

# La revolució va de bo!

La modernització  
de la pilota valenciana



**PUV**

**Paco Cerdà**  
**Purificació Mascarell**

*Als nostres pares*  
*A mon tio Germà Arroyo*

Paco Cerdà / Purificació Mascarell

# La revolució va de bo!

La modernització de la pilota valenciana

Pròleg: Toni Mollà

Fotografies: José Antonio Monteagudo

**PUV**



*Quede clar, també, que són covards  
tots aquells que obliden les arrels.  
Seran branca d'empelt en altres prats.  
I en la mort, rellogats dels estels.*

Ovidi Montllor

© Del text: els autors, 2009

© Foto: José Antonio Monteagudo

De la foto de Íñigo Salvidea i Bengoetxea VI ([www.asegarce.com](http://www.asegarce.com))

© D'aquesta edició: Universitat de València, 2009

Coordinació editorial: Publicacions de la Universitat de València

Realización: LAIMPRESA CG

ISBN: 978-84-370-8759-7

# Índex

9	<b>Pròleg per Toni Mollà</b>
15	<b>Introducció: La revolució va de bo!</b>
25	<b>La professionalització de la pilota</b> Batiste Ribes Fredí-Ribera-Peris Grau
53	<b>La televisió obri la muralla</b> Josep Lluís Fitó-María José Berbegall Genovés II
75	<b>Pilota a l'escola i escoles de pilota</b> Manolo Conca Mezquita Fageca-Raúl II-Nacho
103	<b>L'expansió del món aficionat</b> Ramón Sedeño Juan Contreras
123	<b>La internacionalització del joc</b> José Luis López Pigat II
145	<b>Del niu de vici al bé cultural</b> Francisco Tomàs David Sarasol Josep Maria Catalunya
171	<b>La tradició d'un joc de cavallers</b> Antonio Miralles José Enrique Arbona Álvarez Arturo Tuzón Frederic Llopis i Bauset
205	<b>El referent basc</b> Olatz González Abrisketa Íñigo Salvidea Bengoetxea VI
235	<b>La visió dels cavallers de faixa roja</b> Genovés-Álvaro
247	<b>Epíleg: «Vergonya, cavallers, vergonya!»</b>
251	<b>Agraïments</b>

**Toni Mollà** és llicenciat en Periodisme  
i doctor en Sociologia.



# Un futur per al passat

Recorde com si fóra ahir mateix el dia que vaig assistir per primera vegada a una partida de pilota. Va ser, naturalment, al carrer del Tossal de Meliana, el poble on vaig nàixer. Anys després, a Massamagrell, pel reclam del Genovés, vaig descobrir-ne l'alt corda professional. El Genovés era llavors el primer guant de la pilota de vaqueta. El seu nom era una brama, però jo no l'havia vist mai. L'espectacle que hi vaig contemplar és dels que fan companyia per sempre més. I dels que ridiculitzen aquelles opinions segons les quals tot el vell és horrible i tot el modern és magnífic. Hi vaig veure l'expressió d'una tradició de fons granític: la grandesa d'un esport que s'endinsa en les profunditats de la venerable antiguitat.

El joc de pilota, ara i adés maltractat pels uns i pels altres, es convertí, per a mi, en una apassionada afició. Cap espectacle no havia aconseguit moure'm el cos d'una manera més sentida. La primera vegada que vaig veure el Genovés entrant a l'aire de palma i buscar el quinze en l'encaix de la careta, m'esborroní de tal forma que ara rejoyenisc de pensar-ho. Jo no estava acostumat a aquella classe d'emocions tan primàries i tan estètiques, alhora. Certament, el joc de pilota, viscut a peu pla, és un espectacle de distància curta i d'emoció calenta on tot és aire. Si hi arribes a entrar, ja no te'n pots deslliurar: té la bellesa de l'espontaneïtat col·loquial i la saviesa acumulada de segles. En el transcurs d'aquesta trentena d'anys, he gaudit a mans plenes de la butxaca d'Eusebio i de la fina esquerra de Pujol, de l'elegància del rebot de Fredi i de Mezquita i del bot de braç de Sarasol. I ara ho faig amb les inigualables partides entre Álvaro i Genovés II.

En aquests anys, la pilota –com constata aquest magnífic llibre que tinc el plaer de prologar– ha modernitzat les seues estructures i ha entrat per la porta d'un futur possible. Paco Cerdà i Purificació Mascarell són notaris d'aquesta metamorfosi amb erudició contrastada i una prosa elegant i funcional. Els autors han treballat amb les eines del millor periodisme i amb l'espenta de qui té afectes de primer grau respecte de l'objecte del seu estudi. Els autors no són observadors aliens al món de la pilota, sinó que, com nosaltres, hi tenen esperances invertides. La seua implicació personal és la màxima garantia de la seua professionalitat. Com els millors periodistes, no pretenen

només comprendre el món que expliquen, sinó millorar-lo. La crònica, el reportatge i l'entrevista en profunditat en són els instruments en els diferents capítols que conformen l'obra. La tria dels gèneres periodístics no és aleatòria, sinó ben meditada. El resultat, unes magnífiques peces periodístiques que transmeten la memòria personal i col·lectiva del nostre esport i del context sociocultural en què se'n concreta la pràctica. Per poc que el lector conega el món de la pilota, s'hi trobarà reflectit perquè, al capdavall, és símbol i conseqüència de les formes de vida de la societat de què som membres. La combinació de l'observació crítica dels periodistes i el respecte als records i les observacions personals dels actors de l'àmbit social de la pilota –dels jugadors, dels agents socials, dels empresaris, etc.– permet als autors «expressar» un diagnòstic dinàmic i complex de la pilota valenciana. Aquest llibre marcarà, al meu entendre, una fita sense retorn en la història del nostre esport més noble. Serà l'acta de pas a la majoria d'edat definitiva d'un joc que ens individualitza enmig d'un món massa estandarditzat i que ens fa sentir orgullosos d'una pràctica estètica sense comparança. D'un esport, però, que s'ha d'adaptar permanentment a les exigències del nou entorn sociocultural. La pilota s'endinsa en el pou de la història. Però el seu futur depèn, com és natural de pensar, del context econòmic, polític, mediàtic i civil del segle XXI. El seu futur no depèn de la glorificació del passat, sinó de l'adequació a l'aire dels temps que exigeix la modernitat.

En aquests mateixos anys, la pilota ha tirat avant gràcies a persones anònimes i desinteressades que ens han conservat la bona memòria més enllà de les llegendes pròpies de les èpoques fosques. No fa molts anys, la pilota era l'oblidada de la política i de les classes dominants i dirigents. Uns bons homes se'n van fer càrrec, en van constituir una federació autònoma, en van regular les competicions –d'aficionats i de professionals–, en van modernitzar les estructures i van dignificar el nom dels jugadors i de la professió de jugador de pilota. El ressò i la càrrega simbòlica aconseguida per aquella tasca callada ha estat immensa. El resultat és a la vista i nosaltres hi hem d'estar ben agraïts. S'han consolidat les competicions, s'han aconseguit patrocinis i s'ha iniciat un excel·lent treball en el planter per mitjà del sistema escolar o del Pla de Tecnificació, posem per cas. D'altra banda, s'ha consolidat la política exterior i d'imatge pública amb la internacionalització del nostre esport i l'accés –encara tímid, per desgràcia– a les noves tecnologies de la comunicació. Per la seua banda, les complicitats establides entre els responsables de l'esport de base –que han invertit hores i hores del seu temps lliure–, el món dels clubs aficionats –que constitueixen una organització modèlica– i els empresaris i els professionals de les diverses modalitats han teixit una xarxa d'interessos compartits cada dia més sòlida. Gràcies a la tenacitat d'aquells homes bons i a factors d'innovació permanent com ara l'accés a les audiències televisives i a les competicions amb altres modalitats com ara la pilota basca, la pilota valenciana ha superat l'època d'estricta esport tradicional i ha entrat en un món urbà i modern. Els desafiaments amb els jugadors bascos iniciats per Paco Cabanes amb les seues llegendàries partides contra Martinikorena o Intxauspe i les finals de l'Individual d'Escala i Corda entre el Genovés mateix i Enric Sarasol, primer, i Álvaro, després, van produir el fet inusual de convertir aquest esport en matèria de titulars i portades dels mitjans de

comunicació més influents d'ací i d'allà. Els espectadors, els mateixos mitjans, les empreses del sector, els espònsors publicitaris i els jugadors se n'han beneficiat. I nosaltres, de rebot, ho hem gaudit com a aficionats i com a espectadors.

Certament, la consolidació de la pilota és una gran notícia esportiva, però també cultural i cívica. La pilota viu un gran moment, atesa la quantitat de practicants, de modalitats i de competicions regulars. Tanmateix, el repte de futur és convertir-la en un autèntic esport de masses –un entre tants. I això radica, inevitablement, a fer-ne una pràctica viva de dalt a baix del país per tots els pobles i comarques. S'ha de destacar que les xarxes socials del món de la pilota són un dels factors de vertebració civil i territorial més sòlids de la nostra societat. Però aquest repte de futur radica, sobretot –no ens enganyem– en el fet d'aconseguir audiències de televisió –«audiències-mercat», en diuen els experts– capaces de generar imaginaris sentimentals compartits per aquesta mateixa societat. I, alhora, de compartir sinergies econòmiques que facen viables els sectors implicats. Sinergies que generen beneficis socials i culturals, però també econòmics. Al cap i a la fi, esport i televisió constitueixen un binomi que s'alimenta mútuament en forma de rendiment directe i indirecte de publicitat convencional i no convencional (esponsorització, emplaçament del producte, etc.) i, en conseqüència, de línies d'economia paral·lela i de marxandatge. Sense aquestes dues premisses tampoc no és possible cap mena de futur. La pilota és un senyal d'identitat inqüestionat per tot l'espectre social i polític del País Valencià. Però la pilota ha de convertir-se en un sector econòmic –tan modest com es vulga, però autosuficient per als professionals que hi participen. I ha de crear, en conseqüència, un *star system* generador d'expectatives i de models de comportament. A l'efecte, la pilota disposa d'un magnífic capital social com el més noble i cavallerós dels esports coneguts i practicats entre nosaltres. En un món tan adotzenat com l'actual, sempre serà millor venerar el Genovés o Álvaro que no Bechkam o Ronaldo. Els ídols a tocar de mans, càlids i accessibles, tenen una dimensió comunitària que una societat amb voluntat «glocal» –com hauria de ser la nostra– no hauria de desaproveitar. Aquestes són, al meu entendre, les línies estratègiques sobre les quals s'ha de treballar encara d'una manera incessant.

Com dic, la pilota és també una marca cultural, l'espai vital d'una certa «postantiguitat» que, enmig del remolí engolidor de la cultura prefabricada, atura el temps i ens recorda la bellesa de les coses a tocar de mans. S'ha de ser fred com el gel per a mantenir-se impertorbable davant d'un espectacle tan punyent i sublim. Però el dubte que em rosega és l'eterna decisió del què fem? O dit en el registre més adequat: a on tirem? Aquesta és, al meu entendre, la pregunta clau que té plantejada la pilota valenciana. A mi, la galotxa m'emociona cosa de no dir. El raspall –sobretot al carrer– em fa vindre la pell de gallina. I, per descomptat, les ratlles són un espectacle sense igual. M'aborrone només de pensar-ho perquè hi trobe l'essència concentrada que aporta el passat llegendari. Però: què té a veure l'essència original amb l'audiovisual que tot ho ocupa en el món actual? Té algun sentit, fora de l'interès essencialista, la promoció de certes modalitats davant de les noves tecnologies? Com es conjuga, per exemple, el manteniment de les arrels atàviques amb les plataformes digitals multisuport i la imprescindible creació

d'audiències-mercat de què parlàvem adés? Estic convençut –en contra i tot de les meues preferències personals més íntimes– que s'ha de reformular urgentment l'estratègia mediàtica de la pilota. La que fan els mitjans i la que hauríem d'exigir els aficionats i els estaments federatius. La pilota necessita repensar-se arrelada a la societat actual, no al seu medi originari. D'ací la meua benvinguda càlida a les noves provatures tècniques i formals de determinats trinquets i competicions. Són la nota més alta de l'esperança. Hem de mantenir el que tenim –i que siga per molts anys. Però l'*audiència* exigeix plantejaments innovadors. Al carrer es jugarà mentre hi haurà jugadors. I les modalitats històriques continuaran mentre seran un entreteniment agradable per a quatre postantics com jo mateix. Però el valor de la paraula o la partida sense hora fixa, posem per cas, són dues pràctiques que han de passar avall. Les possibilitats tecnològiques deixen sense sentit el sentimentalisme tradicional. Les noves tecnologies –amb la televisió al capdavant– no haurien de ser les enemigues de la continuïtat cultural i el respecte pel passat, sinó la nostra post de salvació, la nostra projecció més enllà de l'avui. Ho diré ràpidament: sense l'audiovisualització del nostre esport, no té cap sentit que parlem del futur de la pilota. Més: el futur d'allò que no eixirà per la televisió està lligat a la política informativa de les modalitats audiovisualitzables i no a l'inrevés. Pose un exemple atrevit. Són les llargues la modalitat que cal internacionalitzar? Repensem-ho, si més no. Tenen les llargues alguna possibilitat de convertir-se en un espectacle de masses? Tenen algun interès estètic o esportiu que no siga l'emoció primària? No entraré en detalls. Però cal una nova cultura de la pilota, una política *moderna* allunyada dels esperits de campanar i de les mentalitats retrospectives. Al capdavant, la modernització de les tradicions autòctones hauria d'haver estat el factor de *massificació* d'una certa cultura *nacional*. La construcció d'una cultura moderna depèn sempre de la innovació a partir de la tradició –per molt inventada que siga aquesta darrera. Però els valencians en el pecat portem la penitència. Determinades pràctiques culturals tradicionals no solament no han contribuït a la nostra modernització social i cultural, sinó que, sovint, han estat elements antimodernitzadors i distorsionadors. Aquesta política «moderna» que reivindique ací l'hauran de fer les institucions, per descomptat. I els mitjans de comunicació i les estructures esportives i cíviqes de l'entorn de la pilota. S'han fet els primers passos. Però el futur de la pilota –com el de la resta de la nostra cultura d'arrel popular– exigeix uns canvis radicals de mentalitat. Sóc el primer a desitjar un futur per al nostre passat. Però les armes sempre les marca l'enemic, no ens enganyem. Els darrers anys hem caminat molt per la senda de la modernització. Els responsables federatius, els empresaris, els periodistes i els jugadors, i els aficionats haurien d'estar a l'alçada que les circumstàncies demanen. Quinze a quinze, carrer a carrer i trinet a trinet, els cavallers de pantaló blanc han anat afegint voluntats a un esport que no fa tants anys malvivia entre la llegenda i l'avorriment. La pilota és ara un espectacle de bellesa sense límits que, gràcies a uns esforços titànics, es projecta en un món de cables, de xips i de pantalles digitals. Aquesta n'és la grandesa i l'únic camí per a la supervivència. Paco Cerdà i Purificació Mascarell n'han assenyalat el camí sense retorn. Gràcies per la faena ben feta i que siga per molts anys. Va de bo!

# Introducció

---

---



# La revolució va de bo!

Diumenge, dos de novembre de 2008. Álvaro i Genovés II s'enfronten pel màxim títol de la pilota valenciana: el campionat individual d'escala i corda. El trinquet de Sagunt està ple. Les entrades, a 25 euros cadascuna, s'han venut de manera anticipada. Hi ha molt en joc, però els dos pilotaris que ara travessen les lloses són estudiants universitaris i ni tan sols en aquesta setmana de nervis han deixat d'assistir a classe, d'Educació Física l'un i d'Empresarials l'altre. El *luxe* d'estudiar se'l poden permetre sense necessitat d'anar a treballar a l'horta o guanyar-se el jornal en un altre ofici com feien els jugadors d'abans, homes de poble sense cap formació acadèmica. Igual que la majoria de pilotaris professionals, Genovés II i Álvaro pertanyen a una empresa de pilota que els proporciona un salari fix –ells ronden els 4.000 euros mensuals–, baixa mèdica remunerada, cotització a la Seguretat Social, vacances pagades i dret a l'atur. Són, en definitiva, uns treballadors normals. Empleats de la pilota valenciana gràcies a l'empresa Valnet, una societat mercantil creada el 2005 que ha marcat un punt d'inflexió en la històrica precarietat laboral dels professionals d'aquest esport.

És l'hora de les presentacions. Un ve de Faura amb huit campionats individuals a l'esquena, com testimonia el roig encés de la seua faixa. L'altre, fill del mític Paco Cabanes, *Genovés*, encarna l'etern aspirant de blau. Les càmeres de televisió no perden detall dels dos jugadors. Són els mateixos que la setmana anterior, en l'eliminatòria de semifinals, van ser televisats en directe i en horari de màxima audiència pel segon canal autonòmic des d'un trinquet del Genovés convertit en plató televisiu: parets blaves, cristalls en els rebots i una pilota de vaqueta blanca. Tot això i onze càmeres al servei d'un únic objectiu: augmentar l'espectacularitat televisiva del joc de pilota per a enganxar més aficionats.

La final individual és el moment que amb més ànsies espera Álvaro cada any. Però aquesta temporada reserva un altre gran al·licient al de Faura. Només una setmana després de Sagunt, Álvaro marxa a l'Equador amb la selecció valenciana per a disputar un mundial de pilota a mà en el qual participen 17 països d'Europa i Amèrica. L'objectiu és repetir l'èxit aconseguit a l'europèu de Bèlgica del 2007, on el combinat valencià es

proclamà campió i, gràcies aquest títol, n'alçà poc després un altre: la Placa d'Or al Mèrit Esportiu de la Generalitat Valenciana. Mai no havia arribat tan lluny la pilota valenciana en l'escalafó institucional.

La partida comença. La il·lusió brolla dels ulls dels aficionats que omplien el trinquet de Sagunt. Especialment dels de Carlos Sanchis, un jove de 18 anys nascut al Genovés que somia arribar a pilotari professional. Ell s'ha criat a l'escola de pilota del seu poble, una de les més de 125 escoles de pilota que existeixen al País Valencià, i també ha freqüentat els centres de tecnificació de l'Elia i la Universitat Politècnica de València, dues *fàbriques* de jugadors d'un esport que abans s'aprenia a força de partides i de renecs dels aficionats més vells. Si ho aconsegueix i arriba a anunciar-se en una partida de professionals, haurà complit la seua il·lusió. Si no, sempre podrà matar l'afició i participar en els campionats de pilota *amateur* que cada any mouen més de 2.500 jugadors. Ells han tornat la pilota al carrer després d'algunes dècades de trista absència. Fins i tot a la ciutat de València. Gràcies als campionats fallers de pilota valenciana iniciats el 1996, més de 500 jugadors de pilota fan rodar la vaqueta pels carrers de la castellanitzada i desmemoriada capital del Túria.

16

Mentre Álvaro, Genovés II i Carlos lluiten pel seu somni a Sagunt, Maria Arroyo, de 14 anys, estudia a Godella que un vell amb barret conegut com a Nel de Murla va inventar la modalitat d'escala i corda el 1910, que un tal Rovellet destacà per la seua cavalleriesitat en el trinquet, i que els pilotaris s'enfaixen les mans amb tesamoll, planxes de ferro i esparadrap abans d'eixir a jugar. Més li val aprendre-s'ho bé perquè serà examinada de tot això al final del trimestre. La pilota valenciana ja forma part dels continguts acadèmics de primària i secundària. De fet, és l'únic esport que s'ha d'ensenyar obligatòriament a l'assignatura d'Educació Física, amb lliçons teòriques i pràctiques. Precisament per a facilitar la pràctica del joc de pilota a les escoles i els instituts, la Conselleria de Cultura, Educació i Ciència promulgà l'any 2000 un decret revolucionari que obliga tots els centres educatius de nova construcció a incorporar un minitriquet en les seues instal·lacions. Maria Arroyo no té minitriquet al col·legi concertat del Sagrado Corazón de Godella, però ella i els seus companys de segon d'ESO se les apanyen raspant la pilota en el pati del centre.

També se les apanya com pot Genovés II en la final de Sagunt. Ha començat amb força la partida: segur al rest i pegant al dau quan el feridor li ho permet. Però la mala sort li ho està posant difícil. Així i tot, aconsegueix igualar la partida a 45 jocs. Si Álvaro té en el Mundial de l'Equador el segon plat fort de la temporada, José Cabanes sap que tan sols dues setmanes després de Sagunt comença per a ell l'altre repte de l'any: revalidar el títol de campió del Circuit Bancaixa. La lliga per equips d'escala i corda és la competició estrela de la pilota valenciana. Amb quatre mesos i 66 partides per davant, el Circuit visitarà els trinquets de 17 localitats valencianes. Des de Vila-real a Benidorm passant pel Genovés, l'autèntic bressol de la pilota valenciana.



En aquest menut poble de la Costera s'han criat els millors jugadors de pilota dels últims trenta anys. Ara, el Genovés s'ha proposat convertir-se en la ciutat temàtica de la pilota valenciana. Una dotzena de monuments i atractius relacionats amb el joc autòcton esguiten els carrers d'aquest poble de 2.700 habitants. La ruta artística amb les escultures originals de Manuel Boix, Andreu Alfaro o Artur Heras, la rèplica d'*El Saque* d'Ignacio Pinazo, el trinquet blau transformat en plató i un Museu de la Pilota únic en el món han convertit el Genovés en el primer poble que intenta fer turisme de la pilota.

Jugadors universitaris, empreses de pilota, salaris fixos i lesions remunerades; partides televisades en directe, trinquets blaus i pilotes blanques de vaqueta; campionats internacionals de pilota a mà en altres continents, reconeixement institucional, un centenar d'escoles de pilota on aprenen a jugar els xiquets i un grapat de centres de tecnificació per a perfeccionar les millors promeses; llibres d'escola que ensenyen la història de la pilota i exàmens que valoren jugar bé a raspall o confeccionar un bon guant; competicions estables amb quasi mig any de durada i pobles que fan caixa amb el turisme de la pilota. Probablement, cap aficionat a la pilota valenciana de principis del segle xx s'hauria inventat un conte de ficció tan atrevit sobre el seu joc autòcton. Potser ningú podia haver imaginat una quimera tan impossible com que el rector de la Universitat de València, el depositari de cinc segles de coneixement i cultura, baixara a les lloses del Trinquet de Pelayo per a fer la treta d'honor d'una partida davant un públic tradicionalment considerat rude, inculte, viciós i blasfem. No obstant, tot això s'ha fet realitat.

La pilota valenciana s'ha llançat a un procés modernitzador polièdric iniciat en la transició democràtica, impulsat fa una dècada i mitja i accelerat profundament des del 2005. L'objectiu és desprendre's de la perillosa etiqueta d'esport minoritari per a ampliar horitzons i garantir una supervivència que semblava amenaçada als anys seixanta. Tanmateix, en el camí de la modernització s'estan conservant les essències més pures d'un joc antic que venera la seua tradició. D'ací que qualsevol aficionat a la pilota de principis del segle passat reconeixeria hui com a propi un esport en què encara perviuen les apostes o travesses, on les pilotes de vaqueta són elaborades de manera artesanal per mestres piloters i on impera el valencià com a *lingua franca*. Un joc on, malgrat tots els canvis, els espectadors continuen tractant-se de cavallers i la noblesa dels pilotaris a l'hora de reconéixer una jugada antireglamentària o d'evitar suborns continua regint aquest món deliciosament anacrònic.

Després d'una forta ovació del públic a Genovés II pel joc i el caràcter demostrat amb el 55-45 en contra, Álvaro remata la partida i conquereix el seu nové títol individual. El de Faura puja al balcó d'autoritats de Sagunt i recull els dos trofeus de campió: les mans esculpides en coure per Manolo Boix i la reproducció d'un fris grec conegut com la *Feninde*. Darrere d'aquest relleu s'amaga l'origen de la pilota valenciana, les seues arrels històriques. El fris, que representa sis joves jugant a pilota (tres contra tres), va ser descobert en les muralles d'Atenes i data d'uns 600 anys abans de la nostra era. És una de les proves de com el poble grec, amb Alexandre

el Gran i Aristònic de Carist com a referents, jugà a pilota d'una manera molt semblant a l'actual modalitat valenciana de llargues. Des de Grècia, el joc de pilota passà a Roma, on camperols, patricis, senadors i fins i tot alguns cèsars com Vespasià i Alexandre Sever la practicaren. Ja durant l'Edat Mitjana, el joc de pilota s'expandí pel cor d'Europa fins arribar als actuals territoris d'Itàlia, França, Bèlgica, Holanda i la península Ibèrica.

En terres valencianes es té constància documental de la pràctica del joc de pilota a partir de la conquesta de Jaume I, el 1238. En concret, en un escrit del 1305 on el metge Arnau de Vilanova recomana al rei Jaume II que jugue a pilota per tractar-se d'un exercici saludable i propi d'un monarca. Des del rei fins el poble ras, passant per la noblesa i la clerecia, tots els homes practicaren el joc de pilota a mà al País Valencià entre els segles XIII i XVIII. Els ciutadans de classe alta jugaven a pilota dins dels trinquets privats. La resta ho feia al carrer. Bona prova de la seua enorme popularitat fou la quantitat de prohibicions dictades contra el joc de pilota practicat al carrer per les blasfèmies, els altercats, les apostes i les molèsties al trànsit de carros i persones que l'esport portava aparellat.

A Castella el joc també era molt practicat, però el pas de la dinastia austríaca a la borbònica al segle XVIII va fer desaparèixer la pilota dels pobles castellans. Dues grans conseqüències es deriven d'aquest fenomen. En primer lloc, la noblesa valenciana, imbuïda d'una forta tendència castellanitzadora, imitarà els nobles de Castella i es retirarà del joc de pilota com a jugadora i espectadora per a deixar a les capes rurals més baixes la missió de preservar el joc. En segon lloc, el País Valencià i el País Basc es convertiran automàticament en els dos grans reductes peninsulars de la pilota a mà. Aquest últim aspecte adquirirà més rellevància quan en el segle XIX la pilota basca incorpore ferramentes (la *cesta-punta* i la pala) i substituïska el joc directe pel joc a *blé*, el joc contra la paret d'un frontó. Des d'aquest moment, el País Valencià quedarà com l'única regió de la península Ibèrica i una de les poques de tot Europa (juntament amb Bèlgica, Holanda, el nord de França i el nord d'Itàlia) on es manté el joc de pilota a mà directe heretat del món grec.

Durant el segle XIX, el joc de pilota anirà guanyant afició en els municipis valencians. En funció de l'àmbit geogràfic es practicarà una de les múltiples modalitats que ofereix el joc, però en la majoria de pobles del País Valencià la pilota rodarà pels carrers, especialment els diumenges i dies de festa.

Amb aquesta posició de fortaleza s'inicia el segle XX, una centúria clau per a comprendre l'evolució de la pilota a mà a terres valencianes. Cap al 1910, el Nel de Murla transforma el joc de pilota habilitant en el trinet una escala lateral on poden seure els espectadors i col·locant una corda central que divideix el terreny de joc en dues parts. S'inventa així la modalitat d'escala i corda, que fa el joc més vistós i fàcil d'entendre que amb el tradicional sistema de ratlles. La nova modalitat consisteix a passar la pilota per dalt corda, d'un equip a un altre, sense que pegue mai dos bots en el mateix costat. És pràcticament igual que el tennis, però envoltat de parets on pot rebotar la pilota i amb el públic ubicat dins la pista. Aquesta variant del joc de pilota

sí que és exclusiva del País Valencià. En cap altre lloc del món s'ha jugat mai o es juga actualment a escala i corda ni amb pilotes de vaqueta com les valencianes.

L'escala i corda es convertí prompte en la modalitat reina i passà a concentrar l'activitat professional de la pilota jugada dins dels trinquets, l'autèntic cor i motor del joc. Però per al carrer s'acostaven temps difícils. Com resumeix Frederic Llopis Bauset al seu llibre *El joc de pilota valenciana*, tres són els elements que influeixen en la regressió que experimentarà la pilota: «els automòbils, els canvis de fesomia dels carrers i la televisió». En efecte, la pilota entorpia el trànsit rodat, cada vegada més freqüent i privilegiat. I l'abundància de cristalls a les cases, els fanals i els ornaments als carrers posaven en guàrdia els propietaris i les autoritats, que s'afanyaven a fixar en qualsevol cantó el cartell de moda: «Prohibido jugar a pelota». No obstant, un rival més letal a llarg termini per a la pilota valenciana fou la introducció de la televisió a les llars. A través de la xicoteta pantalla es colaven als pobles valencians esports aliens al nostre país i a la nostra tradició, com el futbol, que anaren arraconant la pilota a un pla secundari i eminentment rural.

Com sintetitzen Garcia Frasset i Llopis Bauset en la seua obra sobre el vocabulari del joc de pilota, «la modernitat, la industrialització i l'ansia de la burgesia ciutadana, com a classe dominant, de tallar tot contacte amb la rusticitat camperola feien minvar poderosament l'afició a un joc tan carregat de connotacions rurals i valencianes que corria el perill de caure en la folklorització més anorreadora». De fet, en aquells difícils anys seixanta i setanta, alguns enamorats de la pilota valenciana com Llorenç Millo o Jorge Trulock vaticinaren la «inevitable» mort del joc en pocs anys. L'activitat professional en el trinquet corria escassa de jugadors i patia un preocupant èxode de públic i postors. El joc aficionat a carrer s'anava oblidant en molts pobles. La repercussió mediàtica de l'esport autòcton era quasi nul·la. La imatge social del trinquet era la d'un niu de vici on la gent anava a jugar-se els diners. El planter es trobava sota mínims. Les expectatives de futur per a la pilota valenciana, doncs, no podien ser més negatives.

Però amb això arribà la democràcia i l'estat de les autonomies, el clima apropiat per a revifar les senyes d'identitat del poble valencià. Era la gran oportunitat per a la pilota. El 1985, la Federació de Pilota Valenciana es desvincula de l'estatal i passa a convertir-se en l'organisme que organitza, regula i homologa les competicions oficials. Era un pas estructural important. Però el gran canvi per a la pilota valenciana tindrà lloc el 1991. Podríem parlar de la primera modernització del joc de pilota. Aquell any, la iniciativa de l'empresa Frediesport, el suport econòmic de Bancaixa i la predisposició de la Televisió Valenciana confluï en l'organització del primer Circuit Bancaixa.

La nova lliga d'escala i corda per equips trencava amb la rutina de les partides del dia en les quals només es jugaven diners. El joc adquiria així un caire més esportiu, més competitiu. Per a la pilota valenciana suposava, per primera vegada, l'entrada d'una injecció econòmica forta provinent de fora del trinquet. Un baló d'oxigen quan la recaptació per apostes i taquilla –les úniques fonts d'ingressos tradicionals– dificultava

cada dia més la subsistència de l'activitat professional. A més, l'acord a tres bandes (beneït per la federació i la Generalitat) implicava que Canal 9, creada dos anys abans, retransmetera mitja dotzena de partides en directe i apropara la pilota a la societat valenciana, profunda desconeixedora del seu joc autòcton.

La primera modernització tenia dos apèndixs importants. El 1992, la macroexposició de Manuel Boix *El punt dins el moviment* conferia a la pilota valenciana una aura cultural necessària perquè les institucions i una part de la societat prengueren consciència del bé cultural que representava el seu joc de cavallers. El 1993, fruit dels contactes iniciats l'any anterior, una selecció de pilotaris valencians participava en el Torneig Cinc Nacions contra jugadors belgues, holandesos, francesos i italians en la primera gran competició internacional de pilota a mà. Una nova dimensió de la pilota prenia forma i el fantasma de la desaparició s'allunyava del joc autòcton.

20

Amb el canvi de mil·lenni es produí la segona modernització de la pilota valenciana, dirigida a la formació de nous jugadors i a la divulgació massiva del nostre esport entre els més menuts. L'any 2000, un decret de la Conselleria d'Educació obligà a construir minitriquets en tots els centres escolars de nova planta. El 2002, la pilota valenciana s'incorporà explícitament al currículum de l'Educació Secundària Obligatòria que s'ha d'impartir als alumnes en les classes d'Educació Física. A més, durant aquells anys, la col·laboració entre la federació i els ajuntaments va anar teixint una ambiciosa xarxa d'escoles de pilota i centres de tecnificació. Es tracta, tot plegat, d'una transformació que donarà els seus fruits en la pròxima dècada en forma de pilotaris més preparats, una fornada de públic jove en els triquets i una generació de valencians que coneguen i respecten el joc.

La tercera modernització de la pilota valenciana, potser la de més calat fins al moment, es va iniciar l'any 2005 i continua en marxa. Bascula sobre dues potes: la creació de l'empresa Valnet i l'aposta de TVV per transmetre partides de pilota en directe, en horari de màxima audiència i des de triquets remodelats a l'efecte com el del Genovés. Els objectius d'aquesta modernització podrien distingir-se en dos. Així, Valnet pretendria professionalitzar la pilota i TVV apropar el joc autòcton al públic valencià d'una manera més atractiva. Vist des d'una perspectiva diatòpica, però, els propòsits d'aquesta tercera modernització es fusionen en una sola finalitat: imitar l'evolució de la pilota al País Basc.

Què ha succeït a Euskadi? Tres dades permeten reflectir el *boom* actual de la pilota basca de forma breu. Els millors pilotaris bascos arriben a cobrar 50 milions de pessetes anuals. Les entrades per a la final individual són més cares que en la final de la Champions League de futbol (entre 40 i 150 euros el 2009) i s'esgoten en qüestió d'hores. Finalment, cada setmana es televisen en directe tres partits de pilota a mà i l'audiència televisiva de les finals frega el 40% de quota de pantalla al territori basc.

Aquest fenomen esportiu, només equiparable al futbol a Euskadi, s'assenta en dos pilars: la presència des de fa mig segle d'empreses de pilota professional (actualment,

dues societats mercantils es mengen el pastís) i 25 anys de partides televisades en directe amb canvi de colors de pilotes i frontons per a millorar les retransmissions. És a dir, la base de la tercera modernització a la qual s'ha llançat la pilota valenciana. Aquesta és la revolució que va de bo en la pilota i que analitza aquest llibre de la mà dels seus protagonistes: l'aposta decidida per a modernitzar-se i deixar de ser un esport minoritari. Només així quedarà garantida la supervivència d'aquest joc mil·lenari que conforma la personalitat del poble valencià. Només d'aquesta manera, la pilota valenciana podrà irradiar a la societat els valors de noblesa, cavalleriesitat i respecte per la llengua: tres qualitats que la defineixen i que han fet transcendir de la dimensió purament esportiva el joc de pilota.



1







# La professionalització de la pilota

La pilota valenciana ha experimentat en els últims vint anys un gir copernicà que ha transformat l'àmbit professional de l'escala i corda. Durant segles, el joc autòcton havia mantingut inalterada una estructura dominada per les travesses del públic que acudia al trinquet. La precarietat laboral dels jugadors i l'absència de campionats oficials, a més, caracteritzaven un joc que s'assemblava molt poc a la resta d'esports. En la pilota no hi havia ni lligues ni competicions. Tot eren, per dir-ho així, encontres amistosos. Un espectacle al qual la majoria dels aficionats assistia per a jugar-se els diners i on els pilotaris pugnaven per un sol objectiu: emportar-se les butxaques com més plenes millor.

Per a aconseguir-ho, el jugador només tenia un camí: guanyar la partida. Una victòria li permetia cobrar, a banda del jornal que li pagava el trinquet, les propines amb què alguns aficionats gratificaven els pilotaris per haver-los fet guanyar l'aposta en joc. D'ací la precarietat històrica del jugador de pilota: era un treballador autònom sense salari fix que mai no sabia el jornal que percebria per una partida ni si rebria o no propina. Ningú no li assegurava tampoc les partides que disputaria al llarg de l'any i una por dominava sempre l'horitzó: caure lesionat i no veure un duro fins a la recuperació definitiva.

Pasqual Sanchis, *Pigat II*, jugador de pilota entre el 1980 i el 2005, rememora la incertesa que aquest sistema produïa en els pilotaris de la seua època i de totes les generacions anteriors. «Nosaltres eixíem de casa a cegues, sense saber el que cobrarien aquella vesprada. Si es travessaven diners, cobraves bé. Però si no es casaven apostes, guanyaves ben poca cosa. Al final de la partida, el trinquet ens pagava en funció de la gent que havia anat al trinquet i de la quantitat de diners que s'havien travessat», resumeix *Pigat II*.

Més que en el jornal, la motivació del jugador estava en la propina que els apostadors forts donaven als pilotaris guanyadors. Aquest era el major estímul del joc, perquè la propina podia ser deu voltes superior al jornal. Una partida sense propina era per al pilotari, que jugava cinc o sis partides setmanals, una partida sense al·licient. Ací naixia el germen del cercle viciós que envoltava l'imperi de la travessa.

Sense apostes del públic i expectativa de propina, els pilotaris no solien jugar al màxim o, fins i tot, hi havia vesprades que decidien «no tirar-li» a la pilota. Cal tindre en compte que la gran majoria de jugadors venia de treballar en l'horta de matí i a l'endemà potser tenia una altra partida. Per a què cansar-se més? Sense diners pel mig, en definitiva, era difícil presenciar una bona partida de pilota.

Les travesses ho contaminaven tot. El començament d'una partida, per exemple, podia retardar-se més d'una hora mentre els corredors d'apostes intentaven casar algunes travesses entre el públic o, senzillament, esperant que els postors grossos deixaren de jugar a cartes en el bar i decidiren entrar al trinquet a moure la postura. En això consistia l'elit de la pilota valenciana professional: un seguit de partides rutinàries que cada dia acollia un trinquet diferent i que resistien només per les travesses. D'aquestes depenien trinqueters i pilotaris; per aquestes acudien una majoria d'aficionats.

26

Dos processos han dinamitat aquest sistema que dificultava la modernització de la pilota valenciana professional. D'una banda, la consolidació d'un complet calendari competitiu amb campionats i trofeus que reemplacen les partides del dia. De l'altra, l'aparició d'una empresa de pilota que ha convertit els jugadors en professionals de l'esport autòcton en dotar-los d'una nòmina fixa, cotització a la Seguretat Social, dret a l'atur, vacances pagades i baixa mèdica remunerada. La llavor d'ambdós processos evolutius que ha propiciat el progressiu ensorrament de l'imperi de les travesses naix el 1990 sota una marca empresarial: Frediesport.

La iniciativa va ser impulsada per Alfredo Hernando, *Fredi*, un pilotari de primera línia a les acaballes ja de la seua carrera esportiva. A Fredi el coneixien en el vestidor com a «l'estudiant» per ser l'únic pilotari que havia cursat carrera universitària en un món tradicionalment il·lustrat com aleshores era el trinquet. *L'estudiant*, amb el suport de TVV, proposà a Bancaixa la possibilitat de patrocinar una lliga d'escala i corda per equips que recorreguera els trinquets de tot el País Valencià durant uns mesos. L'entitat financera, dirigida per dos enamorats del joc autòcton, Josep Maria Simó Nogués i Josep Maria Catalunya, acceptà l'envit i el 1991 començava el primer Circuit Bancaixa.

Amb la perspectiva dels anys, la creació d'aquest campionat encara hui vigent s'ha revelat crucial per a l'evolució de la pilota valenciana. En primer lloc, des d'una concepció purament empresarial. Frediesport va aconseguir, per primera vegada de manera important, «agafar diners de fora i portar-los al trinquet», tal com subratlla Fredi. «Quan jo jugava, tot eixia de dins del trinquet. Però des de la creació del Circuit Bancaixa, els beneficis econòmics ja no són només els que es generen al trinquet en forma de taquilla o pel marge de les travesses [12-15% de cada aposta], sinó que entren empreses de fora i inverteixen diners en la pilota a canvi de publicitat», explica el fundador de Frediesport.

Bancaixa aportava una quantitat de diners per patrocinar la lliga i Frediesport s'encarregava de redistribuir-los. Ací s'amagava el segon gran canvi. Per primera vegada, els pilotaris sabien el que cobrarien abans d'eixir de casa. Eren, a més, jornals molt