

Crónicas de Paiporta

PAIPORTA SIGLO XX. La década de los 50. Los motores del cambio
suplemento histórico nº4 · mayo 2010



Juan Oliver Chirivella
Cronista Oficial de Paiporta

En estos apuntes sobre los hechos más importantes acaecidos en nuestra Paiporta en la década de los años 50, hemos venido recordando como era la vida cotidiana de sus gentes, sus alegrías y sus tristezas evocadas a través de tragedias como la Riada del 57 y la explosión del 14 de agosto del 59 o de la venturosa celebración de las Fiestas Patronales del mes de Agosto, del I Centenario de la Iglesia de Sant Jordi en 1954, o del I Concurso Internacional de Columbicultura celebrado en 1963, entre otros eventos.

Sobre todo lo expuesto subyacen dos hechos que sentaron las bases para que estos difíciles años de la década de los 50 fueran de una positiva transición: La evolución del Trenet y años después la Anexión de la Florida. Desde una Paiporta básicamente rural se evoluciona hacia otra que iniciaría la década de los años 60, preparada para abordar certeramente la modernidad, por el camino de la transformación social y productiva, de rural a industrial y de servicios. La Paiporta en que todos se conocían, en la que muchos estaban unidos por lazos familiares o de amistad y que incluso eran vecinos en sus viviendas y en sus tierras de cultivo, sentaba las bases a una Paiporta ciudad abierta, a la par industrial y residencial para gentes de clases obreras o media, que por su proximidad con la gran ciudad resultaba ideal para vivir aquí y trabajar fuera o a la inversa.

Fundamentales en el tránsito hacia la modernización, en este suplemento trataremos del "Trenet", dejando para una próxima ocasión la anexión del Barrio de la Florida, que situado en el corazón de Paiporta, era término municipal de Picanya.



F2/0034.- Máquina de vapor nº 6 circulando sobre puente del barranco de Xiva, Paiporta (ca. 1950), línea de Valencia a Villanueva de Castellón. Arxiu Històric FGV.

PAIPORTA SIGLO XX. La década de los 50

El Trenet

Aquellos que tuvimos la suerte de nacer en esta entrañable población en la década de los años 30, y que hoy, los que sobrevivimos, llevamos en nuestras espaldas entre los setenta y ochenta años, recordamos con nostalgia aquella Paiporta de puertas abiertas y llaves en la cerradura de los portales de nuestras casas. La mayoría estaban construidas con una planta baja con entrada de carro y cuartos encarados, con una ventada en cada uno de ellos. Seguía a continuación a derecha o izquierda un amplio espacio con chimenea y alacena, que era el comedor, sin tabique que lo cerrara del resto de la gran entrada, y a continuación y a ese mismo lado la cocina más o menos extensa y con más o menos utensilios propios de las tareas a realizar en ella, y armarios o alacenas de madera o de obra según la condición social de los usuarios, generalmente sus propietarios. Y al lado contrario mas habitaciones, con una o varias camas, según el número de ocupantes de la vivienda.

A continuación el corral, bastante espacioso y a veces con una parte cubierta para evitar que el carro quedase a la intemperie. Al fondo la cuadra. Y en lugar apropiado, los aseos, que en aquellos años y salvo contadas excepciones no contaban con agua corriente en casa. Solo los que disponían de "posibles", tenían un pozo en casa con agua clara y en lugar alejado el pozo ciego, mientras otros disponían de balsas asépticas que de vez en cuando había que vaciar.

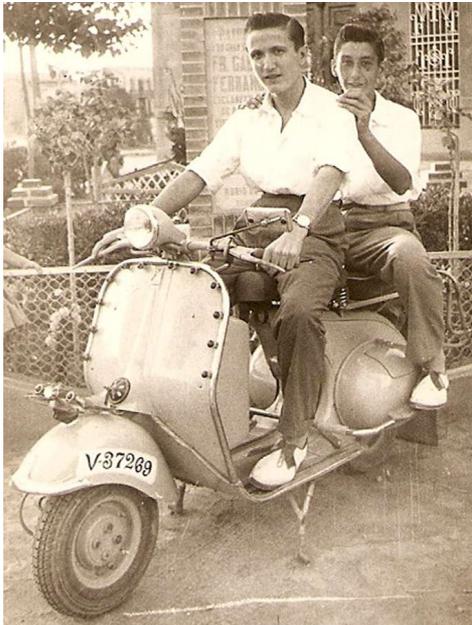


Calle San Roque 1954.- Casas típicas de la época, en la fotografía adornadas con motivo del II Centenario de la Iglesia de Sant Jordi

Las dificultades de desplazamiento eran máximas: El carro se utilizaba como medio de transporte en contadas ocasiones, como era en San Jaime para ir a la Playa en Nazaret o el Saler; unos pocos gozaban de tartana, otros de bicicleta, la mayoría a pie. Solo unos pocos disponían de coche. Los años 40 fueron difíciles, pero para aquella generación la década de los 50 fue nuestra década prodigiosa; la iniciamos entre los 10 y los 20 años y la coronamos entre los 20 y los 30 años. Fueron los años de forjar ilusiones, proyectos, de hacer la mili, de despertar a la vida, de tener relaciones y para muchos de casarse. Y éramos felices con muy poco, porque poco era lo que podía ofrecernos aquella sociedad paiportina. Algunos tuvimos que emigrar a Catalunya.

Al principio, nuestro único transporte público asequible para todos: el "Trenet", el querido y entrañable "Trenet" de Valencia a Villanueva de Castellón. Cada uno de aquellos jovencuelos que sigan gozando de salud y lucidez podría explicar sus vivencias en el Trenet. Con él íbamos a Valencia al médico, a las tiendas, al cine, al teatro a ver al Valencia CF, en julio los buenos aficionados a los toros, a casi todo. Me van a permitir que este Cronista recuerde con nostalgia su viaje diario a Valencia en el "Trenet" de las 7 de la mañana, con Amadeo Dalmau, Manuel Orti, Antonio Sánchez y Miguel Montoro, para llegar a hora al Colegio de los HH Maristas en la Plaza de Mirasol, en el que estudiábamos el Bachillerato. Viaje que compartíamos con obreros, dependientes de comercio, funcionarios de Paiporta, Picanya y Torrent, y otras gentes de buena condición que acudían a su trabajo diario o a sus quehaceres en Valencia.

A finales de la década de los años cincuenta, poco a poco se inicia en España, una época en que van cambiando las costumbres en la vida cotidiana de los ciudadanos: La aparición de dos vehículos italianos, La Vespa y el popular SEAT 600, ambos de diseño italiano, fueron los artífices de un cambio radical en las costumbres sociales de los españoles, de los paiportinos, en aquellos años del desarrollismo español. En el tono de modestia en que nos caracterizaba a aquellos paiportinos, después de la Riada de 1957. Mas de un joven de entonces disponer de la popular Vespa y sacar a pasear en ella a su chica, era poco menos que sentirse como el poderoso caballero de antaño paseando con su poderoso corcel y su dama en la grupa. Y el 600 cambió radicalmente las costumbres. Toda la familia en aquel diminuto cochecillo les hizo conocer su ciudad, sus tierras cercanas, la Valencia del interior, la España eterna y profunda. Empezó siendo vehículo modesto pero no asequible a todos los bolsillos, y acabaron cambiando ambos, Vespa y SEAT 600 las costumbres de todos los españoles entre ellos claro está, los paiportinos.



Enrique Cortina en su moto Vespa con su amigo Salvador Soler, en los años 50.



Grupo de amigos utilizando el transporte de la época: un carro y un buen caballo. Fotografía cedida por Enrique Cortina.

El desarrollismo tardó más en llegar a los núcleos rurales, que a las grandes ciudades, y Paiporta era de hecho como una isla rural en el corazón del Horta Sur de Valencia. Y si quienes disponían de posibles económicos iniciaron pronto ese avance desarrollista, la mayoría de sus gentes seguían teniendo en la gran ciudad sus ocupaciones o cubiertas sus necesidades, y para el desplazamiento diario de ida y vuelta era imprescindible el ferrocarril, y su evolución hacia la electrificación, la mejora de la tracción y de los vagones, la frecuencia en el paso de vehículos ya con tracción eléctrica, mejoró sensiblemente la comunicación con Valencia y nos impulsó a todos hacia el confort y la modernidad.

En recuerdo de aquella Paiporta, de sus habitantes, de lo que significó para sus vidas, y también para que nuestros jóvenes valoren en su justa medida el extraordinario servicio que hoy les presta aquel "Trenet" convertido en las Líneas 1 y 5 de Metro Valencia, vamos a dedicar un espacio en este Suplemento a recordar la historia de aquel Trenet, fundamental para nuestra formación, mejora de calidad de vida y actividad del día a día.

Ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón

Para la construcción y explotación de la línea de vía estrecha entre Valencia y Villanueva de Castellón y la prolongación de Valencia a Nazaret se creó la compañía "Ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón". El proyecto empezó a tomar forma en 1893 finalizando la construcción del trayecto en 1917.

La secuencia de fechas de funcionamiento fue la siguiente:

El 11 de noviembre de 1893 se inauguró el tramo Valencia-Torrente.

El 27 de enero de 1894 el tramo Torrent-Picasent.

El 9 de febrero de 1895, se inaugura el tramo Picasent-Carlet

El 1 de noviembre de 1895 el tramo Carlet-Alberique

Y en 1915 se completa el tramo Alberique-Villanueva de Castellón.

A destacar que en 1940 formaban parte del Consejo de Administración de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, personalidades de la vida social y económica de Valencia, como: D. Ignacio Villalonga Villalba, que era su Presidente; D. Tomás Trenor, Marqués del Turia, su Vicepresidente y como vocales D. Alberto Matheu, D. Juan Villalonga Villalba, D. Luís Mompó Soriano, D. Antonio Navarro Reverter y D. Rafael Cort Álvarez, que era su Director General.

El 21 de junio de 1945 se firmaba la cesión del Ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón a la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, que ya tenía participación en él desde 1924.

Al principio el Ferrocarril funcionaba impulsado con maquinas de vapor y vagones de madera, después una larga transición incluso con tracción con motores de gasoil.



Reproducción de una máquina de vapor de finales del siglo XIX. Fotografía cedida por Ramón Ferrandis.

Estando en obras el tramo Valencia Torrent, el 30 de enero de 1946 se aprueba la electrificación de la sección Torrent-Omet.

A finales de 1946 ya estaba terminada la electrificación del el tramo de Valencia hasta Paiporta, pero las restricciones de fluido eléctrico impidieron su puesta en servicio hasta el 21 de febrero de 1947. Sobre este hecho, importantísimo para Paiporta, el Ayuntamiento se hace eco en los Plenos de 20 de febrero, en el que acuerdan asistir corporativamente a la inauguración y de 10 de abril de 1947, en el que toman el siguiente acuerdo: "Abonar a D. José Sorlí Tarazona 251 pesetas y 130 pesetas a D. Salvador Navarro Armengol por las tracas y refresco servido el día 21 de febrero último a los Srs. Ingenieros, altos funcionarios de la Compañía del Ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón y autoridades locales con motivo de la inauguración del tren eléctrico".

El 1 de julio el tren eléctrico llegó a Picanya y el 5 de diciembre a Torrent. El servicio mejoró sensiblemente disponiendo de un tren aproximadamente cada media hora; sin embargo en los años 1948, 1949 y 1950 hubo bastantes problemas en la regularidad del servicio a causa de las restricciones eléctricas. Paiporta tenía entonces 3.410 habitantes.

En 1951 se cambian las vías entre San Isidro y Paiporta y se mejora la plataforma, siguiendo algunos años de dificultades como 1952 y 1953 en los que la compañía no obtuvo beneficio alguno.



NG/050. Edificio Estación de Paiporta. Línea Valencia-Villanueva de Castellón, 1963. Col. Noé Gutiérrez. Archiu Históric FGV.

1953.- En este año el Ferrocarril, sufre una fuerte contracción de la demanda a partir del 15 de mayo en que entro en vigor un aumento de la tarifa de un 30%.

1954.- El ferrocarril, una año más tiene muchos problemas en su explotación a causa de las restricciones, motivadas por la escasez de combustible.

Siguiendo su Plan de Modernización y electrificación hasta Villanueva de Castellón, y con motivo de la entrada en funcionamiento de la subestación de Alginet, el 25 de marzo de 1954 se prolongó el tren eléctrico hasta Carlet, quedando así totalmente ejecutado el Proyecto de electrificación de Omet a Carlet.

Para mejorar la frecuencia del servicio se construyó en el Km. 10,672 el apeadero de Foia del Vedat, que permitió a partir del 5 de junio, el establecimiento de horario intensivo de trenes cada media hora de Valencia a Torrente, cada hora y media a Picasent, y cada dos horas a Villanueva de Castellón. Entre Valencia y Carlet Eléctricos y entre Carlet y Villanueva de Castellón, autovías. Significó una mejora con una excelente acogida del público y considerable aumento de viajeros desde ese mes.

Al final del ejercicio de 1954 había funcionando cinco unidades totalmente metálicas, con cierre automático de puertas e integración del remolque y el motor en una sola unidad.

1955.- Quedó aprobado el desdoblamiento en doble vía Valencia-Torrente y el cambio de emplazamiento de la nueva Estación de Valencia.

1956.- Es interesante resaltar que entre 1955 y 1956 se vuelve a hablar del enlace subterráneo entre los ferrocarriles de Vía estrecha del Norte y el Sur. Efectivamente, con el fin de rentabilizar mejor los servicios de que ya se disponía, y conseguir abaratar costes y mejorar a la vez, el servicio y la cuenta de resultados, la Compañía estudia detenidamente la posibilidad de realizar este enlace cuyo proyecto ya se contempló en 1941. En dicha fecha se encargó un proyecto del posible enlace subterráneo entre la estación de Jesús y la del Puente de Madera, al Ingeniero D. Manuel Lomana. En aquel estudio se preveían estaciones intermedias en Plaza de la Virgen, San Vicente, Caudillo, y Gran Vía Ramón y Cajal

Riada de 1957.- No afectó excesivamente al ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón, en el tramo Valencia Paiporta, sin embargo desde el 27 de octubre al 20 de noviembre quedaron interrumpidos en el tramo Alberique-Villanueva de Castellón a causa de los daños ocasionados en la vía y terraplén por el desbordamiento del Júcar.

En 1958 se realizaron mejoras en Torrente, Realón, Picasent, Omet y se realizaron las expropiaciones de terrenos precisas para instalar la doble vía entre San Isidro y Torrente.



F2/0061. Composición ferroviaria tracción eléctrica circulando sobre puente del Barranco de Xiva, Paiporta (ca. 1970), Línea Valencia-Villanueva de Castellón. Archiu Históric FGV.



Unidad de Metrovalencia línea 5 circulando por puente del Barranco de Xiva, Paiporta año 2010.

En 1959 destaca el montaje de la doble vía entre San Isidro y Paiporta a la vez que andan muy adelantados los trabajos de las nuevas cocheras y talleres en Torrente. Para la prolongación de la doble vía a Picanya y Torrente fue necesario sustituir el viejo puente de hierro, por otro de obra de fábrica, capaz para la doble vía, y una pasarela que permitiera el paso de peatones solo para servicio del ferrocarril.

1961.- Ferrocarril Valencia-Villanueva de Castellón 58.630.764 viajeros Km. Equivalentes a un aumento del 7,8 %.

1963.- El 1 de noviembre de 1963 tuvo lugar la entrega de la explotación de los Ferrocarriles al Estado. Este cambio de titularidad era previsible, pues la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles, aun siendo vital para el desarrollo de las zonas a las que daba servicio, no dejaba de ser para sus propietarios una inversión que había que rentabilizar, y el transporte como servicio público quedaba un tanto fuera de sus objetivos y prestar el servicio por los ciudadanos era más propio de las instituciones públicas.

El resultado de la Gestión de los Ferrocarriles de la Compañía entre 1917 y 1964, fue el siguiente:

| | | |
|--------------------|---------|----------------|
| Gastos personal | 58,38 % | 1.474 millones |
| Gastos explotación | 28,09 % | 705 millones |
| Imprevistos | 5,5 % | 139 millones |
| Amortizaciones | 4,75% | 120 millones |
| Dividendo | 3,28% | 83 millones |

El 1 de noviembre de 1963 tuvo lugar la entrega de la explotación de los Ferrocarriles al Estado. Este cambio de titularidad era previsible, pues la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles, aun siendo vital para el desarrollo de las zonas a las que daba servicio, no dejaba de ser para sus propietarios una inversión que había que rentabilizar, y el transporte como servicio público quedaba un tanto fuera de sus objetivos y prestar el servicio por los ciudadanos era más propio de las instituciones públicas.

En 1986 se hizo cargo de la línea de Valencia a Villanueva de Castellón, los “Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana”. El cambio radical entre los objetivos empresariales de la Compañía en su fundación, basado en ser un vehículo de acercamiento de los productos de la Ribera y las comarcas que atravesaba hacia el Puerto de Valencia para su exportación, y su transformación en Transporte Público al servicio de los ciudadanos, pasando de ser negocio a un gasto público, hizo necesaria los cambios de titularidad sufridos por la Compañía desde su fundación.



AZP/177. Unidad 2103 en Paiporta. Línea Valencia-Villanueva de Castellón. 1981-1985. Autor Juan José Olaizola. Museo vasco Ferrocarril, Azpeitia.



AZP/179. Unidad circulando en Paiporta, estación Paiporta.- Paiporta. Línea Valencia-Villanueva de Castellón. Autor Juan José Olaizola. Museo vasco Ferrocarril, Azpeitia.



Estación de Paiporta en la actualidad.



Evolución del Ferrocarril a Metro Valencia. Paiporta 2010

Los hombres del Ferrocarril

El paso de los años nos trae recuerdos y nostalgias de un tiempo pasado, que si no fue mejor, si fue entrañable, porque la comunicación diaria con las gentes del ferrocarril, nos hace recordarles con afecto, incluso cuando nos regañaban por intentar coger aquellos antiguos vagones, iniciada ya su marcha. Entre aquellos hombres de ferrocarril, los había de Paiporta, de familias conocidas de siempre, incluso de nuestra misma calle. En recuerdo y gratitud a todos aquellos hombres y mujeres, especialmente los que nacieron o vivieron en Paiporta, hemos tenido una emotiva charla con D. Ramón Ferrandis Aznar bajo la atenta mirada de su esposa Amparo, en su casa, en la evocadora calle de San José, en tiempos llamada también Mariana Pineda, hablando de su juventud, de cuando coincidíamos en el tren diariamente en el trayecto Paiporta Valencia.

D. Ramón nació en Paiporta el 20 de abril de 1922, y con solo 19 años entró a trabajar en la Compañía del Ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón. Permaneció en la empresa hasta su jubilación, 41 años después. Nos contó como entró de mozo, con la nada despreciable cifra de 10 pesetas diarias, recibiendo pronto un aumento de 0'25 céntimos por su aplicación. Nos explicó como al pedir el uniforme, le dijeron que este consistía en una gorra, llevar zapatos, suyos por supuesto, y afeitarse todos los días. De cómo tuvo que hacer el servicio militar, después de la guerra, junto a 8 quintas más, de sus ascensos a Guardafrenos, a Agente Autorizado, que le habilitaba como Sustituto de los Jefes de Estación y de Jefe de Tren, de sus años de servicio, de sus anécdotas, del tremendo choque sufrido entre las estaciones de Picaña y Torrent, y de su jubilación el 27 de julio de 1955.

También recordamos a personas como Manuel Catalá, muchos años Jefe de la Estación de Paiporta, a Daniel Moret, al Maquinista Sr. Gregori, a los asiduos viajeros, y también recuerdos no tan agradables como el accidente de D. Lorenzo Mendoza. Y como no podía ser de otra manera a sus siempre entrañables hermanos, José, excelente actor aficionado, el Tío Roberto, maestro de actores, político honesto y Juez pacificador de pleitos ajenos, su hermana Pepita y el menor Jesús. Una familia integrada totalmente en la actividad cultural y social de Paiporta. ¡Recuerdos de otros tiempos!.

PAIPORTA

■ **DON RAMON FERRANDIZ AZNAR**



Don Ramón Ferrándiz Aznar, jefe de tren, con residencia en Paiporta, se ha jubilado después de cuarenta y un años de servicios en el ferrocarril de Villanueva de Castellón.

El fútbol, del que se confiesa un poco hincha, y la lectura son sus distracciones favoritas. En su bien nutrida biblioteca abundan las obras de escritores costumbristas, que es el género literario que más le gusta. (E. G.)

Columna publicada en el Boletín "POR TODA LA RED", nº 225, octubre 1982.



Ramón Ferrandis, jefe de tren.



Hermanos Ferrandis: Jesús, Roberto, Ramón y José.



D. Ramón Ferrandis en su entrevista con Juan Oliver, Cronista Oficial. Paiporta, 16 de marzo de 2010.



Datos para la historia

Nombres de Calles y Plazas de Paiporta sujetos a los avatares históricos en España y en Paiporta

CALLES

| República | Gobierno Nacional | Pleno | Actual |
|--------------------|----------------------------|-----------|----------------------------------|
| República | Caudillo | 12/6/1979 | 1º de Mayo |
| Pablo Iglesias | José Antonio | 12/6/1979 | Constitución |
| Fernando Valera | Calvo Sotelo | 12/6/1979 | Antonio Machado |
| Roberto Castrovido | Iglesia | 12/6/1979 | Iglesia |
| Fuente | General Fanjul | 12/6/1979 | La Font |
| Fontana Rosa | Mártires de la Tradición | 6/12/1979 | Miquel Grau |
| Luis Sirval | Virgen de los Desamparados | | Virgen Desamparados |
| Blasco Ibáñez | San Jorge | | San Jorge |
| Emilio Cautelar | San Roque | | San Roque |
| Manuel Azaña | San Francisco | | San Francisco |
| Unamuno | Ruiz de Alda | 6/11/1979 | Antic Regne de València |
| Mariana Pineda | San José | | San José |
| Galán y García | General Primo de Rivera | 12/6/1979 | Convent |
| José Nakens | General Sanjurjo | 12/6/1979 | Doctor Peset |
| Pi y Margall | San Vicente | | San Vicente |
| Santiago García | General Godet | 12/6/1979 | Federico García Lorca |
| Florida | General Varela | | Florida |
| (Término Picanya) | 24 de mayo | 6/11/1979 | 9 D´Octubre |
| No existía | Maria de la O | 6/11/1979 | Ausias March |
| No existía | María Auxiliadora | 28/2/1980 | Avda Francisco Císcar |
| No existía | Alcázar de Toledo | 7/2/1980 | Doctor Ferrand |
| No existía | Federico García Sanchis | 11/9/1980 | Félix Rodríguez de la Fuente |
| No existía | No existía | | Francisco Císcar |
| No existía | Benetúser | 12/6/1979 | Maestra Doña Juana |
| No existía | Francisco Carbonell | 6/12/1979 | Músic Mestre Ramón Navarro Galán |

PLAZAS

| | | | |
|------------------------|------------------------|-----------|-------------------------------|
| Dr. Gómez Ferrer | Plaza del General Mola | 12/6/1979 | Plaza Vte Blasco Ibáñez |
| Plaza Francisco Císcar | Plaza Francisco Císcar | 12/6/1979 | Plaza País Valencià |
| | Plaza País Valencià | | Plaza Iglesia Sant Jordi |
| No existía | Plaza Columbicultura | 12/6/1979 | Plaza de la Cenia |
| No existía | | 12/6/1979 | Plaza Maestro Joaquín Rodrigo |

PUENTES

| | | | |
|---------------|-----------------------|-----------|-------------------------|
| Alcalá Zamora | Puente General Aranda | | Pont Vell |
| Puente | No existía | | Pont Nou |
| Puente | No existía | 6/11/1979 | Puente de la Diputación |
| Pasarela | No existía | | Pasarela |

Bibliografía

- Oliver Chirivella, Juan y Ballester-Olmos, José. "Paiporta, una ciudad, una Iglesia y sus Gentes", 2004.
- Ayuntamiento de Paiporta, Actas de las sesiones Plenarias de 1956-1960.
- Archivo Histórico y Museo Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. - Técnico Virginia García Ortells. - Textos y Fotografías.
- Fotografías: Archivo Juan Oliver, Archivo Municipal, Ramón Ferrandis y Enrique Cortina.