



**GONZÁLO ROGEL, Esteban; JIMÉNEZ BELENGUER, Xavier; ANDRÉS GRAMAGE, Enrique; PERÍS TORNER, Juan; MONROY PEÑA, Fernando.** *150 años de la llegada del ferrocarril a Castellón.* Castelló: Diputació de Castelló, 2013. 124 pàgs. i ils. [22 x 20,5].

El llibre commemora el 150 aniversari de l'arribada del tren a la ciutat de Castelló i observa com la indústria del sector es va adaptar a la normativa de 1844 i la de 1850. Esmenta els diverses etapes que hi hagué per la construcció de les línies i circuits, els atacs que varen patir dels carlistes, el desenvolupament de la companyia AVT (Almansa, València i Tarragona), la col·laboració dels ferrocarrils en el trasllat de les tropes liberals des de Vinaròs a Sagunt, fet que va servir per ajudar a la proclamació d'Alfons XIII. Exposa la trajectòria de la línia fins que va ser nacionalitzada l'any 1941, ja que les companyies privades (Norte, MZA, Andaluces i la Nacional del Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España) no podien assolir les despeses per la reconstrucció de la línia després de la Guerra Civil (1936-39). La substitució de l'estació de la plaça d'Espanya de Castelló per la del Passeig de Ribalta, l'arribada dels trens d'alta velocitat, etc...

En conjunt, el llibre inclou 5 treballs que estudien bàsicament el desplaçament des de Castelló a València i d'Almansa-València-Tarragona. L'any 1862 el tren va començar a circular des de Castelló fins a València, Sagunt, Nules i La Plana. En un primer moment es feien uns 78 Km. de mitjana i els trajectes incloïen parada a moltes petites estacions.

Va ser l'economia de mercat la que va afavorir la circulació dels trens. Aquests serviren per comunicar diverses zones de difícil accés per causa de la geografia i per tant varen tenir un paper important en el trasllat de matèries primeres. El marquès José Campo Pérez va ser un dels seus promotors i va contribuir en la implantació del tren a Castelló i València.

S'estudia la ATV, pel destacat paper que va tenir en el període 1878 a 1891, en el moment de l'expansió de l'agricultura comercial. Es comenten aspectes relacionats amb la modificació del carburant: primer va ser el vapor i després el diesel (1955). Pel que fa a les locomotores es va anar modificant la seva capacitat per poder arrossegar molts vagons per causa de l'increment del nombre de viatgers i mercaderies, etc. Per tant, les locomotores amb dos eixos acoplats varen ser les més utilitzades en les línies de la ATV, aquestes estaven pensades per a viatgers; després es va passar a les locomotores de tres eixos per remolcar trens de mercaderies, de quatre eixos, etc.

De fet els autors mostren tenir un coneixement en la matèria i esmenten aspectes històrics, el progrés tècnic en les màquines i la línia, i detalls com el tipus de materials que varen remolcar els ferrocarrils amb gran nombre de dades i gràfics.



*Traducción de la reseña anterior:*

El libro conmemora el 150 aniversario de la llegada del tren a la ciudad de Castellón y observa como la industria del sector se adaptó a la normativa de 1844 y a la de 1850. Menciona las diversas etapas que hubo para la construcción de las líneas y circuitos, los ataques que padecieron de los carlistas, el desarrollo de la compañía AVT (Almansa, Valencia y Tarragona), la colaboración de los ferrocarriles en el traslado de las tropas liberales desde Vinaroz a Sagunto, hecho que sirvió para ayudar a la proclamación de Alfonso XIII. Expone la trayectoria de la línea hasta su nacionalización en 1941, ya que las compañías privadas (Norte, MZA, Andaluces y la Nacional del Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España) no podían hacer frente a los gastos para reconstruir la línea tras la Guerra Civil (1936-39). La sustitución de la estación de la Plaza de España de Castellón por la del Paseo de Ribalta, la llegada de los trenes de alta velocidad, etc...

En conjunto, el libro incluye 5 trabajos que estudian básicamente el desplazamiento desde Castellón a Valencia y de Almansa-Valencia-Tarragona. El año 1862 el tren empezó a circular desde Castellón hasta Valencia, Sagunto, Nules y La Plana. En un primero momento se hacían unos 78 Km. de media y los trayectos incluían parada en muchas estaciones pequeñas.

La economía de mercado favoreció la circulación de los trenes. Estos sirvieron para comunicar diversas zonas de difícil acceso a causa de la geografía y por tanto tuvieron un papel importante en el traslado de materias primas. El marqués José Campo Pérez fue uno de sus promotores y contribuyó en la implantación del tren en Castellón y Valencia.

Se estudia la ATV, debido al papel destacado que tuvo en el periodo 1878 a 1891, momento de la expansión de la agricultura comercial. Se comentan aspectos relacionados con la modificación del carburante: primero el vapor y después el diesel (1955). En cuanto a las locomotoras se fue modificando su capacidad para poder arrastrar muchos vagones debido al incremento del número de viajeros y mercancías, etc. Por lo tanto, las locomotoras con dos ejes acoplados fueron las más utilizadas en las líneas de la ATV, estas se hallaban pensadas para viajeros, después se pasó a las locomotoras de tres ejes para remolcar trenes de mercancías, de cuatro ejes, etc.

De hecho, los autores muestran tener un conocimiento en la materia y mencionan aspectos históricos, el progreso técnico en las máquinas y la línea, y detalles como el tipo de materiales que remolcaron los ferrocarriles con un gran número de datos y de gráficos.

IHE  
(Secretaría de la revista)