



Luchas del Trenet



Desde la Estación del Pont de Fusta hasta El Grao había una línea de tren conocido popularmente, hasta finales de la década de los ochenta, como “El Trenet”. Esta línea se inauguró el 7 de julio de 1892, con un recorrido de 5’8 km. En un principio, y hasta 1898, dependió de la Sociedad Valenciana de Tranvías, pasando desde esa fecha y hasta 1917 a depender de la Societé Lyonnaise “La Lionesa”. En 1917 y hasta 1964 pasó a depender de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (CTFV), para pasar posteriormente, desde 1964 a 1986 a Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE). Y ya desde 1986 hasta la actualidad de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV).

Inicialmente el Trenet se utilizaba únicamente para el transporte de mercancías. No es hasta 1915 cuando comienza el transporte de pasajeros.

El “Trenet” contaba con las siguientes estaciones: Pont de Fusta – Apeadero de Benimaclet – Estación (“La Estacioneta”) de Benimaclet – La Carrasca – La Cadena – Las Termas – Las Arenas – El Grao. Este recorrido se mantuvo desde el comienzo y servía a los vecinos de Benimaclet para acercarse a las playas de La Malvarrosa, Las Termas o Las Arenas.





Pero conforme el barrio fue creciendo urbanísticamente, las vías del “Trenet” se convirtieron en una barrera que separaba al barrio del resto de la ciudad, al tiempo que creaba molestias y producía víctimas mortales. Fueron las vías que más accidentes registraron en Valencia. Los vecinos de Benimaclet emprendieron en el año 1974 una lucha, a través de concentraciones y manifestaciones, para solicitar medidas de seguridad.

Ante las numerosas y fuertes protestas, en febrero de 1976 el Ayuntamiento de Valencia, presidido en aquel tiempo por Ramón Izquierdo, tuvo la nefasta idea para atajar los continuos atropellos de hacer construir un alto muro a ambos lados de las vías. Dicho muro sería conocido durante muchos años como el “muro de la vergüenza”.

El muro supuso una división arquitectónica aún mayor, ya que dejaba a Benimaclet muy mal comunicado, puesto que sólo disponía de un paso peatonal en la calle Juan Giner, además del paso a nivel sin barrera de Barón de San Petrillo para peatones y para vehículos. La promesa de construir más pasos peatonales en las calles Poeta Altet y Dolores Marqués quedó en el aire. Además, este muro no resolvía el problema, no redujo los accidentes en absoluto, ya que la gente lo saltaba continuamente para acceder de una parte de la calle a la otra. Por ello las protestas y manifestaciones dirigidas por la Asociación de Vecinos de Benimaclet continuaban.

A mediados de la década de los ochenta los accidentes mortales seguían sucediéndose y los problemas sociales y la peligrosidad aumentaron, debido a la concentración de drogodependientes en el túnel de paso. Además, este túnel se inundaba cuando llovía. Por todo ello las protestas y movilizaciones aumentaron cada vez con más participación.

En abril de 1988 los vecinos decidieron cortar las vías diariamente para reactivar y reforzar las protestas. Ante esto el director de FGV ordenó reducir la velocidad de los trenes, a 30 kilómetros por hora, en la inmediación de los pasos a nivel. Pero esto no detuvo los problemas y en 1989 hubo ocho muertos en un solo año.





La Asamblea de Vecinos y la Asociación de Vecinos exigían el trazado subterráneo de las vías, pero la Consellería de Obras Públicas opinaba que eso resultaría muy costoso y optó por la "tranviarización" de la línea. Las manifestaciones se sucedieron.

El 19 de Abril de 1989 fueron detenidos catorce vecinos de Benimaclet a manos de la Policía Nacional sin razón aparente, puesto que los vecinos estaban informándose de las gestiones que se estaban realizando sin quebrantar ninguna ley, no impedían el tránsito y se encontraban encima de las aceras. El juzgado acabó por archivar la denuncia de los _detenidos, a los que no se podía acusar de alteración del orden público y se suspendió el juicio. Ese mismo año en octubre se construyó un paso a nivel en Dolores Marqués.

La situación era insostenible y la movilización de los vecinos cada vez mayor. La Asociación de Vecinos de Benimaclet organizó una cadena humana para el 17 de Diciembre de 1989. Un día antes, la entonces alcaldesa de Valencia, Clementina Ródenas, anunció la supresión de la línea del trenet entre la estación del Pont de Fusta y el Grao, lo que representaba la desaparición del muro y las vías férreas de todos los barrios por los que atravesaba dicha línea, muy especialmente el cinturón de hierro que atenazaba Benimaclet. La cadena humana convocada adquirió un carácter de celebración, que se desarrolló sin incidentes especiales, y varios vecinos iniciaron un picado simbólico como anticipación a lo que iba a suceder. El 31 de Enero de 1990 salió el último trenet.

Pese a todo, la Asamblea de Vecinos y la Asociación de Vecinos recalcaron que el vecindario estaba en contra del tranvía, ya que el objetivo debía ser el enterramiento de las vías creando una línea de metro, y remarcaron que lo conseguido hasta el momento "es un triunfo vecinal, no del Ayuntamiento ni de la Generalitat". Durante los 18 años de lucha se produjeron 87 arrollamientos, 22 muertos, 15 suicidios y 28 colisiones con vehículos según datos de la FGV. A pesar de que el objetivo de enterramiento de las vías no se consiguió, la unión y la fuerza de los vecinos de Benimaclet logró que el cinturón de hierro desapareciese con sus muertes y sus continuos accidentes para siempre.

