

## ***De l'estació de fusta a la fi del món:<sup>1</sup>***

### **El Trenet de Bétera**

**Rosa Dasí i Paloma Martí**

Prompte farà cent anys d'aquell dia que els nostres avantpassats contemplaren l'aparició d'un nou mitjà de comunicació, "el trenet". Aquest va substituir en gran part els carros i tartanes en el transport dels productes de la terra.

El trenet discorria pel camí de ferro, encapçalat per una màquina alimentada de carbó. A partir de 1919 els habitants del poble pogueren observar una nova transformació: l'electrificació. Les màquines elèctriques s'instal·laren, en principi, per als passatgers, millorant la comoditat i seguretat, mentre que les mercaderies continuaren funcionant amb vapor; a poc a poc el carbó aniria perdent la seua importància.

A la segona república va ser presentat per l'enginyer Vicent Pecho el primer projecte de suburbà que degut a la forta inversió que suposava no es duria a terme fins a 51 anys després.

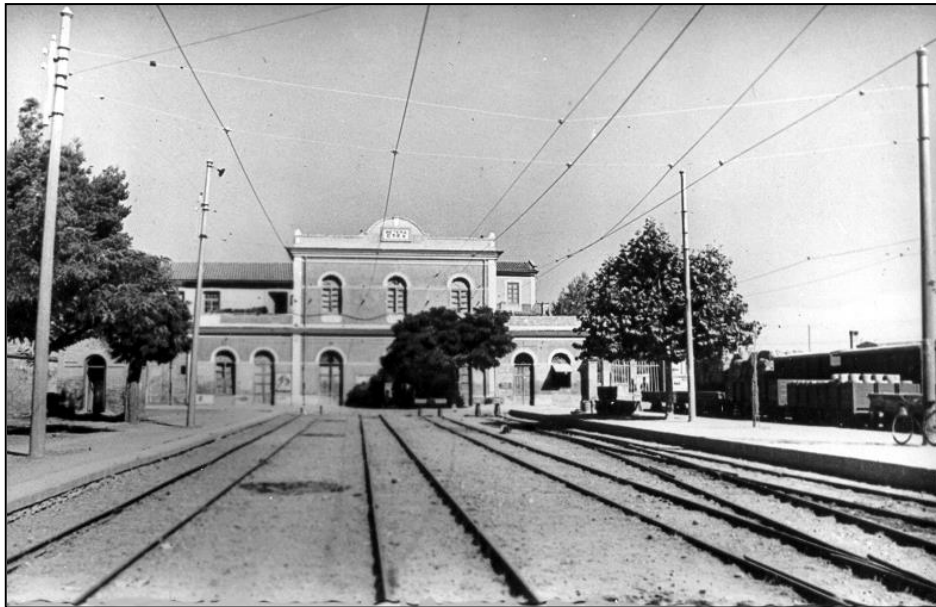
El trenet de Bétera és objecte d'història en tant i en quant ens permet fer l'anàlisi evolutiva del poble, veure com s'ha produït el pas de la tradició a la modernitat, del vapor a l'electricitat, del trenet al metro. Per tant cal estudiar quin ha estat el seu origen, les raons del sorgiment i les seues repercussions en una societat d'economia rural.

A finals del segle XIX, fruit del sistema polític de la Restauració, començà a posarse en marxa un projecte que intentava comunicar València i els importants nuclis de L'Horta mitjançant xarxes de tranvies i ferrocarrils econòmics, amb dues finalitats:

---

<sup>1</sup>. - Els llauradors de l'Horta anomenaven Bétera "la fi del món", no perquè tinguera una connotació diabòlica, sinó perquè al darrere, uns quilòmetres més enllà, estava Porta-Coeli: la "porta del cel".

servei de passatgers i servei de mercaderies. Per als dos objectius es contractà amb la firma britànica Bristol Carriage Works, la construcció d'uns setanta vagons de viatgers i més de cent furgons de mercaderies.



**Estació de Bétera Anys 1950**

En 1887 s'iniciaren les obres de construcció de la línia de Llíria. I el 10 d'abril de 1889 es demanà la creació d'una via fèrrea que uniria la línia de Llíria amb el Grau i Rafelbunyol, així com un ramal que en un punt pròxim a Benicalap arribara fins a Bétera.

Aquestes obres foren projectades per Josep Verdú, quedant la direcció dels treballs a Càrrec de Lluís Martín. El 4 d'agost de 1890 començaren les obres del ramal de Bétera, que finalitzarien un any després. Més endavant es dugueren a terme les obres de la secció del Grau i Rafelbunyol.

L'objectiu de l'extensió de la línia cap al port del Grau i cap als rics pobles del Nord-oest de la ciutat obeïa a interessos econòmics, ja que la indústria, el comerç i l'agricultura hi tenien un pes important que calia aprofitar.

Bétera, a principis de segle era un nucli rural, que es composava d'una vintena de carrers i tres places. Hi havia en el poble 3.205 habitants, distribuïts en 1.017 cases, algunes de les quals començaven a introduir la llum elèctrica, que havia

estat portada pel Marquès de Càceres personatge que controlava la xarxa elèctrica de la major part de la comarca.

La vida social es desenvolupava al voltant de tres societats i dos cafès, a més a més, hi havia dues escoles, una per a xiquets i una altra per a xiquetes.

La base de l'economia era fonamentalment agrària. El cultiu més rendible d'aïneshores era la vinya, que coneixeria una ampliació important degut a la crisi del raïm francès, que havia estat fortament atacat per la fil·loxera. En l'època de collita, acudien jornalers d'altres pobles, com Gàtova i Algímia. Aquest fenomen d'immigració temporal explica la presència de dues cases d'hostes a la localitat.

Altres conreus d'importància a la zona de secà són la garrofera, l'olivera i, més minoritàriament, l'ametller i la figuera. Per altra part el regadiu, encara que hi tenia una extensió menor partides de l'Horta, Barranquet i Bofilla els seus productes eren bastant rendibles, com és el cas de la ceba o el forment. Una quarta part del terreny era zona d'erms, on es recollia l'espart per a manufacturar-lo posteriorment. Relacionat amb les transformacions d'aquests productes destaca l'existència de molins i almàsseres.

Aquest moviment econòmic donaria lloc poc després a l'aparició d'un mercat que es feia els divendres.

Per tant, i com hem vist, Bétera reunia una sèrie de condicions econòmiques que afavorien la instal·lació del "cami de ferro". A tots aquests elements cal afegir-ne d'altres, com era el fet que el poble començava a ser un nucli d'atracció per a un important nombre de famílies burgeses que venien a passar l'estiu.

Pel que respecta al transport de mercaderies, aquest es realitzava en carros fins a l'estació, on es carregaven en vagons que les desplaçaven fins al port del Grau. Açò anava a girar aquesta agricultura cap a un tipus de productes dedicats al mercat extern. Així el comerç del vi i la ceba es veurà afavorit per aquest mitjà de transport. Els resultats d'aquest fenomen prompte es traduïen en un creixement econòmic important respecte a la resta de la comarca.

D'una altra banda, el transport de passatgers no suposava per a la companyia ferroviària un nivell de rendibilitat tan gran com ho era el de mercaderies.

L'estació de Bétera era de segona categoria, juntament a la del Grau (a

diferència de la resta d'estacions, que ho eren de tercera). Tenia un servei de tres trens diaris, un d'ells de correus i els altres dos mixtes, és a dir de mercaderies i passatgers.

El trayecte tenia una durada de 52 minuts, amb un total de parades igual a l'actual, a l'excepció de l'estació de Burjassot-Godella i el baixador del Psiquiàtric. El preu d'aquest recorregut era de 60 quinzets. Malgrat les avantatges que això podia suposar, el trenet no va ser tan rendible com es pretenia. La raó fonamental cal buscar-la en la resistència dels veïns de Bétera a usar un mitjà de transport que encara que fos ràpid, exigia desembutxacar certa quantitat de diners. Cal tindre en compte el baix poder adquisitiu que caracteritzava els nuclis rurals de principi de segle. Durant molt de temps els llauradors i llauradores s'estimaren més perdre tres hores anant en carro a València, o inclús a peu, abans que acceptar pagar aquesta tarifa.

Açò anirà canviant en la mesura que es van introduint noves idees, acompanyades de noves formes polítiques i millores econòmiques que, a poc a poc, transformaren la mentalitat d'una societat rural en una societat urbana, on el concepte del valor del temps prima sobre els dels diners.

El punt de partida d'aquest fenomen arrancaria dels anys de la II República, malgrat que caldra esperar els anys 50-60 perquè aquest canvi arrela a tot el conjunt dels pobles de l'Horta. Des d'aleshores, en la mesura en que es consolida el procés d'urbanització, s'introdueixen nous competidors per al trenet -autobusos, cotxes, furgones- que a poc a poc passaran a formar part de la nostra vida quotidiana.

En resum, l'estudi del trenet a Bétera ens aporta elements interessants per a veure els canvis produïts al llarg de cent anys. Als primers anys del segle, el trenet va constituir un element d'activació econòmica pel que fa al transport de mercaderies. Amb el pas del temps deixaria d'utilitzar-se per a aquesta finalitat i passaria a ser substituït per altres mitjans de comunicació més ràpids. En contrast amb això el transport de passatgers passaria a convertir-se en l'única finalitat del trenet, que, si en principi, va ser utilitzat per una minoria, a poc a poc es va posar a l'abast de tothom.

Açò es tradueix en una evolució de la societat, que ha esdevingut urbana, amb tots els canvis de mentalitat i forma de vida que el desenvolupament d'un sistema econòmic capitalista implica.

### HORARI DEL TRENET A PRINCIPI DE SEGLE

	CORREU	MIXTE	MIXTE	
BÉTERA	08,03H.	12,54H.	05,19H.	EXIDA
VALENCIA	08,52H.	13,45H.	17,19H.	ARRIBADA
VALENCIA	07,51H.	14,08H.	17,10H.	EIXIDA
BÉTERA	08,43H.	14,59H.	17,59H.	ARRIBADA
	MIXTE	CORREU	MIXTE	