



EL "TRENET" DE VALÈNCIA

AGUSTÍ SAÚCO ROSA

VILLANUEVA DE CASTELLÓN, LA RIBERA ALTA

Resum: Estudi del traçat de la línia 1 de metro i de les diferents empreses que van controlar aquest ferrocarril, tot centrant-se en la part sud.

El "trenet" de València, també conegut actualment com la línia 1 del metro, té una llarga història a les seves esquenes. Actualment, la línia de metro uneix, en els seus extrems, els municipis de Villanueva de Castellón i de Llíria/Bètera. L'actual línia té el seu origen en la línia de "València-Jesús a Villanueva de Castellón" i en la línia de "València-Pont de Fusta a Llíria i Bètera".

1. "Línia de València-Jesús a Villanueva de Castellón"

El primer intent de construcció el tenim a finals del segle XIX, quan el ministeri de Foment atorga una concessió a un particular. No obstant, aquesta concessió solament va quedar en un intent. Posteriorment, a finals de 1890 té lloc una altra concessió, qui la demana és Juan Isla Doménech, que pretén construir un ferrocarril que circule des del Grau de València fins al municipi de

Torís i les mines de Dues Aigües. Aquesta concessió va ser publicada en forma de llei el 27 de juliol de 1891¹.

Juan Isla Doménech (1854 - 1915) era un empresari centrat en activitats comercials que va comprar les mines de carbó de Dosaigües, des d'on va passar als negocis en el món del ferrocarril. El seu objectiu era construir una línia ferroviària de via estreta per tal de connectar el municipi de Torís i les mines de carbó que posseïa amb el port marítim de "El Grau". L'objectiu de la concessió original d'aquest empresari era exportar les matèries primeres extretes de les mines de carbó de Dosaigües i també el vi del municipi de Torís. Per què vi? Durant la segona meitat del segle XIX, el camp valencià creix en el que es refereix al cultiu de vinya (de 200.000 hectolitres entre 1868 i 1872 a 2.632.000 hectolitres entre 1883 i 1886)². La causa de tot això és el creixement de la demanda per gran part de la població europea, ja que la gran part de les vinyes d'Europa s'havien vist afectades per la plaga de la fil·loxera (insecte que parasita la vinya).

Juan Isla va crear la "Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y Ferrocarril del Grao a Valencia y Turís", des d'on va dur a terme el seu projecte de construcció del ferrocarril de via estreta, que li servia per a situar productes de la zona en el mercat europeu a través del port de València. La "Sociedad Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y Ferrocarril del Grao a Valencia y Turís" es va constituir amb un capital de 2.500.000 pessetes, representat en 5.000 accions de 500 pessetes³. Però la idea principal d'aquest empresari va anar canviant.

¹ Gaceta de Madrid, 17 d'Octubre de 1891, pàgina 290.

² Carnero Abat, Teresa; *Expansión vinícola y atraso agrario* (1870 - 1900); Madrid, 1980, Servei de Publicacions Agràries del Ministeri d'Agricultura.

³ Giménez Chornet, Vicent; *Ferrocarriles y tranvías*, pàgina 55; València, 1999, Institució Alfons el Magnànim.

Paral·lelament a la concessió de Juan Isla Doménech, es van posar en marxa altres concessions, que anaven enfocades a la construcció d'un ferrocarril de via estreta des del port de València fins a Alberic. Són unes concessions que posen de manifest la importància econòmica amb que comptava La Ribera Alta, zona productora d'arròs i de taronges. D'aquesta forma, era viable l'existència d'una línia ferroviària que unira la zona amb el port per tal d'exportar aquests productes. Cap a finals del segle XIX, tal volta veient la importància de l'agricultura valenciana dins del comerç europeu, Juan Isla va demanar una nova concessió per a construir una línia que anara de Catadau a Picassent, des d'on s'uniria amb la línia que acabava a Torís. D'aquest projecte solament es va construir la part entre Picassent i Carlet.

Cal tenir en compte que la primera concessió de Juan Isla l'havia rebut l'any 1890 i la segona l'any 1894. Per tant, ambdós projectes encara estaven en procés de construcció. Aquell mateix any, en juliol, va demanar altra concessió per a prolongar la línia des de Carlet fins a Villanueva de Castellón. És en aquest punt quan l'empresari abandona la idea de la línia que unira València i Torís i se centra en la construcció del que és l'actual línia 1 de metro. No obstant, les concessions de Juan Isla van acabar i van deixar diversos trams per construir: el tram de València a "El Grau", el tram d'Alberic a Villanueva de Castellón. La solució a aquests trams va ser la creació de dos ponts, el primer sobre el riu Túria i el segon sobre el riu Xúquer.

Aquesta línia es va posar en marxa el dia 1 de novembre de 1895, dia en que es va iniciar el tràfic regular, tant de passatgers com mercaderies, entre València i Alberic. No obstant, la línia completa tal i com està actualment va haver d'esperar fins l'any 1915, moment en que es posa el pont de ferro sobre el riu Xúquer, permetent la comunicació entre els municipis d'Alberic i Villanueva de Castellón.

2. "Línia de València-Pont de Fusta a Llíria/Bètera"

Aquesta línia va ser construïda per la "Sociedad Valenciana de Tranvías", dirigida per Juan Navarro Reverter (1844 - 1924). Aquesta companyia posseïa les concessions de les línies urbanes i comptava amb l'aprovació, per part del govern, de construir un ferrocarril entre la capital i el municipi de Llíria, i, en el moment de la seva fundació, comptava amb un capital de 1.800.000 pessetes que estava dividit en 7.200 accions de 250 pessetes cadascuna.

La construcció de la línia nord es va dur a terme entre agost de 1887 i juliol de 1888. En un any escàs, van quedar oberts al públic els 27 quilòmetres d'aquesta línia de ferrocarril. L'èxit d'aquesta va suposar que la Societat Valenciana de Tramvies posara en marxa un altre projecte, consistent en la creació d'una línia que uniria València i Bètera. Aquesta línia es va construir entre 1890 i 1893 i en el procés de construcció també es va incloure l'estació central, situada a l'actual parada de Pont de Fusta, on encara es pot observar.



Il·lustració 1 Antiga estació central

3-El "trenet de València" al segle XX

El tramvia va experimentar importants canvis al llarg del segle XX, al temps que anava passant per diferents companyies, que s'encarregaven de gestionar-lo. En primer lloc, tenim la "Sociedad General de Tranvías" (SGT), creada l'any 1891 i que va ser una dura competidora per a la "Sociedad Valenciana de Tranvías" (SVT). La SGT va ser comprada per una empresa francesa amb seu a Lyon, una empresa que va adquirir la major part de les concessions ferroviàries existents (excepte la de la SVT) i que va contribuir a modernitzar les línies de ferrocarril, amb l'electricitat com a font d'energia.⁴

Posteriorment, l'empresa francesa i la Societat Valenciana de Tramvies es van fusionar en una sola empresa, a causa dels problemes fiscals que tenia la primera. D'aquesta forma, l'any 1917, va aparèixer la "Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València" (CTFV), que va continuar amb la construcció del traçat elèctric. La línia de Llíria va comptar amb aquest tipus de traçat a partir l'any 1928, però la línia sud no va tenir traçat elèctric fins l'any 1959.

Durant la segona meitat del segle XX, els organismes que s'han encarregat de gestionar el ferrocarril han estat, en primer lloc, "Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha" (FEVE); i, des de 1986, l'empresa encarregada de la seva gestió ha sigut "Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana", que ha dut a terme una important reforma de les vies, de les estacions, i dels punts d'accés a aquestes. Entre les reformes dutes a terme, cal destacar la construcció del tram metropolità de la línia 1, comprés entre les actuals parades de "Empalme" i de "Sant Isidre".

⁴Alcaide González, Rafael. "El trenet de Valencia (1888-2000): la dimensió històrica y tecnològica de un transporte público", Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 2000, Universitat de Barcelona. <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-13.htm> [En línia]

La construcció d'aquest tram es va dur a terme durant la dècada de 1980 i la seva inauguració va tenir lloc l'any 1988. Amb aquesta línia destinada a circular per baix de la ciutat es va aconseguir unir els trams de València - Llíria/Bètera i de València - Villanueva de Castellón en una via continua, que actualment encara està en funcionament.

Fonts consultades

Giménez Chornet, Vicente; *Ferrocarriles y tranvías*, València, 1999, Institució Alfons el Magnànim.

Carnero Abat, Teresa; *Expansión vinícola y atraso agrario (1870 - 1900)*; Madrid, 1980, Servei de Publicacions Agràries del Ministeri d'Agricultura.

Alcaide González, Rafael. "*El trenet de Valencia (1888-2000): la dimensió històrica y tecnològica de un transporte público*", Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 2000, Universitat de Barcelona. <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-13.htm> [En línia]