aquest moll va portar amb si la modificació de la quarta via de càrrega la qual es va prolongar fins a passar l'esmentat moll.

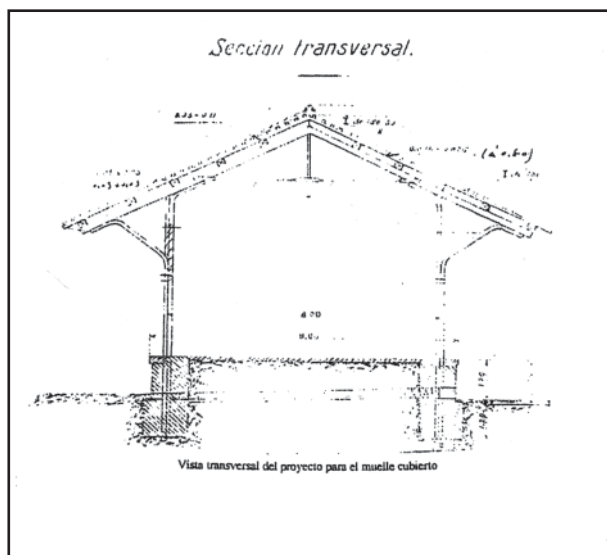
Amb el pas dels anys aquest moll ha sofert diverses modificacions i posteriorment s'ha utilitzat com a oficina del SOIVRE per a la inspecció dels enviaments tarongers.



El moll en l'actualitat



Plànol per a la construcció del moll cobert



Mesures de la secció transversal del moll cobert

ELS ANYS 30

Les obres d'eixamplament van quedar paralitzades fins a 1930, any que va ser nomenat president del Sindicat d'Exportadors, José P. Pesudo Manrique, el qual seria el motor que impulsaria aquest projecte fins a la seua execució. Pesudo era vocal del Comité Directiu de la Federació Tarongera i a més a més membre de la Ponència per al Comerç i l'Exportació per via terrestre de Castelló. Aquests càrrecs li van facilitar la labor per a entaular converses amb els dirigents polítics i ferroviaris del moment amb la finalitat de donar viabilitat al projecte que tants anys estava sense executar.

En un dels nombrosos viatges a Madrid es va entrevistar amb el ministre d'Obres Públiques i li va exposar les inquietuds dels exportadors, els quals es queixaven de la infinitat d'encreuaments de trens que hi havia tots els dies, per la qual cosa era impossible carregar la gran quantitat de vagons que eixien diàriament de l'estació. Després de laborioses conversacions, el Govern per OM, de data 28 de novembre de 1932, va aprovar l'eixamplament de la zona de càrrega de l'estació de Vila-real. Aquesta va ser remesa immediatament al president del Consell Superior de Ferrocarrils, Sr. Ramón Cantos Sainz de Carlos, que va signar la concessió d'aquest eixamplament per a l'inici de les obres.

Aquestes no es van iniciar immediatament a causa de diverses circumstàncies. Una d'elles la va protagonitzar Fernando Gasset, diputat a Corts per Castelló, el qual quan ja estava tot acordat es va presentar al Ministeri d'Obres Públiques i va pressionar perquè els diners assignats per a aquest eixamplament es destinaren a l'estació de Castelló, com li corresponia, segons ell, per ser la capital de la província. Només es va conèixer la notícia, des de la nostra ciutat va eixir una nombrosa representació de més de 150 persones, les quals es van manifestar davant del Ministeri en senyal de protesta.

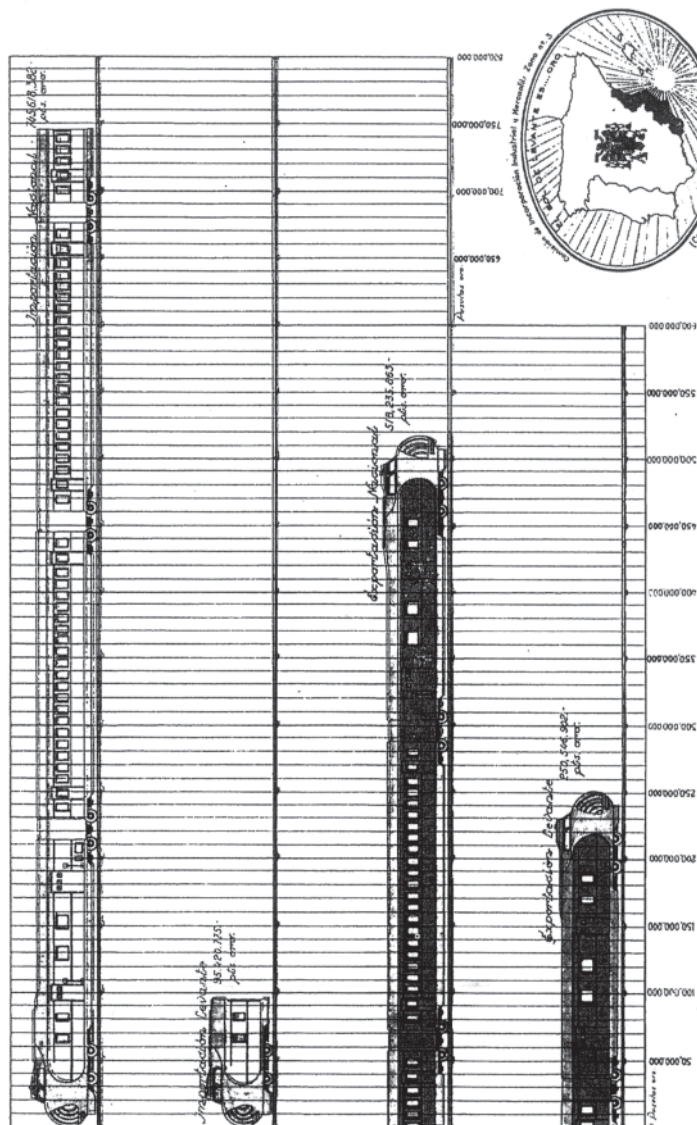
Per què a pesar de les pressions que hi va haver durant totes les converses es van adjudicar aquestes obres a Vila-real? Senzillament perquè totes les dades apuntaven a ressenyar la nostra estació com la més important de tota la regió. Segons les memòries que elaborava la Comissió d'Incorporació Industrial i Mercantil, la nostra regió era la pionera pel que fa a exportacions de cítrics. En la memòria de 1934 les exportacions nacionals van aconseguir, com podem veure en el gràfic, un total de 518.235.863 milions de pessetes - or, de les quals la regió llewantina en va exportar 250.546.920 (quasi la meitat), dels quals 130 milions corresponien a l'enviament de taronges i la nostra ciutat estava al cap de tota la província quant a tones exportades des de la seua estació.

Més detalladament, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació en les seues memòries sobre l'estat dels negocis dels anys trenta ens diu els vagons exportats des de cada estació; com podem comprovar en el gràfic adjunt observem la diferència quant a vagons carregats en l'estació de Vila-real i en les de Castelló i Borriana. Aquestes van ser les raons per les quals els dirigents ferroviaris van elegir la nostra estació.

Una altra de les dificultats que es van presentar va ser l'eixamplament del camí del Cedre (llavors anomenat avinguda de Lerroux) per part de l'Ajuntament. En l'esmentat camí existia la caseta construïda en 1889 que en l'eixamplament previst es quedava quasi al centre de l'avinguda. Aleshores l'Ajuntament va presentar un escrit a la Companyia del Nord demanant l'enderrocament de l'esmentada caseta i el seu trasllat tres metres més cap a l'esquerra amb la finalitat de donar-li al camí una amplària mínima de vuit metres. La Companyia es negava rotundament i exigia per a donar la seua conformitat que la Corporació li abonara la quantitat corresponent en metàl·lic, per la cessió del terreny.

Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil.
Zona nº 3- Levante.

GRAFICO COMPARATIVO DE IMPORTACION EXPORTACION.



Gràfic comparatiu de les importacions i exportacions de la Comunitat Valenciana per ferrocarril respecte a les de tot el país

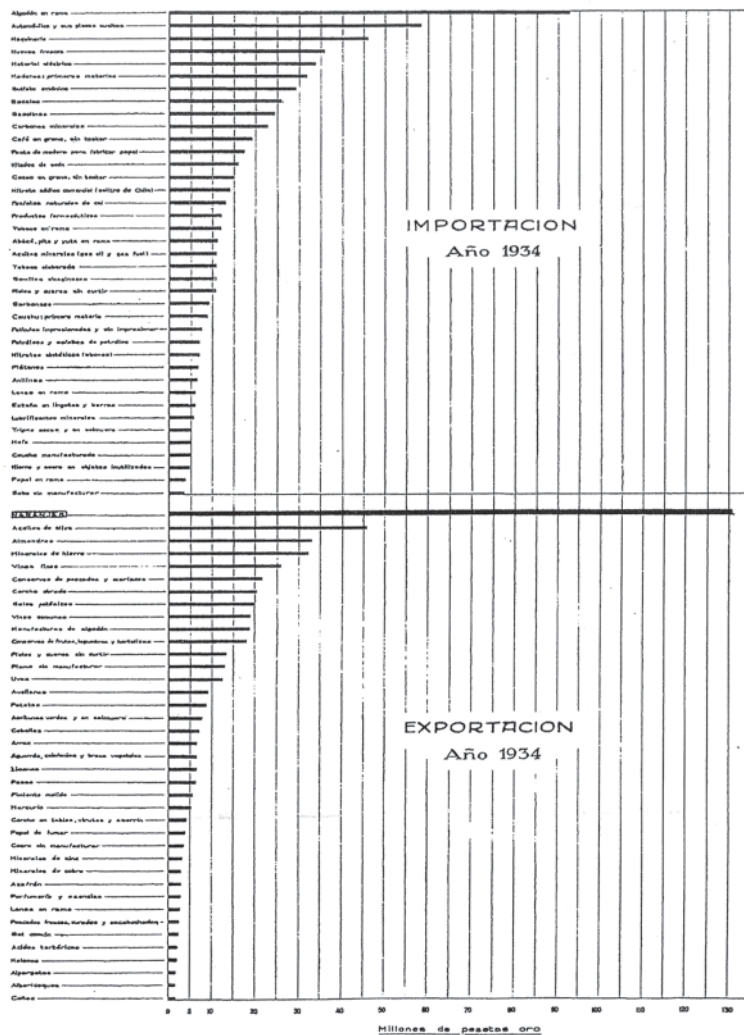
Gràfic comparatiu de les importacions i exportacions de la Comunitat Valenciana per ferrocarril respecte a les de tot el país

Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil
ZONA N.º3-LEVANTE



COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

GRAFICO comparativo de los principales artículos Importados y Exportados por Aduanas



Relació dels productes exportats en 1934. Observeu la gran diferència entre les taronges i tots els altres articles exportats

Després de diverses converses van arribar a l'acord que la Companyia cediria el terreny a canvi de l'edificació d'una caseta nova. Així ho manifestava l'alcalde Sr. Usó Jarque, segons consta en el llibre de Plens de 24-10-1933 en el qual diu: *"....manifesta la presidència haver retirat la Companyia del Nord les seues exigències per a l'enderrocament de la caseta del camí del Cedre i haver fixat en vuit metres l'amplària del pas a nivell de l'esmentat camí. Així mateix veu amb satisfacció el traç de la Companyia i que sense pèrdua de temps es porte a efecte la construcció de la nova caseta deixant expedita l'avinguda de Lerroux".*

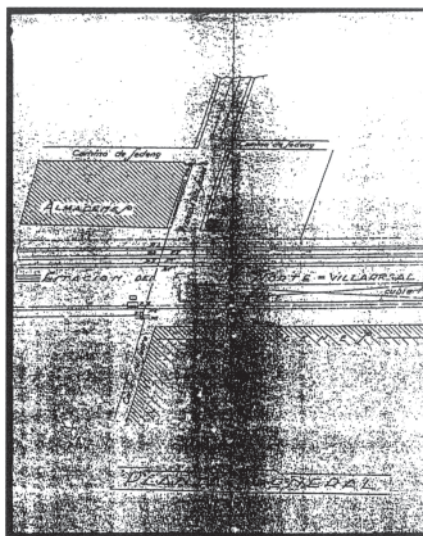
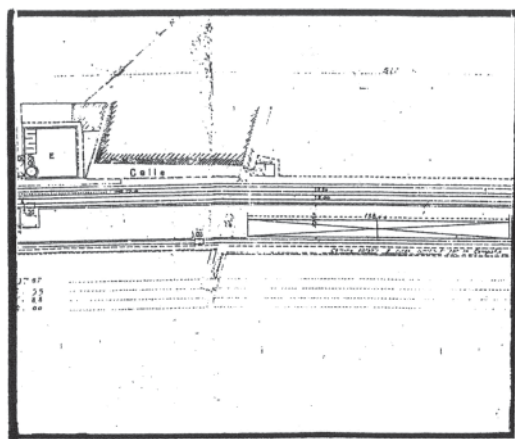
Però la més important de totes sens dubte era la falta de diners. A principis de 1933 una comissió presidida pel president del Sindicat d'Exportadors es va desplaçar a Madrid i es va entrevistar amb el president del Consell Superior de Ferrocarrils, el qual els va informar: *"que a causa de la reducció dels Pressupostos de l'Estat promulgada pel ministre d'Obres Públiques, Sr. Indalecio Prieto, l'assignació a la Companyia del Nord s'ha reduït de dotze a tres milions de pessetes, per la qual cosa de moment és impossible iniciar les obres".*

Aquestes declaracions van caure com una maçada en el si de la comissió, però gràcies a la il·lusió i a la tenacitat del seu president, lluny de sentir-se defraudats, van entaular noves converses amb la dita Direcció del Ferrocarril, la qual després d'àrdues negociacions va fer la següent proposta:

"Els Ferrocarrils del Nord pagaran l'expropiació dels terrenys a ocupar i carregaran amb totes les despeses que s'originen amb les obres de l'eixamplament de Vila-real. A canvi el Sindicat d'Exportadors subministrarà els rails que es necessiten per a la construcció de les vies, els quals quedaran en propietat de la Companyia"

Davant d'aquesta proposta, al mes de setembre es van presentar a Madrid l'alcalde de la ciutat, el Sr. Manuel Usó Jarque, i el president dels exportadors Sr. Manrique amb la finalitat de gestionar i ultimar els últims detalls abans de donar la seua conformitat.

Segurament aquestes condicions van ser acceptades pels nostres representants, ja que encara que no s'han trobat documents que acrediten el pagament dels rails per part dels exportadors, crida molt l'atenció que en 1933 aquests s'inscrivieren a la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Castelló com a: *"Sindicat d'Exportadors, l'activitat de la qual és la demanda i distribució de material ferroviari".*



Plànols de la caseta del Cedre, abans i després de l'eixamplament



La caseta del Cedre en l'actualitat

Açò fa suposar que efectivament els rails per a la construcció de les vies van estar finançats pels exportadors vila-realencs tal com expressava la proposta feta per la Direcció del Ferrocarril, ja que no és normal i més en aquella època, que un Sindicat d'Exportadors es dedicara a la compra i distribució de material ferroviari.

L'EIXAMPLAMENT DE LA VIA

Les obres de l'eixamplament es van iniciar al novembre de 1933 i van començar amb tota rapidesa la tala de tarongers i l'aplanament del terreny, sota les protestes d'alguns dels propietaris dels terrenys per no haver rebut encara els diners de l'expropiació. El seu pagament es va efectuar al juny de 1934, data en què el llavors cap de la Companyia el Sr. Joaquín Coloma, feia efectives les quantitats a què ascendia la referida expropiació que ascendia a la suma de 75.357,10 pessetes distribuïdes de la següent forma:

1.- Concepció García Dualde	885 metres	6.163,92 ptes
2.- Eduardo Ferrer Galindo	2.608 “	18.257,77 “
3.- Dolores Moner Manrique	1.505 “	10.536,82 “
4.- Natividad Herrero Pesudo	276 “	1.868,12 “
4 Bis. María Herrero Pesudo	276 “	1.868,12 “
5.- Josefina Manrique	830 “	6.837,33 “
5 Bis. Josefina Manrique	490 “	4.121,71 “
6.- Milagros Cebrián	3.676 “	25.713,31 “

Aquestes parcel·les eren les mateixes que les de 1909 però, excepte una, totes les altres havien canviat de propietari, bé per herència o bé per compra.

En plenes obres els exportadors van acordar celebrar un banquet-homenatge al seu president José P. Pesudo, per a expressar-li el seu agraïment per l'actuació al capdavant del Sindicat i haver aconseguit l'esmentada ampliació de l'estació que la consideraven com un èxit personal seu, i poder-li demostrar la seua satisfacció per la seua consecució.

L'acte va revestir gran solemnitat i hi assistiren la totalitat dels exportadors de la ciutat i com a convidats l'enginyer de la Companyia Sr. Joaquín Coloma i el president i vicepresident de la Federació Tarongera senyors Norberto Ferrer i Francisco Carbonell, als quals veiem tots junts en aquesta curiosa fotografia.

COMPANHIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA

Línea de Valencia a Tarragona

EXPROPIACION FORZOSA por causa de utilidad pública para la construcción de
ampliación de vías de patio en la estación de Villarreal
aprobada por O. M. de fecha 28 de Noviembre de 1932.

AGENCIA DEL ESTADO - VALLEJO
ESTADOS REALES

Documento n.º 277

Presentado el 6 ENE 1934

Hoja de pago y toma de posesión

de la finca señalada en el plano y relación con el número de orden. 3

Provincia de Castellón Distrito judicial de Castellón

Término municipal de Villarreal



D. Luis Albert Ballasteros

Perito

Combrado por la mencionada Compañía del Norte

Certifico: Que del expediente seguido para la ocupación de la finca que figura en la
relación, circunstanciada y correlativa, de todas las de dicho término y en el plano con el
número de orden tres

resulta lo siguiente:

Que a D. Dolores Moner Manrique, vecino de Villarreal
con motivo de la obra de utilidad pública arriba expresada,
se le ha de ocupar la extensión superficial de quince áreas cinco centiáreas
veintiseis decímetros cuadrados en una finca rústica des-
tinada a naranjos

radicante en dicho término municipal, partido de Les Solades al Cuartó

Que la descripción de la finca es tierra regadío huerto con una
cabida de diez y seis áreas sesenta y dos centiáreas

lindante

Norte vía férrea

Sur José Herrero Roca

Este Ramón Pesudó

y Oeste Camino del mar

Full de pagament de l'expropiació de la finca de Dolores Herrero

L'exportador Jaime Coll en un breu discurs va expressar la significació de l'acte que era simplement retre un tribut de gratitud i afecte a qui menge el Sr. Pseudo va saber preocupar-se contribuint amb la seua encertada labor a resoldre les dificultats que es van presentar, fent vots perquè les obres tingueren un final feliç. A continuació es van traslladar a l'hotel Voramar de Benicàssim, on se'ls va servir un suculent esmorzar.

Però no era tot un camí de roses per a la nostra estació, ja que des de feia temps la Direcció del Ferrocarril no subministrava els vagons que aquesta necessitava per al seu normal desenvolupament per a l'embarcament de la fruita. Vagons que la Direcció enviava massivament a les estacions de la Ribera. Alzira i les altres estacions d'aquella comarca absorbien la major part dels vagons disponibles per la qual cosa el percentatge destinat a l'estació de Vila-real estava molt per sota de les seues necessitats exportadores.

En totes les reunions que s'efectuaven al si del Sindicat d'Exportadors sempre eixia en l'ordre del dia el tema referit a la falta de vagons. Alguns comerciants més radicals sempre repetien la mateixa frase: "*Per a què volem la zona de càrrega si no disposem de més quantitat de vagons per a carregar?*"

Abans de l'acabament de les obres, els nostres exportadors es van proposar acabar amb aquest tema, que ells interpretaven com un abús, per això l'infatigable president del Sindicat d'Exportadors es va traslladar a Madrid una vegada més, es va entrevistar amb el director general dels Ferrocarrils i l'informà de les raons que provocaven la falta de vagons. El Sr. Pseudo va defensar els interessos pels quals s'havia desplaçat expressant-se en els següents termes: "*.....i no hi ha cap raó que s'opose a què en la segona temporada donen més material a Vila-real que a Alzira, ja que l'apogeu de l'exportació a la Ribera és la primera temporada, mentre que en la Plana, com que la fruita ve un poc més tardana, la major activitat tarongera no comença fins passats els dies de la meitat de gener. Just és que no els falte material a la Ribera al desembre i gener, però no és menys just que després es col·loque en primer pla l'estació de Vila-real*"

Davant d'aquestes al·legacions es van cursar immediatament ordres expressos perquè s'efectuaren visites d'inspecció a les esmentades estacions tarongeres de la Ribera amb la finalitat de corregir aquests abusos. Aquella mateixa temporada els vagons es van repartir equitativament i va quedar resolt el problema que s'havia creat.



Curiosa fotografia en què podem veure a la quasi totalitat dels exportadors de la nostra ciutat entre els quals podem reconèixer a: José p. Manrique, Jerónimo Llop, Ramón Ramos, Antonio Trias, José Maria Avellana, José Alberti, Francisco Llop, Jaime Rullán, Santiago García-Gallen, Vicente Meseguer, Santiago Vilanova, José Vidal, Bautista Nebot, Pascual Mesquita, José P. Sanz, Jaime Coll, Pedro Bernat, Benjamí Beltran, Bautista Gil Campos, Juan Beltrán, Manuel Ramos, Manuel Colonques, Manuel Pesudo Manrique, etc

Les obres s'anaven realitzant d'acord amb el projecte inicial de l'any 1909, en el qual aquesta zona de càrrega s'ubicava a la zona nord. Es van construir quatre vies, de les quals dos empalmaven amb les segones i terceres vies ja existents a l'altura del camí Cedre i anaven paral·leles a la principal fins al camí de Na Boneta.

Les altres dues empalmaven també al camí del Cedre amb la quarta via a l'altura del moll cobert i anaven també en línia recta cap al camí de la Mar des d'on es desviaven cap a l'esquerra fins a ajuntar-se amb les dues descrites anteriorment fins a enllaçar les quatre amb la via principal a l'altura del camí de Na Boneta direcció Barcelona. Al centre de les vies quedava un gran espai que era usat com a moll de càrrega per a l'embarcament de mercaderies.

Amb aquesta ampliació Vila-real es va convertir en l'estació que més cítrics embarcava cap als mercats tant nacionals com europeus. El principal problema que tenia aquest mitjà de transport era el retard que es produïa per a l'arribada de la fruita als mercats. Retard que es produïa només arribar el comboi a la frontera, pel fet que l'ample de la via dels ferrocarrils francesos no coincidia amb la nostra i, per tant, s'havia de procedir al transbord de la fruita en vagons francesos per a poder continuar el seu viatge. Posteriorment es va optar només arribaven els vagons a la frontera per canviar els eixos per altres adequats a l'ample de la via francesa però, encara que aquest sistema era més ràpid que l'anterior, encara així la mercaderia sofria un retard que a vegades era molt necessari per a l'arribada de la fruita en condicions òptimes als mercats.



La zona de càrrega vista en l'actualitat des de diversos angles en què s'observa la inexistència de vagon per a la càrrega

Però les tecnologies canvien amb els temps i l'aparició del camió allà pels anys seixanta va ser la llança que va ferir de mort el transport ferroviari. En 1965 de les 82.000 tones que es van exportar des de la nostra ciutat, 54.000 ho van fer per ferrocarril i es va emprar amb aquesta finalitat al voltant de 3.000 vagon, però les 28.000 restants ja van ser expedides per carretera. És a partir d'aquesta dècada quan el ferrocarril perd embarcaments en favor del camió, perquè aquest és un mitjà de transport més ràpid, a més elimina els molestos transbords de la fruita. L'ús del ferrocarril per l'enviament de les nostres taronges fins als mercats europeus va anar descendint gradualment fins a arribar als nostres dies en què el seu ús és completament nul.

Arrere quedaven tots els esforços que van realitzar aquells exportadors d'antany per a aconseguir una estació que durant molts anys va ser la pionera en enviaments tarongers. Des d'ella s'han exportat des de la seua instal·lació fins avui, mils i milers de tones de fruites daurades i encara que en l'actualitat la tan somiada zona de càrrega només s'usa per a la recepció de contenidors, des d'ací vaja el nostre reconeixement a la tenacitat d'aquells homes que van saber crear unes infraestructures en una estació que va contribuir a la riquesa i benestar del nostre poble.

2

Enric Dobón

EL FET LINGÜÍSTIC EN L'ÈPOCA DE SANT PASQUAL



Seriman, S.A.

BANCAIXA

fundació Caixa Castelló



PORCELANOSA



Foto cedida per Fernando Ferrer

Antecedents històrics

L'establiment de la dinastia castellana dels Trastàmars, recolzada i afavorida pels compromissaris de Casp en 1412, el representant valencià més important dels quals fou sant Vicent Ferrer, encetà tot un seguit d'esdeveniments històrics que havien de repercutir, indefectiblement, en el paulatí i progressiu esfondrament de la cultura pròpia de valencians, catalans i aragonesos. Els monarques de la dinastia antequerana van voler suscitar la unió dels estats catalanoaragonesos amb Castella mitjançant una estudiada política matrimonial. El matrimoni del darrer rei de la corona, Ferran II el Catòlic, amb Isabel de Castella va aproximar, encara que només matrimonialment, ambdues corones, per bé que les institucions es van mantenir separades de totes. Aquesta separació es consolidà més encara amb la mort de la reina Isabel, en 1504.

Morta la reina, Ferran el Catòlic hagué d'anar-se'n de Castella i es casà, en segones noces, amb Germana de Foix. D'aquest matrimoni no va haver-hi descendència, raó per la qual l'hereu a la corona va ser el nét de Ferran, Carles, fill de Joana la Boja de Castella i de Felip el Bell d'Àustria.

Amb Carles I s'entronitza la casa d'Àustria, la qual regirà els destins d'Espanya i de la confederació catalanoaragonesa, mentre ho és, durant els segles XVI i XVII.

És a partir d'ara que comença a apreciar-se d'una manera més palesa la desfeta cultural i lingüística tant de Catalunya com de l'antic regne de València. Ni tan sols la incipient intervenció de Ferran el Catòlic quan deixà de convocar les corts a la Generalitat podrà comparar-se amb la ruïna cultural i lingüística que comença a endevinar-se amb l'adveniment dels Habsburg. Tret del període en què Alfons IV el Magnànim restà al poder -moment aquest que va veure resorgir amb esplendor les nostres lletres-, la instauració de la dinastia dels Trastàmars i de la seua successora natural, la casa d'Àustria, va suposar per a la personalitat pròpia d'aragonesos, catalans i valencians l'inici de la pèrdua de la identitat nacional en favor de Castella, fet que s'agreuja, tot consolidant-se, amb la promulgació dels decrets de Nova Planta de Felip V, emanats de la derrota de la batalla d'Almansa.

Pasqual Baylón naix durant el regnat de Carles I, primer monarca de la dinastia dels Àustries

Del 1516 al 1556 regnà Carles I, hereu directe de Ferran II el Catòlic, de qui era nét. El succeí Felip II qui, a la vegada, estigué en el tron fins l'any 1598. Establertes aquestes dates convenim que Pasqual Baylón, nascut el 1540 i mort el 1592, visqué en el període comprés entre els dos primers monarques de la casa d'Àustria.

L'època històrica en què li tocà viure a sant Pasqual s'emmarca entre dos pols significativament importants per al País Valencià, tant des del punt de vista lingüístic com literari.

D'una banda, la victòria de la noblesa en la revolta de les Germanies (1519-1523), inicia la defecció lingüística de l'aristocràcia. Hom relega a un segon terme la llengua del País en favor del castellà. D'altra, i en el pol oposat, temps a venir,

Felip V, *por justo derecho de conquista*, esborraria, per mà de decret, qualsevol esperança d'autogovern i, conseqüentment, calia regir-se amb les lleis de Castella. Així mateix, la llengua anava a desaparèixer, fins i tot, dels documents de l'administració, fins aquest moment, s'havia mantingut. El darrer gran escriptor que utilitza exclusivament el català en la seua obra és Joan Roís de Corella, per bé que les històries de la literatura en parlen d'algun deixeble, en qualsevol cas epígons de menor importància. La mort de Roís de Corella, esdevinguda en 1497, tanca, així, el Segle d'Or Valencià.

L'aristocràcia valenciana, castellanitzada i fidel amant de la fastuosa cort de la virreina Germana de Foix, ara ja esposa del duc de Calàbria, instal·lada a València, llegeix i escriu en castellà. Però l'aristocràcia, i només ella. Cal no deixar-nos dur per la fàcil i còmoda conclusió que suposa generalitzar el fet que el canvi de llengua afectà a tota la societat valenciana per igual. Com veurem més endavant, no van ser tots els qui es van deixar encisar per la pompositat i elegància que emanava de la cort de la virreina.

Paral·lelament, la llengua aragonesa, llengua que havia tingut una importància cabdal en la confederació catalanoaragonesa, ja havia perdut pràcticament les seues particularitats idiomàtiques. El castellà havia penetrat, tot imposant-se, en les estructures lingüístiques d'aquella llengua la qual, juntament amb el llatí i el català, havia estat oficial en la Cancelleria Reial. Pràcticament, en la primera meitat del segle XVI qualsevol rastre d'aragonesismes en la llengua era rar. En 1531, el dramaturg Jaime de Huete, es disculpa per haver usat aragonesismes en la seua *Comedia Tesorina*.

Mentre la noblesa es castellanitza les capes populars romanen fidels a la seua llengua

Ja hem dit adés que el canvi de llengua que experimentà l'aristocràcia a la València del segle XVI es concretà al voltant de l'elegant cort de Germana de Foix. El balbuceig lingüístic inicial que la noblesa degué assajar davant la poc abundant literatura en castellà, s'escorà ràpidament a favor de l'idioma fins aquell moment foraster, donat que els gustos renaixentistes de la cort de la segona muller del Catòlic afavoriren en gran mesura el conreu dels papers en castellà. Però, -i hi insistesc-, València vivia un moment diferent al que podien conèixer els naturals d'altres indrets del País Valencià, no tan propers, ni geogràficament ni sentimentalment, al luxe o a la nova consciència lingüística dels de la virreina. És per això que, quan hom parla de la defecció lingüística de la noblesa valenciana, cal reduir el cercle d'afectats entre aquesta classe social esdevinguda forta i envalentonada arran del guany social i polític que suposà per a ella la victòria de la Germania. Si més no, i mentre utilitzem aquestes dates primerenques, cal pensar que, per a l'home i la dona del carrer, la qüestió els pogué passar totalment inadvertida, com segurament així fou. El tema domèstic era tota una altra cosa.

Com ens fa veure Joan Fuster "*l'idioma no és solament la lletra impresa, ni el manuscrit literari; no és solament el document oficial ni les escriptures dels notaris. El problema de les diverses "diglòssies" possibles és que, entre dues llengües en contacte i en conflicte, les opcions són moltes.*" (1).

Arribats en aquest punt, caldria preguntar-nos com es concreta aquest desgavell lingüístic entre la gent de Vila-real i, en qualsevol cas, quina era la llengua vehicle de comunicació que usava la gent del carrer quan sant Pasqual arribà a la nostra vila?

Hem de suposar que en cap moment el poble pla havia deixat d'usar el valencià per a les seues relacions interpersonals. Els documents que ens han perviscut ens proporcionen, d'una banda, informació objectiva sobre els problemes que més afectaven a la ciutadania; d'altra banda, ells mateixos, redactats íntegrament en valencià -si més no la part substancialment més important de l'escrit- en són una bona mostra de la poca incidència que el problema tingué entre la nostra gent.

Del 1528, cinc anys després de l'arribada de la virreina a València, és aquest fragment de document que reproduïm "*Preterea, vero die dominica decima tertia mensis setembris anno a Nativitate Domini 1528 lo Magnifich Consell, ab notament per aquell fet, declara que sols se entenga dels ponts dels braçals corribles.*" (2). La llengua de l'administració com a reflex de l'ús quotidià de la llengua col·loquial.

Fuster insisteix: "*Si Sant Francesc de Borja, general dels jesuïtes, rebia cartes en català d'algun català -com les del mallorquí Jeroni Nadal-, ell no les contestava en aquest idioma. Una investigació sobre aquest tema seria, ara, impossible, ni tan sols a escala valenciana, per manca de material. Tot indueix a creure que el trànsit del català al castellà, en les cartes privades, degué ser paral·lel a l'expansió del castellà com a llengua "ensenyada", (...) ¿I com podia ser aquesta prosa domèstica, si no tenia més "model" que la llengua "parlada"?*" (3). Efectivament. Difícilment els vila-realencs del moment podien expressar-se col·loquialment en una altra llengua que no fóra la seua pròpia. Pensem que els possibles "alumnes" d'unes classes de castellà, llengua que, com acabem de llegir, començava a ser ensenyada, es deurién comptar entre aquells privilegiats de les classes més econòmicament poderoses. Les condicions i les circumstàncies concorrien perquè els vila-realencs ignoraren, per complet, el castellà. Ni aquesta llengua era parlada entre la gent, ni tan sols els documents de l'administració, com hem vist, en feien ús. Els papers a què els pocs cultes de la vila tenien accés eren escrits en valencià i en llatí, i l'església prescindia, sovint, de la llengua del poble. Com diu Arnold Hauser "*la llengua de la cultura eclesiàstica de l'edat mitjana era el llatí, perquè l'Església encara estava orgànicament lligada a la civilització de la darrera època romana.*" (4).

És simptomàtic, també, que els noms propis dels vila-realencs mai no arribaren a castellanitzar-se, fins i tot conservaven proclítics els articles personals propis de cada gènere. Així ens ho fa veure Pasqual Rambla en la seua biografia sobre sant Pasqual quan, a propòsit de la predicció que el sant pronuncià de la malaltia de mossèn Nicolàs Berbegal, anomena la criada Na Torres (5).

Sant Pasqual, home del carrer

Tres, cinc anys...? Sembla ser que sant Pasqual romangué a Vila-real els tres darrers anys de la seua vida i... alguns més. Segons quins biògrafs, en foren cinc els anys que el sant va viure amb els vila-realencs. De qualsevol manera, tampoc és massa transcendent el problema per a l'assumpte que ens ocupa.

I preguntar-nos a hores d'ara en quina llengua s'expressava el sant mentre va viure a Vila-real, és voler aventurar hipòtesis que es fonamenten en el no-res. Tanmateix, i donat el caràcter divulgatiu d'aquest escrit, provarem algunes propostes que, lluny de voler ser afirmacions taxatives, ens poden aproximar al fet anecdòtic que se'n puga derivar. Vull dir, que tampoc alteraria cap ordre establert si arribàrem a qualsevol solució innovadora o contrària a l'opinió generalitzada, si és que n'hi ha cap.

Segons Pasqual Rambla, sant Pasqual va nàixer el dia de Pasqua de Pentecosta de 1540, de Martín Baylón i Isabel Yubero, a Torrehermosa, actual província administrativa de Saragossa. La llengua materna del sant era, per tant, el castellà. Matisem, però, aquest concepte.

El professor Martí de Riquer tracta aquest problema d'identitats lingüístiques: *"Si realment el problema de la decadència de les nostres lletres va estretament lligat a una castellanització de la monarquia, no hem d'oblidar un fet capital, o sia les peculiars característiques d'aquesta darrera. Els nostres reis, comtes de Barcelona i reis de Mallorca i València, eren, cal no oblidar-ho, reis d'Aragó, títol que tostemps anteposaren a tots els altres des del segle XII. (...) tenien un gran nombre de vassalls aragonesos i que parlaven i escrivien l'aragonés com a llengua pròpia, aragonés que al segle XV ja es diferencia ben poc del castellà. És molt difícil precisar quina és la llengua "vernacle" d'un rei medieval que té regnes de llengües diferents. Sembla segur que fins a Martí I la llengua més familiar als nostres reis fou la catalana, en la qual Jaume I, tant de temps resident a Aragó, i Pere el Cerimoniós redactaren llurs cròniques. Però fóra absurd i inconcebible creure que ignoressin o menyspreessin l'aragonés, llengua en la qual el susdit Cerimoniós féu fer una de les redaccions de la crònica dita de Sant Joan de la Penya. La Cancelleria tenia tres llengües que avui en diríem "oficials", el llatí, el català i l'aragonés, i els secretaris reials escrivien correctament en totes tres. (...) l'aragonés medieval ofereix moltes semblances amb el català. Però aquest aragonés cada vegada va assemblant-se més al castellà, llengua d'altres regnes, fins a gairebé identificar-s'hi al segle XV. Aquest fenomen fa que quan els Trastàmars esdevenen reis nostres, un català cultivat o relacionat amb la cort o amb la Cancelleria sigui capaç d'entendre el castellà i, amb una mica d'esforç, d'escriure'l. Ara bé, sembla segur que un castellà de la mateixa època -dic castellà, no aragonés- devia entendre tan poc el català com els castellans corrents d'ara."* (6).

La cita literal del professor Martí de Riquer ens apropa a la problemàtica lingüística en una època concreta i molt determinada. Sembla ser que la familiaritat de l'aragonés i del català des del segle XII al XV i principis del XVI venia avalada,

com hem vist, per l'ús que els monarques feien d'ambdues llengües indistintament. No era estrany que un aragonés entenguera el català a la perfecció, i a l'inrevés. Però aquesta mena de simbiosi lingüística anà desdibuixant-se gradualment *"en cuanto al aragonés, eran patentes al principio de esta época sus diferencias con el habla de Castilla: la hierba hinojo sirvió de símbolo a la unión de los dos reinos, porque, al decir de un poeta, "llámala Castilla inojo, /que es su letra de Isabel; llámala Aragón finojo, /que es su letra de Fernando". Pero el aragonés, muy influido ya por el castellano, desapareció pronto de la literatura"*. (7).

D'acord a aquestes teories, en 1540, data de naixença de sant Pasqual, l'aragonés ja havia estat totalment engolit pel castellà. Recordem, també, que els monarques de la dinastia dels Trastàmars es casaren tots ells amb dones castellanques, de manera que la llengua de la cort passà a ser predominantment el castellà, fet aquest que accelerà la desaparició de l'aragonés en favor de la llengua de Castella.

No tingué ja sant Pasqual l'oportunitat d'escollar prèdiques ni parlaments reials en la morta llengua de la seua nació aragonesa, de la qual cosa sí que pogueren fruir els seus avantpassats. Essent, per tant, la seua llengua materna un aragonés ja totalment empeltat de castellà, fou en aquesta darrera llengua en la qual degueren començar a articular les seues primeres paraules.

Seguim el biògraf, *"se hizo con un devocionario de su madre y se ayudó de un compañero menos ignorante que él en este menester. O quizá los transeúntes con porte de señores a los que se acercaría para aprender la pronunciación de una letra. Con esas ayudas retuvo el abecedario y comenzó a deletrear correctamente."* (8). En castellà, evidentment. Com així ho confirmen els escrits que ens han arribat.

Però, fóra possible que el de Torrehermosa arribara també a expressar-se en l'altra llengua amb la qual estigué alguns anys en contacte? Va arribar, sant Pasqual, a parlar en valencià?

Si ens fixem en l'itinerari que va seguir al llarg de la seua vida religiosa, en podem treure una conclusió.

Pascual Rambla es pregunta, a propòsit del viatge que el sant realitzà a França, en quin idioma degueren tenir lloc les discussions teològiques entre el frare i els francesos, i diu: *"Entre el poco francés que chapurrearía y el valenciano, que seguramente hablaría, salió adelante en la tumultuaria discusión."* (9).

Vegem els pobles on va viure el sant: Elx, Orito, Villena, València, Jerez de la Frontera, Almansa, París, Jumilla, Xàtiva i Vila-real. Dels deu convents que va habitar, quatre estan ubicats en ciutats de parla valenciana. La resta, tret de Jerez de la Frontera i París, són pobles de parla castellana però fronterers amb les comarques valencianes del País Valencià. No és estrany, doncs, que el valencià li fóra familiar, si més no.

Els condicionaments sociolingüístics de la gent del carrer feien que la llengua es conservara intacta al nivell de la relació interpersonal. L'accés a l'aprenentatge de la llengua forastera, el castellà, era reservat per a individus d'una classe molt selecta. No hi ha per què pensar que el possible interlocutor es dirigira al frare en una altra llengua que no fora el valencià, única que sabia aquell i en la qual expressava millor els seus sentiments: *"De fet, el País Valencià tenia dempeus un*

conflicte lingüístic, que ara podríem esquematitzar així: unes minories -en termes molt genèrics, representen el poder- que assimilen el castellà; a l'extrem oposat, la immensa majoria -dins la qual figuren inexorablement els desheretats- que no coneix altra llengua que el català; i enmig, els lletraferits, catalanoparlants, amb cert domini del castellà." (10).

Concloguem, doncs, que, obligat per les circumstàncies i pel propi afany evangelitzador o, si més no, proselitista, sant Pasqual creïés més factible usar la llengua amb què a ell el poble s'adreçava, i s'expressara en un valencià no massa fluid, però sí suficientment entenedor, fins i tot pels mateixos xiquets els quals, segons els seus biògrafs, tanta afecció li tenien. Al capdavant, era, el valencià, l'única llengua que els feligresos podien permetre's el luxe de parlar i d'entendre.

Que el valencià no era la llengua amb la qual el sant se sentia més còmode és fàcilment deduïble. Sant Pasqual pensava en castellà i amb aquest idioma, tan en voga entre la noblesa valenciana de l'època, va fer els seus escrits, d'un valor literari més que qüestionable. L'ús que el frare féu del valencià es limita a l'exclusivament col·loquial i sempre forçat per la situació social i lingüística que es trobava allà on l'obediència franciscana l'obligava a viure.

El mateix any que sant Pasqual viatjà de Xàtiva a Vila-real, 1588, a València arribava exiliat Lope de Vega. L'any que morí el sant, en 1592, a València es consolidava l'anomenada acadèmia de "Los nocturnos". El moment lingüístic del valencià esdevenia efímer davant l'impuls castellanitzador d'aquells dramaturgs d'alta volada que tan bones obres havien de donar, des de València, per a la literatura castellana. Calia esperar tres segles perquè el català sorgira, novament, com a una llengua culturalment digna i de prestigi.

Enric Dobón Gómez

Notes i bibliografia

Doñate Sebastià, José María, *Datos para la historia de Villarreal* vols. III i IV, 1975, 1977, respect. Notes: (2)

Fuster, Joan, *La decadència al País Valencià* Curial. Barcelona, 1976 Notes: (1) i (3)

Lapesa, Rafael, *Historia de la lengua española* Escelicer. Madrid, 1968 Notes: (7)

Martí de Riquer/ Antoni Comas, *Història de la literatura catalana* Mvol. III. Ariel. Barcelona, 1980 Notes: (6)

Pitarch, Vicent, *Defensa de l'idioma* Ed. 3 i 4, sèrie "la unitat", núm. 8. València, 1972 Notes: (4) i (10)

Rambla, Pascual, *San Pascual Baylón* Ediciones "Provincia Franciscana de Cataluña". Barcelona, 1979. Notes: (5), (8) i (9)

Soldevila, Ferran, *Resum d'història dels Països Catalans* Barcino. Barcelona, 1974

Vilanova Añó, Santiago, *Gent d'ahir* Ajuntament de Vila-real, 1988

Fernando López

Josep Benedito

José Manuel Melchor

3

LA CERÀMICA ROMANA DEL MUSEU DEL TERMET




Seriman, S.A.

BANCAIXA
fundació Caixa Castelló

AMICA
Pendientes de ti

PORCELANOSA

 **facsa**
Aguas Potables
Sociedad de Fomento Agrario Castellonense S.A.

INTRODUCCIÓ

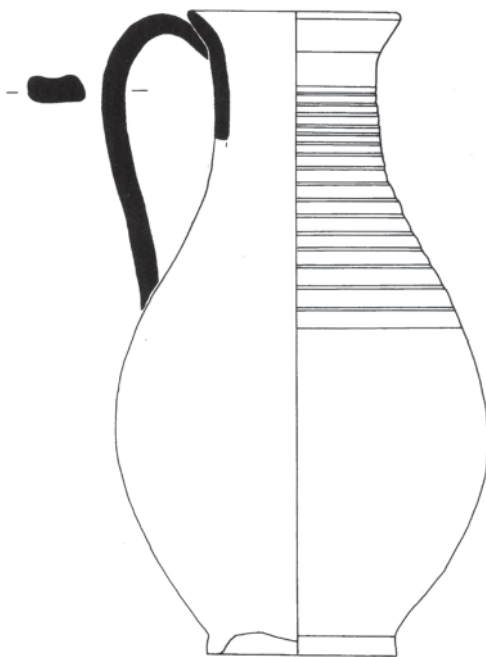
La ceràmica que a continuació analitzem forma part d'una petita mostra del conjunt de peces inventariades que es troben exposades al Museu del Termet de la localitat. En línies generals, es tracta d'unes ceràmiques romanes classificades dins dels grups de ceràmica de vernís negre, de sigillata i de ceràmica comuna, que comprenen una ampla cronologia des del segle IV a. de C. fins al IV d. de C.

Es desconeix la procedència d'aquests materials ceràmics. Són pocs els investigadors que han realitzat treballs de catalogació de les formes. Així, segons Doñate (1991), sense arribar a concretar respecte al possible emplaçament, les dues peces de vernís negre han de pertànyer a jaciments ubicats dins del País Valencià. Es tracta, segons l'autor, d'un crater forma 40 de Lamboglia i d'un kylix forma 42. L'altra de les ceràmiques analitzades per Doñate correspon a una ampolla de ceràmica comuna oxidant que va aparèixer dins del terme municipal de Les Alqueries, en una finca que pertany a la família Puchol, i que per a l'autor es tractaria d'una necròpoli romana. Dels materials recuperats d'aquest jaciment, sobresurt una làpida romana que actualment es troba ubicada al jardí de la casa d'esbargiment que posseeix aquesta família a Vila-real. Entre la ceràmica destaquen dos vasos de pasta clara i nombrosos fragments de sigillata hispanica i sigillata clara A.

INVENTARI

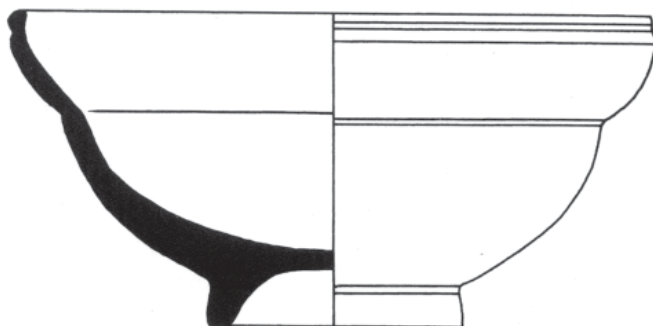
PEÇA NÚM. 1

- OBJECTE: AMPOLLA AMB COLL ALT I ANSA, DE CERÀMICA OXIDANT
- MORFOLOGIA: VEGAS 41
- PASTA: TONALITAT BEIX
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: NO SE N'OBSERVA
- DECORACIÓ: FILETS INCISOS I MOTIUS ACANALATS
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 61 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 51 mm
 - ALÇÀRIA: 192 mm
- CRONOLOGIA: SEGLE II d. de C.



PEÇA NÚM. 2

- OBJECTE: COSSI MOTLLURAT DE TERRA SIGILLATA SUDGÀL·LICA
- MORFOLOGIA: DRAGENDORF 79
- PASTA: TONALITAT ROGENCA
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: VERNÍS
- DECORACIÓ: MOTIUS INCISOS
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 123 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 49 mm
 - ALÇÀRIA: 61 mm
- CRONOLOGIA: SEGONA MEITAT SEGLE I d. de C.



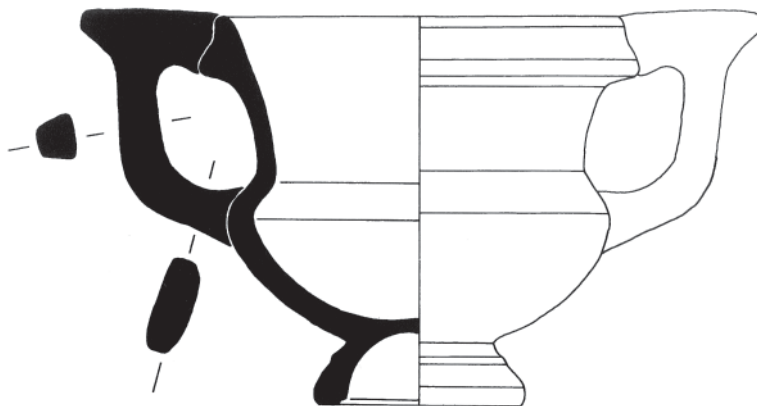
PEÇA NÚM. 3

- OBJECTE: COSSI DE TERRA SIGILLATA SUDGÀL·LICA
- MORFOLOGIA: DRAGENDORF 35
- PASTA: TONALITAT ROGENCA
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: VERNÍS
- DECORACIÓ: MOTIUS A MOTLLE QUE REPRESENTEN FULLES
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 109 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 49 mm
 - ALÇÀRIA: 42 mm
- CRONOLOGIA: SEGLE I d. de C.



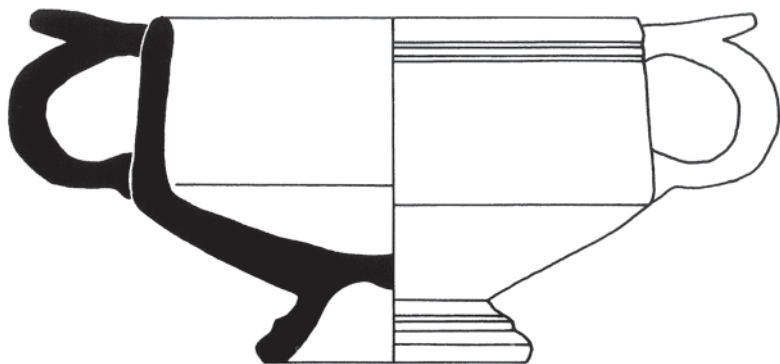
PEÇANÚM. 4

- OBJECTE: COPA DE CERÀMICA CAMPANIANA "A" AMB DUES ANSES
- MORFOLOGIA: SIMILAR A LAMBOGLIA 40b
- PASTA: TONALITAT GRISENA?
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: VERNÍS
- DECORACIÓ: NO SE N'OBSERVA
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 105 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 54 mm
 - ALÇÀRIA: 103 mm
- CRONOLOGIA: SEGLE IV a. de C.



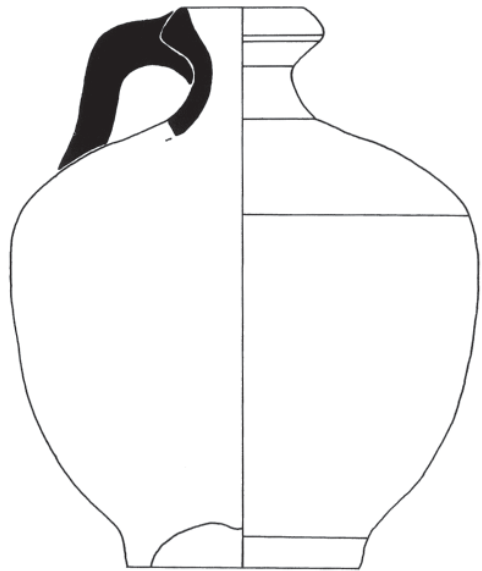
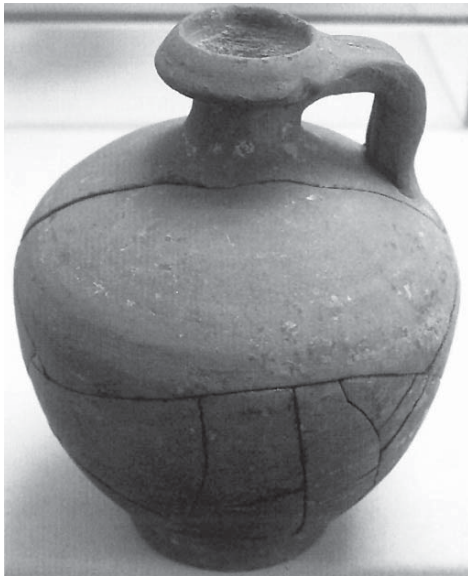
PEÇA NÚM. 5

- OBJECTE: COPA DE CERÀMICA CAMPANIANA "A" AMB DUES ANSES
- MORFOLOGIA: LAMBOGLIA 49
- PASTA: TONALITAT ROGENCA
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: VERNÍS
- DECORACIÓ: NO SE N'OBSERVA
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 94 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 52 mm
 - ALÇÀRIA: 68 mm
- CRONOLOGIA: SEGLE III a. de C.



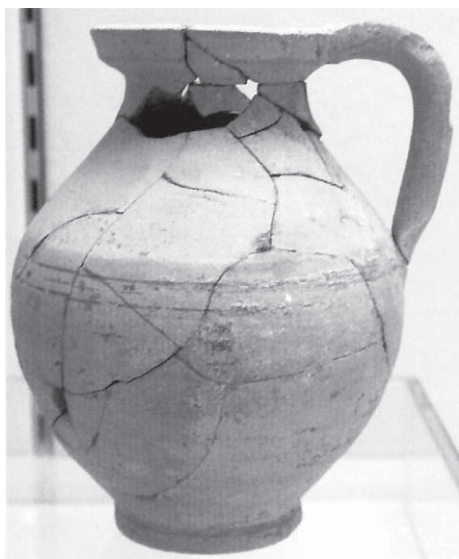
PEÇA NÚM. 6

- OBJECTE: AMPOLLA GLOBULAR AMB ANSA DE CERÀMICA REDUCTORA
- PASTA: TONALITAT GRISA
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: NO SE N' OBSERVA
- DECORACIÓ: NO SE N' OBSERVA
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 33 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 64 mm
 - ALÇÀRIA: 156 mm
- ADSCRIPCIÓ CULTURAL: ROMANA



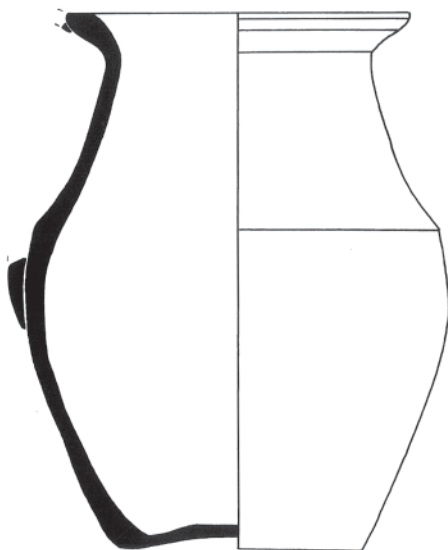
PEÇA NÚM. 7

- OBJECTE: AMPOLLETA GLOBULAR DE CERÀMICA COMUNA OXIDANT, AMB ANSA
- MORFOLOGIA: IMITACIÓ MEZQUIRIZ 12
- PASTA: TONALITAT BEIX
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: NO SE N'OBSERVA
- DECORACIÓ: FILETS INCISOS I MOTIUS PINTATS AMB ÒXID DE FERRO
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 67 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 54 mm
 - ALÇÀRIA: 141 mm
- CRONOLOGIA: SEGLE I-III d. de C.



PEÇA NÚM. 8

- OBJECTE: AMPOLLA DE CARENA ALTA I ARRANC D'ANSA DE CERÀMICA OXIDANT
- MORFOLOGIA: VEGAS 44
- PASTA: TONALITAT BEIX
- TRACTAMENT DE LA SUPERFÍCIE: NO SE N'OBSERVA
- DECORACIÓ: NO SE N'OBSERVA
- DIMENSIONS:
 - DIÀMETRE DE LA BOCA: 93 mm
 - DIÀMETRE DE LA BASE: 66 mm
 - ALÇÀRIA: 146 mm
- CRONOLOGIA: SEGLE IV d. de C.



BIBLIOGRAFIA

BELTRÁN LLORIS, M. (1990): *Guía de la cerámica romana*, Libros Pórtico, Zaragoza.

DOÑATE SEBASTIÁ, J.M. (1969): "Arqueología romana de Villarreal", *Archivo de Prehistoria Levantina*, XII, Valencia, pp. 205-239.

DOÑATE SEBASTIÁ, J.M. (1991): *Gabinete arqueológico. Guía ilustrad.*, Vila-real.

LAMBOGLIA, N. (1952): "Per una classificazione preliminare della ceramica campana", *Atti del 1° Congresso Internazionale di Studi Liguri*. Bordighera, pp. 139-206.

MEZQUIRIZ DE CATALAN, M.A. (1961): *Terra Sigillata Hispanica*. 2 vol. Valencia.

MOREL, J.P. (1981): *Céramique campanienne: les formes*. 2 vol. Roma.

4

Pasqual Chabrera

LA PERVIVÈNCIA DE SANT PASQUAL



Seriman, S.A.

BANCAIXA
fundació Caixa Castelló

AMICA
Pendientes de ti

PORCELANOSA

facsa
Aguas Potables
Sociedad de Fomento Agrario Castellonense S.A.

*Iconografía Popular de San Pasqual Baylón
Andrés de Sales Ferri Chulio*

Vila-real, Caja Rural Católico-Agraria, 1992

LA PERVIVÈNCIA

Les festes que Vila-real celebra amb tanta solemnitat el dia 17 de maig han sofert, al llarg del temps, diverses reformes en la manera i en el temps. La vila, en un principi, comprenent que maig era el temps de la collita, tractà d'evitar el seu deslluïment i els inconvenients per les faenes del camp, traslladant les solemnitats a finals de setembre.

El 5 d'abril de 1679 el Consell de la Vila va acordar de posar-se en contacte amb la comunitat franciscana per a l'esmentat trasllat, en ocasió de les obres que s'estaven realitzant en l'església per a la capella del sant.

Els anys 1701 i 1702 les autoritats civils aconseguiren el trasllat de les festes, però poc després es tornen a celebrar en maig.

La Concòrdia del dia 22 de gener de 1721 per a la celebració de les festes entre el clergat parroquial i la comunitat franciscana diu que el primer dia de la festa oficie el clergat parroquial i que la processó isca de la parròquia fins la capella del sant amb assistència de les comunitats religioses de la vila. El clergat consenteix que els religiosos franciscans oficien el segon dia, amb processó, igualment, pels carrers que creguen oportú.

La següent Concòrdia, del 7 de desembre de 1729, entre la vila i la comunitat franciscana es refereix a la data de la festa. S'acorda traslladar-la del mes de maig al quart diumenge de setembre atès que la collita de la seda i el blat constitueixen un impediment a la solemne celebració de la festa. De fet, el poble aduïa més que la recol·lecció, el fet que els veïns de Vila-real, molt hospitalaris, no podien acollir llavors els pelegrins i forasters que acudien.

Els frares s'obliguen a no celebrar en maig només que missa solemne amb sermó i res més. La vila s'obliga a donar les habituals 25 lliures a l'any i a posar al peu de l'obra de l'eixamplament del convent els materials necessaris com a almoïna extraordinària. I en cas que el rei concedís llicència per a corregudes de bous, la vila lliuraria la recaptació del tercer dia de correguda com a almoïna.

La Concòrdia del 27 de setembre de 1732 tracta d'un altre trasllat: del mes de setembre les festes es passen al mes de juliol. En aquest cas, la raó és la collita de la bajoca i del raïm.

Aquestes festes de Sant Pasqual de juliol eren les principals de la població; mai no hi mancava la cavalcada al·legòrica amb els seus carros triomfals i els pastorets i pastoretes.

En l'actualitat se celebren el mes de maig. I bona prova que la devoció al sant està arrelada i viva és que s'entrellaça amb l'afer agrícola, a través de la festa i la cavalcada de la taronja -actual collita de Vila-real- i les danses dels pastorets i pastoretes, reminiscències totes elles de les festes de juliol.

L'any 1730, a 13 d'abril, la vila votà com de precepte la festivitat de Sant Pasqual.

5

Enric Llop Vidal

SOBRE LA NOSTRA SÈQUIA MAJOR



Seriman, S.A.

BANCAIXA

fundació Caixa Castelló



Pendientes de ti

PORCELANOSA



Aguas Potables
Sociedad de Fomento Agrario Castellonense S.A.

Foto cedida per Gráficas Timsa

Va tira't!

Va no tingues por i tira't!!

Va tira't ja que estic gelant-me!!!

Per fi em vaig tirar, i prompte vaig tocar amb els peus a terra, vaig notar un fang d'argila molt esvarós que a mesura que hi anaves caminant dins l'aigua s'enfonsaven els peus i tocaves el fons del caixer, freqüentment també senties els vegetals verdosos i allargats (lil·lacs) que et donaven un sobresalt, per la sorpresa que et donava al tacte dels peus, a vegades inclús s'enroscaven als peus i pareixien un animal (un escurçó tal volta).

Tots tenim al cap la relació intrínseca entre la Séquia Major i la ciutat de Vila-real.

Ha sigut la Séquia la que ha permès el conreu de la terra i durant moltes centúries l'aportació a l'economia i sosteniment de la nostra ciutat. Ha sigut la vertadera saba que ha donat els necessaris fruits per al menjar d'aquest poble.

Ha sigut el riuet que vessava l'aigua a les Solades, Carinyena i Cap de Terme.

També ha sigut durant molts anys la barrera (al costat de la via ferroviària) que ha impedit el creixement de l'urbs cap a la mar.

Emili Obiol, el geògraf, té dades històriques que evidencien aquesta íntima relació *conducte-aigua-poble*.

Ja el 1272 es tenen les primeres notícies de la Séquia i el 1273 ja té moviment d'aigua.

Els creuaments a la Séquia han sigut:

Segurament el primer, el pont camí vell de Borriana i el pont del Molí la Vila.

El 1870, el pont del riu, el pont d' Almassora, el pont de la mar (carrer Torrehermosa), pont del Molí la Vila, pont de Simó (ja desaparegut).

El 1923, l'enginyer Vicente Julián Ramón Benedito projecta remodelacions de la Séquia.

El 1927 es confecciona el sifó de Cedre.

En el període 1945 - 1967 es fan remodelacions profundes (desviaments, ampliacions, revestiments) que li han donat la imatge actual.

Més recentment, s'han fet el pont de la plaça de l'Àngel-Glorieta, als anys 60; el del carrer Ausiàs March, pels anys 70; o els del carrer Furs de València i carrer de la Consolació als anys 90.

Vull dir que la Séquia com a obstacle per a l'expansió de la ciutat està en procés de superació (ja el PGOU-92, eixamplava la ciutat també cap a l'est i ara està consolidant-se aquesta planificació).

Un dia quan la Séquia duia un pam d'aigua vaig veure una anguileta des de les vores i vaig voler agafar-la amb la mà... Així doncs em vaig llevar les sabates m'arromanguí els pantalons i a dintre de la Séquia caminant descalç arribí a agafar-la a la tercera sarpà, prenent-la pel seu bell mig, per fi la vaig traure fora. Descobrint el que deia el poeta "Qui té anguila per la cua, bé pot dir que res no té"



Il·lustració de Julio Arenón. Cedida per Gráficas Timsa

La Séquia com a conducte d'aigua ha tingut poca relació amb l'habitatge, ja que només ha sigut el suport necessari per a traslladar el líquid.

Amb el creixement dels barris (especialment al segle XX) la ciutat s'ha desenvolupat i ha hagut de creuar el cau de l'aigua.

El seu sinuós trajecte ha condicionat els edificis que allí s'han construït. Recorde amb gust les dues cases als costats del sífo del Cedre (la casa Font de Mora i la Clínica la Luz - avui desapareguda-) i la Casa Patuel en la placeta de l'Àngel.

Jo crec que no s'ha vist mai com un destorb, sinó més aviat com una instal·lació necessària que feia més gràcia que nosa.

A causa de la seua proximitat, els xiquets i els més grans han aprofitat l'avinentesa per a caminar, pescar, jugar o nadar.

L'aigua a la ciutat no és un problema, ben al contrari pot ésser un avantatge si pensem en Amsterdam, Delf, Utrech, Venècia, Pisa o la mateixa Florència entre moltes d'altres, també tots els poblats marítims.

La solució de tapar-la cercant l'oblit de l'aigua és una decisió d'estruç i de ximpls, de curta mira..., d'ignorants.

Els àrabs, que en disposen de poca, saben molt bé que l'aigua a la ciutat o a les cases és una riquesa i moltes vegades un luxe.

L'aigua és un element essencial per a la vida, l'aigua manté aquest planeta. L'aigua no és incompatible amb la ciutat, sinó ben al contrari, és un element positiu i equilibrador (en la xafogor de l'estiu refresca i dona gust estar al costat de l'aigua, a l'hivern disminueix la gelor) és també un element de distracció, el seu moviment capta la mirada.

No cal entendre-ho com un conducte d'obligada existència que s'hi pot ignorar, sinó com un bé que tenim aquesta via fluvial que ens dona lloc a passejar-nos i estar al costat d'ella. Aquest lloc de vianants sense perill on poden jugar els xiquets, conèixer-se les parelles i els vells parlar.

Una vegada a l'agost per la vesprada, tenia dotze anys quan passava un toll de 40 cm d'aigua transparent, un amic i jo preniem el bany a la séquia. El meu amigueta (que tenia prou menys corpulència que jo) es tirava de cap des d'una tanca que tenia dos metres i que pujava per un escalonament trencallós.

Des d'allí dalt (és a dir, dos metres de mur més la paret del caixer, 1,40 metres aproximadament, més la seua altura, això sí, un poc doblat) es tirava de cap, bé, és a dir, no tant de cap sinó obliquament, de tal forma que quan queia dins feia una corba dolça cap a munt a contracorrent i sortia immediatament a la superfície i continuava nadant fins que es cansava.

Jo no comprenia com no es feia mal, però es tirava moltes vegades i no li passava res.

Ell m'incitava a tirar-me des del mateix lloc.

Va..., ara tu!!

Jo pensava que em faria mal, però ell insistia que no i m'ho demostrava. Total que, al final ja em faig l'ànim i puge a la paret que estava vora el caixer, fins uns 25 centímetres menys que ell, em pose en postura corbada cap avall, junte els braços tocant els dits de les mans i em tire a contracorrent.

Em vaig pegar tan gran tomb amb rascanyada al front inclosa, que encara avui no comprenc com no em vaig obrir el cap, no poguí nadar i vaig eixir immediatament, i vaig seure mentre em sortia sang a borbollons. Em feia molt de mal el cap (que em va durar uns dies) i encara avui no comprenc com no em vaig desnucar.

A mi, no m'ha passat res, ja m'has vist !!

Dedicar avui la Séquia Major com a passeig d'alta qualitat urbanística té molt d'interès:

1.- Perquè és conservar amb dignitat un canal històric que tant ha fet per la seua ciutat i els seus pobladors.

2.- Perquè fer un **Pla Especial** dedicat a la Séquia s'ho mereix. És posar en valor l'element aigua, com a referent d'una plataforma de vianants (marginant el cotxe) on els habitants puguen fruit de la temperatura, del lleuger so de l'aigua, de les seues irisacions i la briseta que acompanya l'aigua corrent.

Amb aigua ecològica, vida aquàtica, neta i amb manteniment continuat, pulcra.

No als vessaments contaminants (d'aigües negres o amb deter-gents). No als mosquits. No a les olors. No a la brutícia.

3.- Estudiar a fons aquest paisatge de l'aigua en la ciutat. Aquest itinerari hauria de connectar diferents zones d'esbarjo: la plaça de l'Alguer, la Glorieta, el jardí del Molí la Vila i d'altres àrees lúdiques fins la zona del Molí la Roqueta.

En alguna ocasió es podria tapar esporàdicament i estratègicament la Séquia amb la finalitat de solventar qualsevol pas o crear d'altres replaces que pogueren donar una sensació d'amplitud o de no constrenyiment, sempre tenint en compte que l'única protagonista és la dinàmica de l'aigua.

4.- Tal vegada hauria de tenir un tractament unitari on estigueren prevists: bancs - elements protectors - arbres - paviments - lluminàries - ponts i altres peces que conformarien aquesta serp llarga d'aigua que es va acomodar al poble, ja fa molts anys.

Enric Llop Vidal
Arquitecte

PUBLICACIÓ PATROCINADA PER:



Seriman, S.A.

BANCAIXA
fundació Caixa Castelló



AMICÀ
Pendientes de ti

PORCELANOSA®



facsa
Aguas Potables
Sociedad de Fomento Agrícola Castellonense, S.A.