

# EL FERROCARRIL DE BÉTERA

---

**ALMANAQUE DE LAS PROVINCIAS. AÑO 1892**

Transcripción de Jorge A. Alonso Berzosa

PUEBLOS hay que tienen buenas aguas y buenos aires, y aunque algunos de ellos no suelen tener otra cosa de bueno, con aquellas les bastan para ser celebrados, y atraer 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, situada a tres leguas o poco menos, de Valencia, hacia el Noroeste, en las primeras estribaciones de la sierra que separando la cuenca del Turia de la del Palancia, se ilustra con albergar entre sus rocas la famosa Cartuja de Portacoeli. Para ir de Valencia a aquel histórico monasterio hay que pasar por Bétera, y como ya no hay otro pueblo en el camino, los labradores de nuestra huerta suelen decir de aquella villa que es *la fi del mon*, no por otra cosa sino porque después de ella viene la Puerta del Cielo.

Bétera tuvo siempre fama de muy saludable, y por esta razón ha sido recomendada como estación propicia para los valetudinarios o enfermizos. Por otra parte, su situación pintoresca, su aspecto poético, coronado como se halla su apiñado caserío por un castillo de romántica perspectiva, y su relativa proximidad a Valencia, han hecho que aumentase de año en año el número de familias que van a pasar allí el verano y el otoño. De algún tiempo a esta parte, la colonia valenciana ha crecido de una manera notable y se han construido muchas casas de campo, alguna de ellas elegantes y lujosas, que embellecen aquella alegre campiña. Una hay que ofrecerá siempre especial y simpático interés a todos los amantes de las letras y de la poesía: la *Caseta blanca* del laureado poeta José Aguirre y Mاتيول, convertida hoy en confortable y hermosa residencia con su esbelta torre árabe y su primorosa capilla gótica. Aquella alquería, en la que tantas veces se reunieron con su amable dueño Vicente W. Querol, Teodoro Llorente, Félix Pizcueta, Vicente Greus, Miguel Velasco y algunos otros (muy pocos más), cultivadores entusiastas de la literatura, fue consagrada con la muerte del insigne autor de las *Rimas* y guardará eterna esta melancólica memoria.

Para la comodidad de sus numerosos veraneantes, solo le faltaba a Bétera un ferrocarril o tranvía: tenía una buena carretera; pero invertir de dos a tres horas en el viaje, era cosa pesada para los que, teniendo allí sus familias, iban y venían a la capital. Aquella comodidad la ha logrado ya, gracias a la Sociedad Valenciana de Tranvías, que ha construido y puesto en explotación este pasado año un ferrocarril económico o de vía estrecha, el cual, partiendo en Burjasot de la línea de Valencia a Liria, de aquella misma Sociedad, va por Moncada a Bétera, con un recorrido de quince kilómetros. Esta es una mejora que merece quedar consignada en el presente ALMANAQUE.

Comenzaron las obras en 4 de Agosto de 1890 y duraron un año. Había formado el proyecto D. José Verdú, y dirigió los trabajos de construcción D. Luis Martí. El 13 de Agosto de 1891, autorizada la explotación provisional de la línea para viajeros, comenzó este servicio, asistiendo a la fiesta inaugural las autoridades superiores de la provincia y bendiciendo la nueva vía en la estación

de Bétera el canónigo penitenciario Don Juan Antonio Polo, comisionado al efecto al efecto al efecto por el Cardenal – Arzobispo. Posteriormente, el 21 de Noviembre del mismo año, quedaron completamente terminadas las obras. Este ferrocarril está bien construido y los carruajes son muy buenos, procedentes de las fábricas de Bristol.

Como ya hemos dicho, esta línea se separa de la de Liria junto a Burjasot en la estación llamada del Empalme. Sigue bordeando aquel pueblo por la parte de Levante, deteniéndose el tren a cada paso, pues Burjasot tiene tres estaciones: la del Empalme, otra en la parte media de la población, y otra a la salida de ella, en el punto por donde 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. Entre estas primeras estaciones solo media el recorrido de un kilómetro.

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, donde el terreno indica ya la suave meseta de Bétera, estribación, como hemos dicho, 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 penetran 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 esta partida por un apeadero llamado de las Masias, porque sirve algunas de las que están situadas en aquellas colinas.

Terminaremos diciendo que este viaje, que puede considerarse como un agradable paseo, se hace en media hora y que el nuevo ferrocarril no esta

terminado. Titulase del Grao de Valencia a Bétera, y ahora se esta construyendo el trayecto entre la estación de Valencia (Marchalenes) y el Cabañal, estando ya colocados los carriles hasta el cruce con la línea de Tarragona, trabajándose con gran actividad en los cuatro puentes de las acequias de la playa.