



PERIS TORNER, Juan. *Ferrocarriles auxiliares de las obras de los puertos de la provincia de Castellón: Puertos de Vinaroz, Benicarló, Peñíscola y Burriana.* Castelló de la Plana: Diputació de Castelló, 2019. 184 pàgs. [20,5 x 22].

Dins de la història del ferrocarril al nostre país, la figura de Juan Peris Torner destaca tant com a investigador com a publicista, a més de divulgador a les noves xarxes socials, sense oblidar el seu compromís en la promoció de l'associacionisme per a conservar la memòria ferroviària, tal i com posa de manifest la seva implicació en l'*Asociación de Amigos del Ferrocarril-Castelló*, l'*Asociación para la Preservación Industrial* o la *Federación de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril* de la Comunitat Valenciana.

Després d'una sèrie de treballs focalitzats en les connexions entre el port i el ferrocarril a Castelló, com *El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castelló de la Plana 1888-1963* i *El ferrocarril de Les Serretes, ferrocarril auxiliar de las obras del Puerto de Castellón*, amb el present llibre l'autor aprofundeix en el seu estudi sobre els ferrocarrils auxiliars, en aquesta ocasió explicant el seu paper fonamental en les obres de construcció dels ports de Vinaròs, Benicarló, Peñíscola i Burriana. Peris Torner assenjala les diferents característiques de cada projecte, tots ells relatius a instal·lacions portuàries en localitats considerades emergents en el segle XIX.

El llibre comença amb el ferrocarril auxiliar del port de Vinaròs, el primer de tots quatre que va ser construït i que, malgrat comptar amb unes instal·lacions menors en comparació amb els ports de les grans ciutats, va destacar pel seu impuls comercial i industrial. A continuació s'explica el procés de construcció del port de Peñíscola, que combinava el seu caràcter militar com a enclavament de defensa costanera, amb l'activitat pesquera. Sobre el port de Benicarló destaca el fet que l'Estat no va participar en la primera fase de desenvolupament del port, la qual cosa, després de la fallida de la seva societat promotora, va retardar les obres fins que l'Estat, durant la Dictadura de Primo de Rivera, va prendre les regnes del projecte. Finalment, en el cas de Burriana ens trobem amb la major aportació estatal a un port que va combinar el seu caràcter exportador (gràcies a la producció local de cítrics) amb la seva funció de base per a la flota pesquera.

IHE
(Secretaria de la revista)



Traducción de la reseña anterior:

Dentro de la historia del ferrocarril en nuestro país, la figura de Juan Peris Torner destaca tanto como investigador como publicista, además de divulgador en las nuevas redes sociales, sin olvidar su compromiso en la promoción del asociacionismo para conservar la memoria ferroviaria, tal y como pone de manifiesto su implicación en la Asociación de Amigos del Ferrocarril-Castelló, la Asociación para la Preservación Industrial o la Federación de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril de la Comunidad Valenciana.

Tras una serie de trabajos focalizados en las conexiones entre el puerto y el ferrocarril en Castellón, como *El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castelló de la Plana 1888-1963* y *El ferrocarril de Les Serretes, ferrocarril auxiliar de las obras del Puerto de Castellón*, con el presente libro el autor profundiza en su estudio sobre los ferrocarriles auxiliares, en esta ocasión explicando su papel fundamental en las obras de construcción de los puertos de Vinaroz, Benicarló, Peñíscola y Burriana. Peris Torner señala las diferentes características de cada proyecto, todos ellos relativos a instalaciones portuarias en localidades consideradas emergentes en el siglo XIX.

El libro empieza con el ferrocarril auxiliar del puerto de Vinaroz, el primero de los cuatro que fue construido y que, a pesar de contar con unas instalaciones menores en comparación con los puertos de las grandes ciudades, destacó por su impulso comercial e industrial. A continuación se explica el proceso de construcción del puerto de Peñíscola, que combinaba su carácter militar como enclave de defensa costera, con la actividad pesquera. Sobre el puerto de Benicarló destaca el hecho de que el Estado no participó en la primera fase de desarrollo del puerto, lo que, tras la quiebra de su sociedad promotora, retrasó las obras hasta que el Estado, durante la Dictadura de Primo de Rivera, tomó las riendas del proyecto. Finalmente, en el caso de Burriana nos encontramos con la mayor aportación estatal a un puerto que combinó su carácter exportador (gracias a la producción local de cítricos) con su función de base para la flota pesquera.

IHE
(Secretaría de la revista)