

# L'ESTACIÓ DEL TRENET DE BÉTERA

## Historia de las estaciones: Arquitectura Ferroviaria en Valencia.

Diputació de València, (1984)

Direcció de INMACULADA AGUILAR

En el regnat d'Alfons XIII, primera meitat del segle XX, hi ha un fort desenvolupament en tota Espanya dels ferrocarrils de via estreta, que amb un menor cost en la seua construcció aconseguien a curt termini majors beneficis.

L'arquitectura d'aquestes estacions es funcional, econòmica i principalment tendeixen a seguir una tradició clarament classicista. A València apareix la Societat Valenciana de Tramvies en 1885, fundada per Juan Navarro Reverter. La societat va dur a terme a València una importantíssima tasca ja que la seua finalitat era la construcció de tramvies i ferrocarrils de via estreta, creant, d'esta forma, la segona xarxa de ferrocarrils més important de la província de València; les seues línies arribaren en un principi a Llíria i uns anys després es va plantejar un nou projecte i el seu port del grau amb Bétera i Rafelbunyol, projecte que va realitzar José Verdú en 1889.

Esta línia va ser projectada amb una gran subtileza i intel·ligència, travessava els pobles i les comarques de major importància del nord-oest de la ciutat de València, pobles com Bétera, Burjassot, Rocafort, Moncada, Alboraià, Almàssera, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Museros, Massamagrell, Rafelbunyol... on la indústria, el comerç, l'agricultura tenien ja un desenrotllament important, que amb l'arribada del ferrocarril

s'incrementarà amb major rapidesa. Ja des de l'inici es planteja no un únic ferrocarril com normalment s'entén és a dir linealment, sinó que es creen diversos ramals amb diversos destins que coincideixen en una estació central a València. Els destins d'estos ramals seran Lliria (línia ja construïda) Bétera, Grau de València i Rafelbunyol.

El 4 d'agost de 1890, van començar les obres de construcció del ferrocarril cap a Bétera El 13 d'agost de 1891 es va inaugurar el tram Burjassot a Bétera En 1918, es va començar a dotar de línia elèctrica la línia del Grau, continuant amb les de Bétera i Rafelbunyol.

La de Bétera, és una estació de capçalera, amb pavelló al cap de la línia i en direcció normal a la via. La distribució de l'edifici segueix la tipologia normal. És un edifici de planta rectangular amb el cos central destacat i l'únic que s'alça amb dues altures. La part central, en la seua planta baixa, és la destinada pròpiament als viatgers: vestíbul, equipatges, sales d'espera, despatx de bitllets i als dos extrems estarien les dependències per al servei intern com a despatx del cap de l'estació, telègraf, inspecció, lampisteria, magatzem i, en el segon pis les habitacions.

2



Les façanes apareixen modulades per les obertures de portes i finestres i pel contrast del lluit bicolor que remarca alguns elements com l'entaulament, cantonades, llindar de portes i finestres, línia d'imposta i l'ampit. Les façanes principals d'entrada i sortida a l'andana, corresponen als costats més llargs del rectangle on destaca en la part central un cos que s'alça en dues altures amb tres portes amb arc de mig punt en la part inferior i tres portes, també amb arc de mig punt, amb ampit de ferro. Els dos nivells estan separats per un mínim entaulament i com a coronament apareix un ampit de línia recta trencada per un semicercle coincidint en l'eix central horitzontal de l'edifici.

Als costats de l'edifici apareixen tres finestres amb arc de mig punt tant al primer nivell com al segon del cos central. La zona d'andanes presenta quatre vies, amb el seus corresponents topes al cap de la via construïts en ferro.

L'edifici segueix l'estructura general de les estacions de ferrocarril de via estreta construïdes en materials econòmics, funcionals i amb pocs i senzills elements arquitectònics i decoratius seguint la moda castiscista de l'època.

