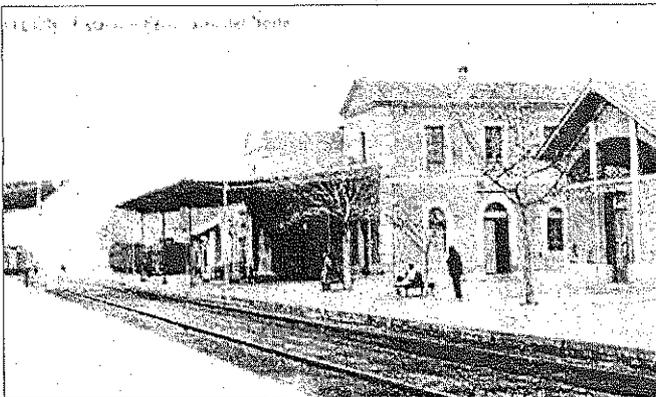
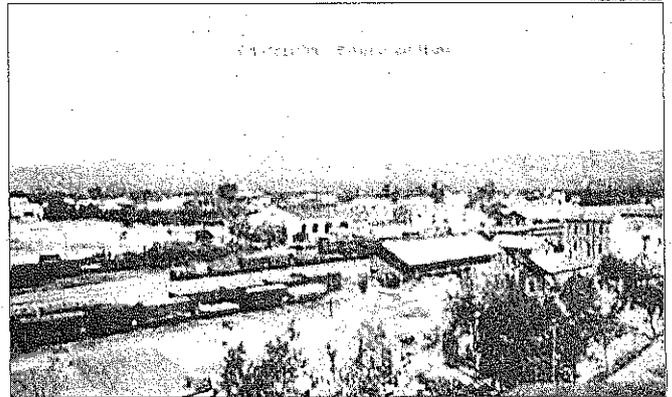


REPORTAJE
DEL DOMINGO

Memoria histórica



► La estación del Norte de Castellón con la llegada del primer ferrocarril a la ciudad.



► Vista general de las instalaciones ferroviarias en Castellón en sus primeros años.

150 años de la llegada del ferrocarril a Castellón

El 26 de diciembre de 1862 se inauguró la primera línea de tren con Valencia

Las necesidades sociales de la época llevaron a ejecutar una obra fundamental

VICENTE CORNELLES
vcornelles@perimediteraneo.com
CASTELLÓN

"La llegada del tren a la ciudad de Castellón el 26 de diciembre de 1862 supuso un cambio considerable en ahorro de tiempo y comodidad en lo que respecta a los medios de transporte que en esa fecha unían las ciudades de Valencia y Castellón". Así lo afirma de entrada Ernest Hernán Saiz, presidente de la Asociación Cultural del Ferrocarril Valenciano, a la hora de valorar la llegada del primer tren a la capital de La Plana, ese 26 de diciembre de 1862. Es decir, estamos a punto de celebrar los 150 años de la presencia del ferrocarril en nuestra ciudad y lo que ello supuso en las transformaciones económicas, sociales y de medio de transporte.

"Hasta esa fecha, los medios de comunicación eran solo los carreteros que con diligencias con tracción animal enlazaban las ciudades de una manera lenta e insegura", apunta. "Por Castellón pasaba la ruta principal que unía Cataluña con Valencia a través de Tarragona, Tortosa y Sant Mateu, que seguía la ya vieja ruta romana de la *Via Augusta* y en todas estas localidades y a su paso surgieron grandes núcleos de posadas y ventas que hacían que los largos viajes fueran un poco más confortables", cuenta Hernán.

"La importancia de esta ruta era tal, que José de Campo, marqués de Campo, pronto



► Fachada de la primigenia estación en los primeros años del siglo XX en una época de prodigios.

fijó su mirada en la llegada del tren a Castellón y Tarragona".

Por ello, añade, el presidente de la Asociación Cultural del Ferrocarril Valenciano, "el 3 de junio de 1855 se aprueba por la Ley General de ferrocarriles la ampliación de la sección de Valencia a Tarragona que uniría el ferrocarril de Valencia al Grao y Xàtiva que el mismo marqués de Campo gestionaba a través de la Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Xàtiva".

Con la ley de 5 de julio de 1856 se entrega la concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona en el que se recogía: "Enlazando en Valencia con el ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa y

LEY DE FERROCARRILES

En 1856 se aprueba la concesión ferroviaria Valencia-Tarragona

ANTIGUA ESTACIÓN

Tras unas instalaciones provisionales se inaugura la estación en 1864

siguiendo la orilla izquierda del Turia pasará por Castellón para enlazar en Tarragona con el ferrocarril que desde este punto vaya a Barcelona para pasar a Francia".

95 MILLONES DE REALES // En estos esbozos históricos, Hernán apunta que "este ferrocarril recibiría 240.000 reales el kilómetro de subvención estatal, de las cuales la tercera parte la abonaron las provincias por donde discurría". "La construcción de otra línea que uniría Játiva con Almansa hizo que se pudiese aumentar el capital de la empresa a 95 millones de reales y que la subvención estatal aumentase a además de cambiar su denominación, llamándose a

partir de la Real Orden del 5 de Marzo de 1862 Sociedad de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona conocida como A.V.T y que perduró hasta el 1 de enero de 1892 fue transferida a la Compañía del Norte.

Los trabajos de la línea hacia Castellón y Tarragona fueron a buen ritmo. De manera oficial el ferrocarril entre Valencia y Castellón se inauguró el 26 de diciembre de 1862 siendo alcalde de la ciudad Jaume Bellver. Un festejo "que fue celebrado por la población que recibieron al tren junto a las autoridades municipales", cuenta Hernán de la génesis de la llegada del primer tren a la ciudad de Castellón.

PUNTE METÁLICO // Durante la construcción del tramo viario se presentaron algunos inconvenientes "como el que ocurrió al construirse el puente metálico sobre el río Mijares, cuyo proyecto fue redactado por Antonio Revenga que era el ingeniero de caminos de la compañía". "El puente, formado por 7 tramos metálicos y sustentado por pilas de hierro fundido sobre basamentos de sillería tuvo que ser modificado para evitar problemas ante avenidas producidas por el río, por lo tanto pasó a ser totalmente de sillería, y reduciéndose de 7 a 4 tramos de luz, sobre pilas de 12 metros de altura", relata.

TRAZADOS // El presidente de la Asociación Cultural del Ferrocarril Valenciano también destaca "la modificación que sufrieron los trazados originales entre Nules y Vila-real y entre Castellón y Alcalá de Xivert. Estos fueron autorizados en la Real Orden de 13 de diciembre de 1861, 3 de octubre de 1862 y 2 de febrero de 1863 respectivamente y supusieron un aumento del trazado de 9.760 metros".

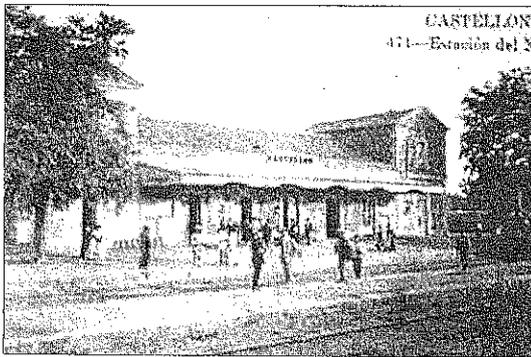
Asimismo, la antigua estación de Castellón es un edificio que data del año 1864 y que sustituyó a uno provisional que albergó las funciones ferroviarias los dos primeros años tras la inauguración del servicio ferroviario".



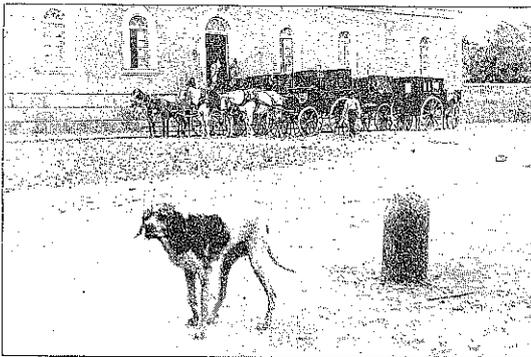
►► 1972: Una pareja con su hijo en los antiguos andenes de la estación de Castellón.



►► 1956: Un grupo de niños suben al tren para ir de campamento a Alcossebre.



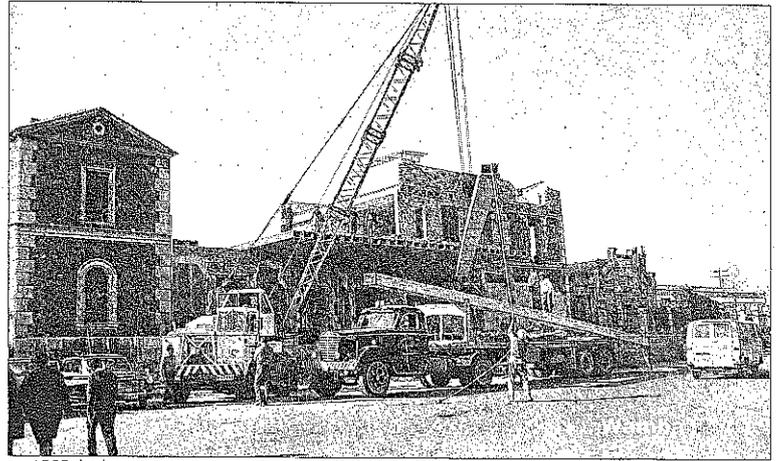
►► Las vías férreas en un daguerrotipo de principios de siglo.



►► 1908: Estampa nostálgica de la antigua estación del Norte.

CRECIMIENTO URBANÍSTICO, SOLUCIÓN Y PROBLEMA

Las consecuencias urbanísticas para la ciudad con el ferrocarril



►► 1966: La imagen nos muestra la remodelación de la antigua estación de tren de Castellón.

|| V.C. CASTELLÓN

"Las repercusiones territoriales de la llegada del ferrocarril fueron considerables en La Plana, aunque los mayores problemas urbanísticos se generaron con el paso del tiempo en Castellón, donde el rápido crecimiento del tejido urbano acabó provocando la existencia de dos ciudades separadas por las vías, que también aquí originan el doble efecto de atracción y barrera", cuenta en su estudio histórico el profesor Javier Soriano, que apela a la literatura popular como *Contra la ciutat. Dalt de la via, escenes d'un altre temps*.

"Hablar de *dalt de la via* significaba referirse a otra ciudad, en la que las vías de comunicación —tanto el tren como la N-340— definían un barrio que tuvo características sociales y económicas propias durante más de un siglo", dice Soriano.

Era una zona "residencial en la que se convivía con la indus-

tria (textil y auxiliar del automóvil), las bodegas y destilerías, los talleres de automóviles y el cementerio municipal, que a su vez impulsaba la apertura de floristerías y empresas del mármol... Esa ciudad ubicada más allá de la vía del tren suponía un auténtico muro fronterizo, donde encontraban acomodo fundamentalmente los inmigrantes procedentes del interior de la provincia y de Teruel, La Mancha, Extremadura y Andalucía y acabaron ligadas a la evolución del ferrocarril".

'DALT DE LA VIA'

"Las vías del ferrocarril dividieron a la ciudad en dos mitades"

"La principal consecuencia de la mayor utilización del camino de hierro Valencia-Barcelona fue, de forma indirecta, la demolición de las murallas —su función defensiva carecía de valor a finales del siglo XIX y, por supuesto, a partir de 1900— y la paulatina conquista del oeste por la ciudad", añade Soriano, que habla de que "junto a la creación de viviendas y barrios por generación espontánea se produce una urbanización planificada y que, hasta cierto punto, es precedente de las grandes operaciones del presente, ya que el sector occidental es objeto de una serie de intervenciones encaminadas a integrar la estación de ferrocarril en el entramado urbano". De esta forma, cita tres proyectos que marcarán esta conexión con el centro urbano: el proyecto para crear el parque Ribalta, el Hospital Provincial y, por último, en 1887 la inauguración de la plaza de toros. ■

Desde una vertiente más histórica y de investigación, el profesor de Geografía Humana de la Universitat Jaume I, Javier Soriano, en su trabajo *La doble llegada del ferrocarril a Castellón de la Plana. Su incidencia en el territorio y en la ciudad*, evoca esta llegada del primer tren a la capital de la Plana: "En vísperas de la Navidad de 1862 llegaba el ferrocarril a la capital de La Plana, cuando la ciudad apenas superaba la barrera de los 20.000 habitantes y su crecimiento urbanístico empezaba a experimentar una aceleración, acompañado por el despegue económico y con la recién estrenada capitalidad de provincia (1833) como acicate para emprender una auténtica reforma interior. La primera locomotora a vapor llegaba el 22 de noviembre de 1862, aunque la

vía férrea Valencia-Castellón se inauguró oficialmente el día 20 de diciembre". "La imagen capturada por los primeros pasajeros de la línea Valencia-Castellón a finales del siglo XIX era eminentemente agrícola —campos de cultivo de regadío y secano combinados con marjales— ya que el tren nacía como una infraestructura pensada para no limitar el crecimiento de las ciudades, por lo que se buscaron para las estaciones emplazamientos relativamente distantes de los centros urbanos", señala Soriano la importancia geoestratégica de ese nuevo medio de transporte. Una presencia del ferrocarril que supondrá todo un avance en el transporte no solamente de pasajeros, sino también en la evolución económica y social. ■