

TRÀNSIT

La ubicació del poble de Nules, en un pla, a dos quilòmetres de la muntanya (el pic de la Font de Cabres té set-cents metres d'altura i està dins del terme municipal), i a quatre quilòmetres llargs de la mar, fa que forçosament passe per la població o per la seua rodalia tota línia d'alta tensió, gasoducte, via de ferrocarril, carretera o autopista que de nord a sud o a la inversa vulga anar eludint els accidents geogràfics mencionats. Ja els romans hagueren de fer passar per ací el Caminàs o Via Augusta, del qual es diu que anava de Roma a Cadis. El tros que travessa la Plana encara es troba en ús.

Fins fa poc travessaven la població dos carreteres que, formant una gran tisora, l'estrangulaven. Una era la comarcal 225, Sogorb-Borriana, i l'altra la General 340, de València a Barcelona. El pas de vehicles va arribar a ser-hi excessiu, de l'ordre de vint-i-cinc mil diaris per la general i alguns menys per la comarcal. Açò feia que es formaren cues de vehicles que arribaven en hores punta fins al Belcaire, per la part sud, i fins a la ratlla del terme de les Alqueries, per la part nord. Estes cues eren provocades pels semàfors que hi havia a l'itinerari de la general per dins de la població; i tanmateix, a pesar d'estos, resultava difícil travessar-la. La Prefectura de Trànsit considerava este tram com un *punt negre*. Nosaltres també el considàvem negre, entre altres coses, per tràgic, ja que va ser una causa important d'accidents, alguns d'estos mortals. Durant anys hem viscut en una situació límit, a la qual es tardà a posar solució.

No lluny de la carretera i junt al cementeri de les Alqueries tenia mon tio Manolo Rovira una finca que per l'any mil nou-cents cinquanta-tres va sembrar de cacau. Estava arrancat de feia uns dies i secat en la finca, tal com se solia fer. Agafàvem les cacaueres, un manat a cada mà, i les colpejàvem entre si perquè amollaren la terra seca que estava agafada al cacau; després, a feixos, les carregàvem al carro, i mon tio les arreglava al *soto* i a la caixa, travant-les de forma que n'hi cabera la major quantitat possible. Per a sostindre aquella mole de cacaueres es gastaven les *arrees*, que eren unes cordes grosses i llargues que es passaven pels capcingles i s'estrenyien amb força tal de compactar la càrrega monumental. Realment en acabar deixava de vore's el carro, tapat per la càrrega; només es veia l'haca i unes rodes altes de raigs de fusta i *aros* de ferro que es movien.

Jo, que llavors tenia onze anys, vaig pujar arrapant-me per les cacaueres al capdamunt de la carretada. Mon tio em va llançar els ramals, va traure el carro a la carretera, portant l'haca del morro, i em va dir: "No li digues res a l'haca, que ella a soles sap el camí i anirà a casa. Tu tan sols si veus vindre algun camió li estires els ramals, li dius *uooo...* i la pares. Quan passe el camió li meneges els ramals, li dius *arreee*, i avant."

La carretera estava vorejada en tot l'itinerari per dos tires de xops que la cobrien d'un ombratge total. Mon tio es va quedar treballant a la finca. Jo

anava dalt de la carretada, tens, agafats els ramals com si foren els controls d'un avió. Em considerava important. Mirava davant i darrere per vore si venia algun vehicle, per poder parar i moure el carro. Això jo ho considerava emocionant, l'essència d'exercir com a carreter. El cas és que en el recorregut que hi ha des de la finca fins al poble, uns quatre quilòmetres que en carro costen de fer quasi un hora, no em va avançar, ni em vaig creuar, cap vehicle que em posara a prova com a carreter. Eixe era el trànsit de la general 340 l'any 1953.