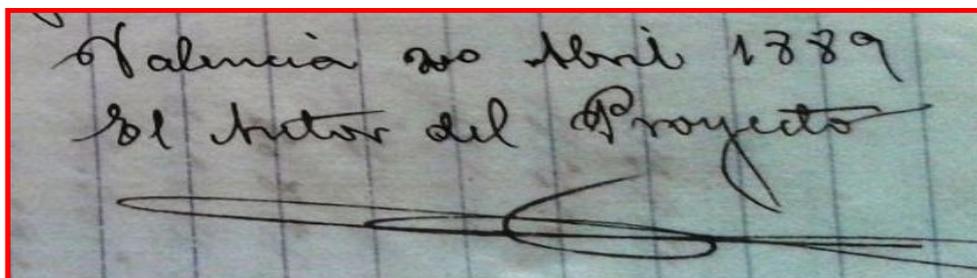


PRÓLOGO A LA CONMEMORACIÓN DE LOS 125 AÑOS
DEL “TRENET” ENTRE VALENCIA Y BÉTERA
(1891- 2016)

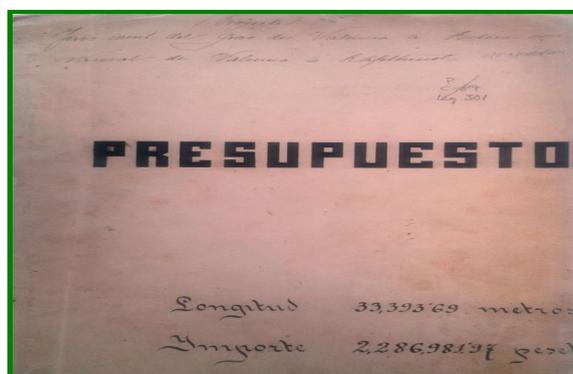
Autor: Arturo Xerri Juan

Queda menos de un año para que se cumplan los 125 años de la puesta en servicio de la Línea del popular “Trenet” entre Valencia (estación de Marchalenes) y Bétera, Línea cuya inauguración tuvo lugar el 12 de agosto de 1891 y su puesta en servicio justo el día siguiente, 13 de agosto. Es numerosa la bibliografía que nos habla de cómo se gestó y desarrolló el proyecto de esta línea de trenes económicos y vía estrecha, línea que se denominó en fase de proyecto como “*Ferrocarril del Grao de Valencia a Bétera con Ramal de Valencia a Rafelbuñol*”

Del proyecto, elaborado por el ingeniero de vías y obras D. José Verdú Martín; se ejecutó primeramente la parte correspondiente al ramal que uniría la estación de Empalme, en Burjasot, con la de Bétera.



Fotografía nº 1: Firma del autor del proyecto, D. José Verdú Martín. Fondos Archivo Histórico FGV



PRESUPUESTO.

Longitud 33,393.69 metros
Importe 2,286,981.97 pesetas

Fotografía nº 2: Presupuesto del proyecto de D. José Verdú Martín. Fondos Archivo Histórico FGV



Fotografía nº 3: Placa de la fábrica de material ferroviario proveedora del material de la SVT. Fondos Archivo Histórico FGV

A la entrada en servicio de la Línea de Valencia a Bétera ya estaba en funcionamiento la línea entre Marchalenes y Liria, inaugurada en 1888, lo que permitió el aprovechamiento como tramo común el comprendido entre la estación de Marchalenes (en 1891 aún no existía la estación central de Santa



Fotografía nº 4: Edificio de Viajeros de Estación de Marchalenes en la actualidad

Mónica, también llamada popularmente del “Pont de Fusta, ya que esta última fue inaugurada un año después, en julio de 1892) y la de Empalme, desarrollándose el nuevo ramal hasta Bétera a partir de esta última estación en la que desde entonces se realiza la bifurcación hacia ambos destinos (Liria y Bétera).



Fotografía nº 5: Antigua estación de “Empalme” años 80. Fondos Archivo Histórico FGV

Ambas Líneas fueron construidas y gestionadas en sus orígenes por la SOCIEDAD VALENCIANA DE TRANVÍAS S.V.T.(1885-1917)



Fotografía nº 6: Trabajadores de la S.V.T. alrededor de una locomotora de la Cía. Fondos Francisco Miñarro

Hecho este somero repaso a la historia inicial de nuestro Trenet, quisiera invitaros a un viaje en el tiempo que nos llevará al caluroso mes de agosto de 1891, un mes en el que realizaron **tres viajes** con el flamante nuevo Trenet.

El primero, no oficial, justo una semana antes de la puesta en servicio de la nueva Línea entre Valencia y Bétera y que tuvo lugar el 5 de agosto.

El segundo viaje, con carácter inaugural, se llevó a cabo el día 12 de agosto y al igual que el primero, hizo el recorrido completo de ida y vuelta entre las estaciones de Marchalenes y Bétera, estación final de la nueva línea.

Por último, el 13 de agosto de 1891 tuvo lugar la puesta en servicio del nuevo Trenet .

A continuación incluyo la crónica del primer viaje, *no oficial*, publicada en el diario “Las Provincias” en su edición del **6 de agosto de 1891**.

#

CRÓNICA PERIODÍSTICA: VIAJE NO OFICIAL DEL NUEVO TREN EL 5 DE AGOSTO DE 1891

He aquí la transcripción de la misma:

A rectangular image with a red border containing the date "Jueves 6 de Agosto de 1891." in a blue, serif font.

*“Muy pronto, tal vez á principios de la próxima semana, nuestra provincia contará con un nuevo ferro-carril de vía estrecha que enlazará á Valencia con la villa de Bétera, uniendo los carriles de acero á los pintorescos pueblos de Burjasot, Godella, Rocafort y **Moncada**.*

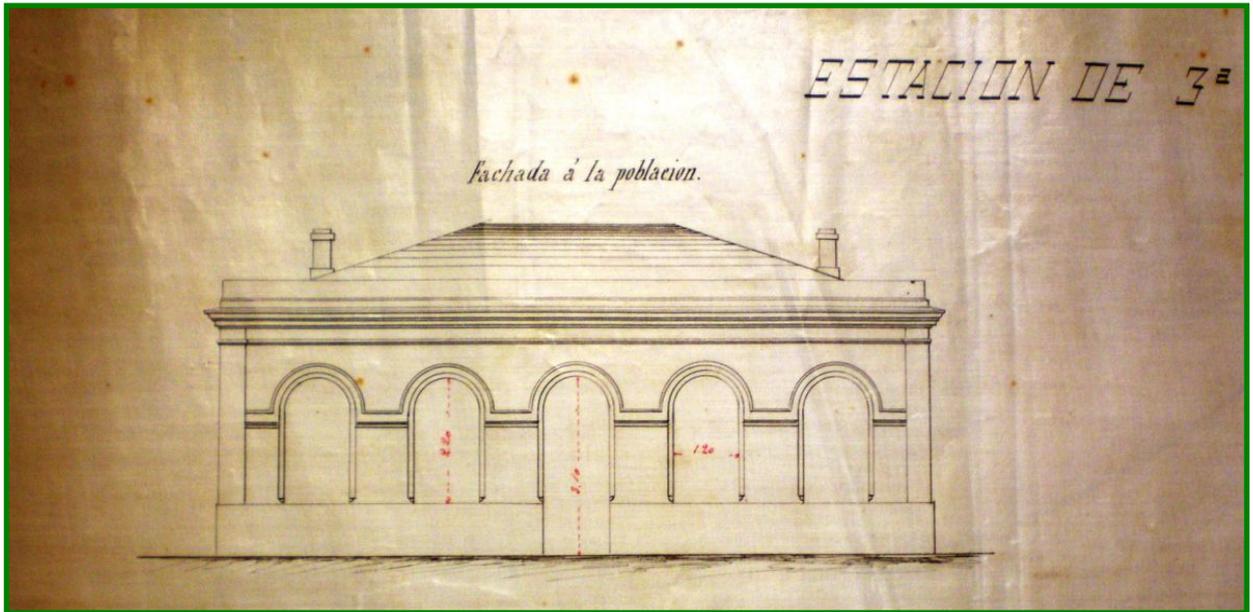
*Esta nueva vía férrea ha sido construida, como no ignoran nuestros lectores, por la **Sociedad Valenciana de Tran-vías**. La concesión es desde el puerto del Grao á Bétera, pero ahora solo se pondrá en explotación el trayecto de Valencia al final de la línea. Los trabajos para la otra sección han comenzado, y es casi seguro continuarán sin interrupción hasta dejarlos terminados en brevísimo plazo.*

El ferro-carril de Bétera responde a una necesidad. Los pueblos que cruza, excepto Burjasot, necesitaban hace tiempo medios fáciles y rapidísimos de comunicación. Pídenlo la extracción de sus ricos y abundantes frutos y la numerosa población que dentro de contados días utilizará todas esas ventajas. El trayecto, desde la estación de Marchalenes á Bétera, es de 18 Kilómetros. Mas que viaje será un paseo de recreo. El camino ofrece los mayores encantos. Cuando la locomotora deja la estación de Valencia y cruza la feraz huerta que sirve de entrada á la pintoresca planicie de Burjasot, el viajero descubre desde los carruajes un panorama de verdura, cortado por alegres pueblos, frondosos jardines y risueñas alquerías ó elegantes chalets.

Sigue la locomotora por la línea de Liria, y al entrar en Burjasot, la deja para cruzar la carretera, y por espaldas del pueblo llega al extremo opuesto donde está la segunda estación. No han pasado cuatro ó cinco minutos cuando vuelve el trén á detener su rápida marcha: es el apeadero del ensanche de Burjasot, construido para comodidad de los veraneantes en las nuevas y pintorescas casitas y villas que se extienden por la loma de los Silos, y cierran en forma de poblada calle, la carretera que une á Burjasot y Godella.

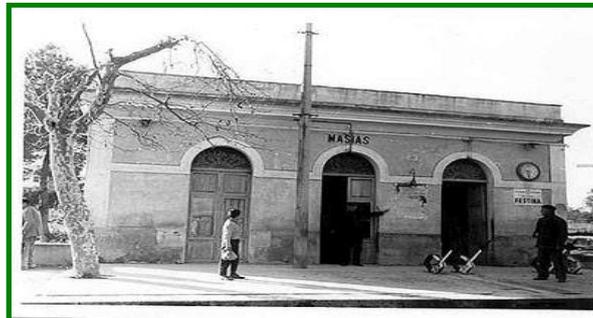
*El trén salta por encima de **la acequia de Moncada**, y lamiendo las afueras de Godella, por detrás de la Dehesa, donde se levanta la estación, penetra en el accidentado término de Rocafort, y otra vez se detiene frente á este pueblo, que cuenta también con una bonita estación.*

Cruzando unas veces la carretera de Bétera, y otras paralela á la misma, el trén, rodeado siempre de vigorosos viñedos y frondosos naranjales, llega a



Fotografía nº 7: Plano estación tipo de tercera categoría y a la que pertenecía la estación de Moncada. Fondos Archivo Histórico FGV

Moncada, donde el terreno indica ya la suave meseta de Bétera, estribación de las pintorescas 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 el tréñ se ha deslizado 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 y pasa por el **apeadero de las Masías**,



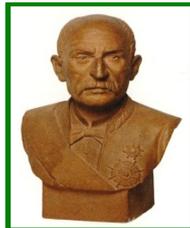
Fotografía nº 8: Apeadero de Masías año 1963. Fondos Archivo Histórico FGV

la locomotora arrastra el tréñ por profunda trinchera de suaves pendientes hasta llegar al fin de la línea, parando a la puerta misma de la espaciosa estación de Bétera.



Fotografía nº 9 y 10: Estación término de Bétera a principios del XX y en la actualidad. Fondos Archivo Histórico FGV

Tal es el nuevo ferro-carril de vía estrecha que ayer examinó el ingeniero de la división del Este Sr. Camprubí, y que por la tarde visitó el gobernador civil, acompañado de algunas distinguidas familias. **La expedición solo tenía carácter particular.** A las tres se reunieron en la estación de Marchalenes, el señor Chacón con su señora é hija, la familia de Montalvá, la señora é hijas de D. Balbino Andreu, el presidente del Consejo de la Sociedad de Tranvías señor **marqués de Colomina**, el ingeniero-director Sr. Martí y algunas otras personas que acompañaban al Sr. Ojesto.



Fotografía nº 11: Efigie de D. Francisco Domínguez y Sebastián (Marqués de Colomina)

Un tren especial, compuesto de dos carruajes de primera, esperaba la orden de marcha. Montó en la máquina el **ingeniero Sr. Martí**, sonó el pito del jefe de la estación y el trén cruzó rápidamente todo el trayecto sin incidente alguno. La línea está muy bien construida y hace honor al **director de las obras Sr. Martí** (2), el ayudante Sr. Ramirez y al personal que les han secundado.

En la estación de Moncada saludó al gobernador el ayuntamiento, clero y registrador de la Propiedad Sr. Mir, uniéndose á los expedicionarios la señorita Dalhander y su señor hermano.

En Bétera esperaban al trén el ayuntamiento y muchas de las familias que veranean en dicho punto. Visitaron los excursionistas la bonita estación, y desde su gran terraza, admiraron el hermoso paisaje que forma uno de los mayores encantos de Bétera.

El alcalde obsequió con un buen refresco á los expedicionarios, sirviéndose en una de las salas de espera de la flamante estación.

A las seis y media se dio la orden de marcha, y el trén volvió á recorrer el trayecto, deteniéndose en la estación de Moncada. Aquí esperaba al señor gobernador y demás personas que le acompañaban, nuestro amigo el Sr. Dalhander, que obsequioso siempre, condujo á los expedicionarios á su linda morada de verano, en la cual ondeaban unidas las banderas sueca y española.

El resto de la tarde, que era amenísima, se pasó deliciosamente en el hermoso jardín de la finca. En el centro del parterre se sirvieron pastas, dulces y helados, haciendo los honores de la casa, con suma distinción, la señora de Dalhander y su bellísima hija. Y para que la Garden Party fuese completa y doblemente agradable, Conchita, á ruego de sus amigas, sentose al piano y cantó algunos trozos de selecta música, entre otros números, la delicada romanza de Mefistófele, de Boito, suave y tiernamente dicha por tan encantadora y peritísima aficionada.

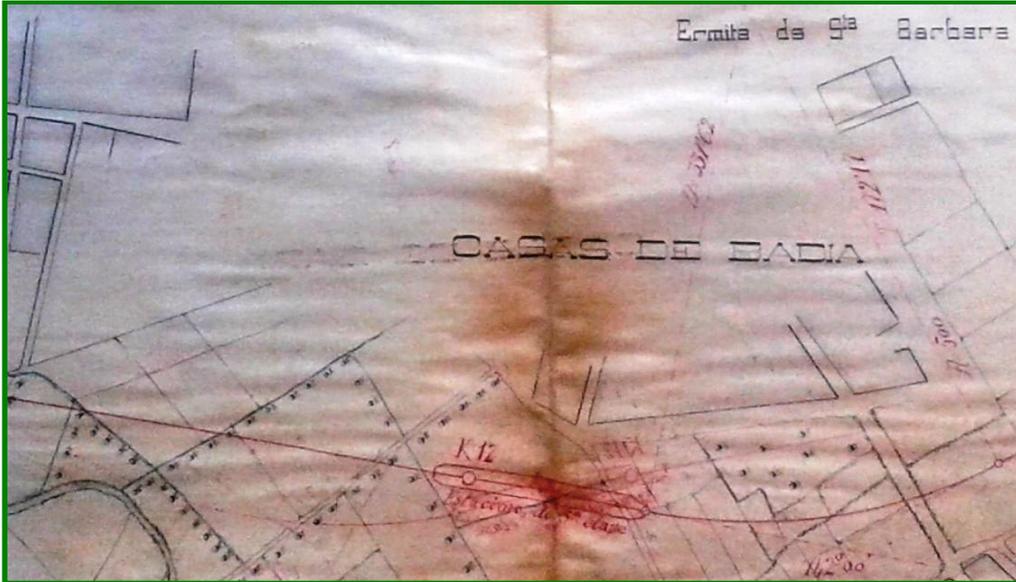


Fotografía nº 12: D. Haraldo Dahlander, Cónsul de Suecia en Valencia a finales del XIX. Foto cedida por su biznieto D. Haraldo Dahlander

Llegó la noche, y con esta la hora de partir. El trén esperaba, silbaba la máquina, y era preciso abandonar aquella morada, donde las horas pasaron rápida y agradablemente.

Rodó el trén por los acerados carriles, y cruzando las estaciones, entrada ya la noche, llegó a Valencia muy cerca de las nueve, poniendo fin á la agradable é improvisada excursión.

Éste, nuestro TRENET entre Empalme y Bétera, sigue hoy en día en el recuerdo de los valencianos gracias a un moderno Metro que FGV gestiona y que al igual que hace más de un siglo, todos los días recorre aquellas mismas estaciones de Empalme, Burjasot, Burjasot-Godella, Godella, Rocafort, Masarrochos, **Moncada**, apeadero de **Masías**, hasta llegar a su destino en Bétera .



Fotografía nº 13: Plano original del Proyecto con la estación de Moncada año 1889. Fondos Archivo Histórico FGV

Sirva, por tanto, este artículo como prólogo a la celebración en 2016 de los 125 años de existencia del TRENET entre **Valencia** y **Bétera**.

Cases	Orero 2º	Importe Pesetas Pº	Total Pesetas Pº
<u>Estacion de Moncada</u>			
1ª	Edificio de viajeros	7.631,56	8.978,06
	Andenes	1.296,50	
<u>Estacion de Bétera</u>			
	Edificio de viajeros	10.977,58	12.965,00
	Andenes	1.296,50	
2ª	Plataforma	2.657,62	19.954,40
	Depósito de agua	4.297,25	
	Trasos	620,48	
<u>Total</u>			<u>28.932,49</u>

Fotografía nº 14: Presupuesto original de la estación de Moncada año 1888. Fondos Archivo Histórico FGV

Moncada, Junio de 2015

#