



125 anys del tren Bétera-València: el triomf de la geografia sobre la història

Publicat el 21 d'agost de 2016

Aquest mes s'han commemorat els 125 anys de la posada en marxa del tren entre Bétera i València, un fet que va canviar per sempre el nostre poble.

El 12 d'agost de 1891, a les 16:45, va eixir de l'estació de Marxelenes el primer tren de la nova línia València-Bétera, que aquell dia feia parades només a Burjassot, Godella, Rocafort, Massarrojos i Montcada. L'extensió de la línia fins a Bétera es va justificar en base al fet que en aquell moment era un lloc molt freqüentat per la burgesia valenciana. En aquell temps el bosc de Portaceli arribava fins al segon barranc, pràcticament a l'entrada mateix del poble. Això va donar molta fama a Bétera com a lloc de segona residència, especialment recomanat per a gent amb problemes de salut. La pressió perquè el trenet superara la dificultat del trajecte entre Montcada i Bétera sembla, per la premsa de l'època, que va ser intensa però va donar resultat. L'estació, de fet, estava fora del poble pròpiament dit i situat en un punt especialment pensat per a facilitar l'accés als senyorets de València que venien a passar uns dies a Bétera. L'arribada del trenet, però, va canviar per complet Bétera.

Molt sovint els historiadors discuteixen sobre les implicacions de la geografia. Recentment Kaplan ha fet un llibre al respecte, molt fluix pel que podíem esperar però que clarament posa de relleu que en ocasions la geografia és capaç de superar la història i canviar-la.

En el cas de Bétera això és ben clar. Fins l'arribada del tren Bétera mirava a Llíria i als altres pobles del Camp de Túria com el seu entorn natural.

Els pobles de la Calderona, Serra, Nàquera i Olocau formaven amb Bétera una subcomarca natural definida per la serra de Portacoeli i les relacions amb Benaguasil, la Pobra o Lliria eren constants. De xicotet els pares encara em van portar per Sant Miquel a Lliria, una cosa que avui ja no fa ningú.

I això perquè el tren (i l'autopista després) han capgirat la geografia del país. Avui és molt més senzill anar a València que no pas a Lliria i això ha fet que les relacions tradicionals hagen estat substituïdes per uns nous costums.

Sobre el mapa de Bétera del 1938 he traçat els que eren aleshores els principals camins i em sembla que l'evidència és incontestable.



La trama de camins que van cap a la part central de la comarca és molt cridanera, amb els camins a L'Elia, a La Pobla, a Benaguasil i a Lliria –fins i tot amb el camí a Paterna, que en aquella època no estava tan clarament vinculada a València com avui. Tots aquests camins avui continuen sent només camins, no carreteres com és el cas de la carretera a Nàquera, originalment la carretera de Burjassot i València cap a Torres-Torres.

El que crida l'atenció és que els camins cap a València eren molt escassos en aquell moment, tret de la carretera. El camí Bufilla acabava allà mateix encara que es podia resseguir un poc més enllà com a camí Montcada. Sembla evident que la necessitat dels pobladors de Bétera en l'època tendien a ser satisfetes més en el Camp de Túria que no a l'Horta, en consonància amb el que havia passat segles abans –només cal recordar que la població cristiana de Bétera provenia bàsicament de Lliria o que els moriscos de Bétera eren íntims aliats dels de Benissanó i Benaguasil i protagonitzaven rebel·lions conjuntes.

Tot això és el que va canviar amb l'arribada del tren, ara fa 125 anys, i la configuració d'una trama de comunicacions que ens acostava a València i ens allunya de Lliria.