

EL TREN GRAO DE VALENCIA – BÉTERA

José M^a del Moral González

Hay pueblos que tienen buenas aguas y buenos aires, y aunque algunos de ellos no suelen tener otra cosa de bueno, con aquellos les bastan para ser celebrados, y atraerá a los forasteros. Hay otros pueblos que tienen buenos vinos, y esto les vale más. Pero el colmo de la dicha es tener buenos aires, buenas aguas y buenos vinos.

Este privilegio goza la villa de Bétera, así decía el cronista que relató la efemérides de la inauguración del ferrocarril de la línea *“El Grao de Valencia – Bétera”*.

En el ambiente de progreso y resurgimiento económico y ciudadano, que es característico de la segunda mitad del siglo XIX en Valencia, se constituye una sociedad que realizará muchas obras de gran envergadura para nuestra capital, esta es *“La Sociedad Valenciana de Tranvías”* creada el 16 de Enero de 1855 con el fin de construir y explotar líneas de tranvías, para lo cual ya había adquirido no solo la línea de Valencia al Grao y Cabañal, sino que tenía la intención de construir y explotar ferrocarriles económicos. La Sociedad estaba presidida por el marqués de Colomina y uno de los principales fundadores que fue don Juan Navarro Reverter, que con el marqués de Campo fueron dos importantes personajes para Valencia, pues en lo acertado de sus inversiones desarrollaron a toda la vida en la sociedad (ferrocarril, tranvías, alumbrado).

El año de 1887 la compañía obtuvo la concesión de construcción de un ferrocarril económico para unir Valencia – Liria por Paterna, para esta línea de ferrocarril la Sociedad construye una nueva estación para Valencia, proyecto del ingeniero don Alejandro Barber, emplazando el proyecto en la otra orilla del río



Tren de vapor. Año 1891

Turia, dónde ya estaba programado el Ensanche, es la zona de la carretera de

Barcelona y la acequia de Rascaña, que enlaza con el núcleo de la ciudad propiamente dicha con la urbanización del Llano de la Zaidía, comenzando por el marqués de Campo cuando fue alcalde de Valencia. El edificio de viajeros se encuentra situado lateralmente al acceso principal desde la carretera de Barcelona, es un edificio de una sola planta paralelo a las vías, motivado por la configuración del solar empleado para su construcción, forma más bien típica de las estaciones “*de paso*” y no de término como es esta estación de Marchalenes.

El 22 de mayo de 1888 se terminó el tramo Valencia – Paterna, y se abrió al público el 10 de junio de ese mismo año, el 18 de julio se inauguró la línea desde Valencia a Liria.

Un año más tarde, la misma Sociedad planteó un nuevo proyecto más ambicioso, la construcción de un ferrocarril que enlace la capital y su puerto del Grao con Bétera y Rafelbuñol, proyecto que realizó don José Verdú el 20 de abril de 1889.

Esta línea fue proyectada con una gran sutileza e inteligencia, atravesaba los pueblos y comarcas de mayor importancia del noroeste de la ciudad de Valencia, pueblos como Bétera, Burjasot, Godella, Rocafort, Alborada, Almacera, Meliana, Foyos etc... dónde la industria, el comercio, la agricultura tenía ya un desarrollo importante, y que el nuevo trazado impulsaría mucho más y con mayor rapidez, núcleos que ya entonces se reconocían como residenciales o de veraneantes como Godella, Rocafort, Bétera... que les darían mucho más empuje al mejorar las comunicaciones y la rapidez del trayecto, pues si a Bétera costaba sus buenas cuatro horas de marcha por camino carretero, estas se reducían a poco más de media hora con el nuevo trazado. El proyecto de esta línea se plantea a la vez como labor idealista y un estudio económico y real de aprovechamiento de la zona.

Desde el enfoque histórico es indudable que el ferrocarril, como modo de transporte y como nueva infraestructura, supuso una innovación tecnológica con impactos económicos y sociales de gran magnitud.

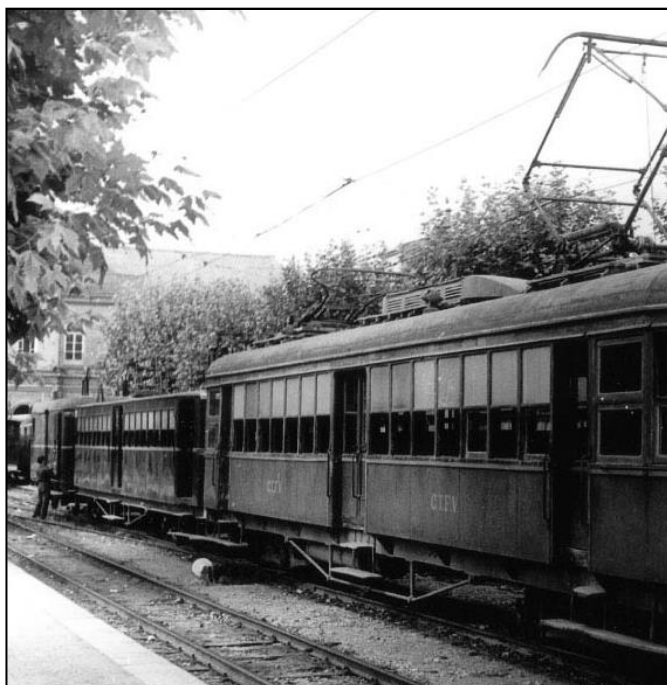
Entresacando algunos apuntes del proyecto – memoria presentado, leemos: *“En esta época en el que el progreso material en punto a vías de comunicación, llega a todas partes, aún los más escondidos, y menos accesibles, y que las obras públicas de esta clase multiplican notablemente facilitando el trato social y mercantil de los pueblos con pasmosa prontitud, abaratando la*

locomoción, suprimiendo distancias, fomentando los intereses locales, regionales y generales, abriendo nuevos horizontes al comercio y desarrollando la riqueza pública... Si proponemos una explotación codiciosa, hemos creído prudente concentrarnos a las modestas proporciones de un ferrocarril económico sin aspiraciones al lujo, sin tendencia al despilfarro..."

Ya desde el inicio se plantea no un único ferrocarril como normalmente se entiende, es decir linealmente, sino que se crean varios ramales con diversos destinos que coinciden en una misma estación central en Valencia, por esta razón posteriormente se rechazará la idea de utilizar la estación término de la Compañía recién estrenada (Marchalenes), pues esta no cumplía con las nuevas necesidades, las cuales eran mayores y esta no tenía capacidad para cumplirlas, estos ramales serían Liria (línea ya construida) Bétera, Grao de Valencia y Rafelbuñol.

La nueva estación central se proyectó en la ronda de la ciudad en la calle denominada de Orilla del Río, entre los puentes de Serranos y de la Trinidad y entre los callizos 1º y 2º de Santa Mónica, esta nueva estación será en principio dedicada exclusivamente para el servicio de viajeros, en tanto que la de Marchalenes haría el servicio de mercancías. Sin embargo antes de realizarse las obras de esta nueva estación, los trabajos y obras del ferrocarril iban adelante, el 4 de agosto de 1890 comenzaron las obras de la línea de Bétera.

El 13 de agosto de 1891 se inauguró el tramo Burjasot . Bétera. A la fiesta inaugural según las crónicas de la época: *"Asistieron las autoridades de la provincia, y bendiciendo la nueva vía en la estación de Bétera el canónigo penitenciario D. Juan Antolí Polo, comisionado al efecto por el Cardenal – Arzobispo... este ferrocarril está bien construido y los carruajes son muy*



Tren de la línea de Bétera. Año 1960

buenos, procedentes de las fábricas de Bristol, habiendo sido dirigidas las obras de construcción por don Luis Martí, el 13 de agosto es autorizada la explotación provisional de la línea para viajeros...”, aunque las obras no quedaron totalmente terminadas hasta el 21 de noviembre de ese mismo año.

El proyecto de emplazamiento de la Estación Central de Valencia y distribución de vías fue firmado por el marqués de Colomina en 1882, el arquitecto de la obra sería don J. Belda, al que se le atribuye también la Estación Central de Aragón, los contratistas fueron don Bautista Riera y don Felipe García.

El edificio proyectado y posteriormente realizado sin prácticamente ninguna variación, es un edificio de tres cuerpos de 37 mts. de longitud de los que corresponden 17,60 mts. al central y 9,75 mts. a cada uno de los laterales, siendo de 14 mts. la anchura de estos y de 18 mts. la del central, adosados a estos cuerpos laterales, unos pasillos cubiertos con marquesinas de zinc ondulado de 3 mts. de ancho y cerrados lateralmente por verjas, son destinados para la salida de los viajeros de las distintas procedencias. La estación estaba sobre un terraplén, por lo que el acceso a las distintas dependencias se realizaba por diversas escalinatas, en el interior estaban separados los servicios hacia Rafelbuñol y Grao en la derecha y en la zona de la izquierda están las líneas de Liria y Bétera, las cuales comienzan conjuntamente su trayecto hasta Beniferri, separándose las líneas en la estación denominada del Empalme en Burjasot, sigue bordeando este pueblo por la parte de Levante, deteniéndose el tren a cada paso, pues Burjasot tiene tres estaciones, la mencionada del Empalme, otra en la parte media de la población y otra a la salida de ella, en el punto por dónde casi están unidas, y muy pronto se unirán, Burjasot y Godella. Esta pintoresca residencia de verano tiene también su estación. Todas ellas como las demás de la línea, son buenos edificios, de un solo piso con cinco puertas que dan al andén.

Cruzando unas veces la carretera de Bétera, y otras paralela a la misma, el tren, rodeado siempre de vigorosos viñedos y frondosos naranjales, llega a Masarrochos y poco después a Moncada, dónde el terreno indica ya la suave meseta de Bétera, estribación de las montañas de Porta-Coeli, que por aquella parte cierran el abierto horizonte que desde la estación de Valencia se ofrece al viajero, hasta este punto los trenes se deslizan por terrenos llanos y con escasas obras de fábrica, si exceptuamos dos puentes sobre la caudalosa acequia de Moncada, cuando penetra en el término de Bétera, el terreno va subiendo y

haciéndose más quebrado, por lo que ha habido necesidad de abrir algunas trincheras para el paso de la locomotora, de Moncada a Bétera hay diez kilómetros de ferrocarril, pero la distancia está partida por un apeadero llamado de las Masías, porque sirve a algunas de las que están situadas en aquellas colinas.

Al mismo tiempo que se construía la Estación Central de Valencia, llamada de Santa Mónica, conocida también como “*Valenciana*”, se construía un puente de madera y hierro sobre el lecho del río Turia, puente que propició el nombre tan popular de estación del “*Pont de Fusta*”.

El 18 de noviembre se inauguró el ramal de Valencia a Rafelbuñol, siendo ejecutadas las obras por la empresa Enrique Laval y Compañía, bajo la dirección del jefe de vía y obra de la Sociedad don Vidal Pérez y la directa inspección de la comisión de ferrocarriles, cuyo secretario era el ingeniero mecánico don Rafael Amat.

La categoría de las estaciones de este proyecto eran: - Grao de Valencia 2ª; Valencia 1ª; Bétera 2ª y el resto todas de 3ª categoría.

Queriendo resaltar como anécdota la visita que efectuó el rey don Alfonso XIII a nuestro querido pueblo de Bétera, el 13 de abril de 1905, efectuando el viaje en el “trenet”, era una excursión programada por el Dr. Moliner a la Cartuja de Porta – Coeli y al Santuario de su propiedad recién construido, para lo cual se dispuso de un tren de gala en el cual llegó a las ocho y cuarto, esperándole un gentío innumerable que ovacionó al Monarca, hermosas jóvenes vestidas a lo labradora a la antigua que le ofrecieron ramos de flores, le estaban esperando el Dr. Moliner con las autoridades locales, aguardaban también siete magníficos automóviles que causaron gran impresión, estos eran el del conde Zanoni, sistema Peugeot, que desarrola 18 caballos de fuerza; el de don Ricardo Ilario, sistema Benz, de 22 caballos; el de don Francisco Abadal, sistema Hispano – Suizo, de 20 caballos; el de don Luís Montesinos, sistema Peugeot de 10 caballos; el de don Francisco Rubio, sistema Benz, de 18 caballos; el del conde de Villamar, sistema Benz, de 18 caballos y el de don José Moroder, del mismo sistema y 40 caballos.

Con gran velocidad recorrieron estos carruajes el camino de la antigua cartuja dónde fue recibido el Rey por más de trescientos estudiantes, que habían salido de Valencia a las cuatro de la mañana. Su Majestad, seguido de su comitiva, entró en la Iglesia, en dónde oró de rodillas breves instantes, teniendo a

su derecha al señor Villaverde y a su izquierda al Dr. Moliner. Visitó rápidamente el local del Sanatorio, y en la terraza del templo el entusiasta doctor le dirigió un elocuente discurso a favor de los tísicos pobres. El Presidente del Consejo de Ministros le contestó que el gobierno se preocupaba de tan grave asunto, y pronto presentaría a las Cortes un proyecto de ley sobre sanatorios populares y lucha contra la tuberculosis, manifestación que fue acogida con grandes aplausos. Inmediatamente regresaron los expedicionarios a Bétera, dónde tomaron nuevamente el tren, que salió a las nueve y cuarto, llegando a la ciudad a las diez en punto.