

Suscripción a la Gaceta. Dada la extraordinaria naturaleza de la presente publicación, no es menester pago o abono alguno. La Gaceta Histórica, adscrita a la declaración de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo de 2021 como Año Europeo del Ferrocarril, rememora la génesis de la línea del tramo ferroviario València - Tarragona.

AÑO 0

GACETA HISTÓRICA

DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL VALÈNCIA-TARRAGONA
REPERTORIO IMPARCIAL DE NOTICIAS SOBRE SU PROYECCIÓN Y CONSTRUCCIÓN

Redacción y diseño. Idea original de la Cátedra Demetrio Ribes (UV), con la colaboración de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad y del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo. Las noticias y anuncios reproducidos respetan la ortografía de la época.

Edición especial MMXXI



NUEVA SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES DE ALMANSA A VALENCIA Y TARRAGONA

De nuestra redacción, 6 de marzo de 1861. En la jornada de ayer, la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Játiva y a El Grao de Valencia adoptó el nombre de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona. Su fortaleza queda amparada en las tareas ya realizadas y en un capital que alcanza los 95 millones de reales. El señor José Campo se convierte en contratista constructor de la nueva línea de València a Tarragona, comprometiéndose a ejecutarla por 432.000 reales/kilómetro.

LA LÍNEA VALÈNCIA-TARRAGONA PROYECTO DE UNA SOLA EMPRESA

De nuestra redacción, 23 de marzo de 1861. Tras la sorprendente subasta acontecida el pasado 12 de marzo, una Real Orden emitida el 21 del mismo mes sancionó la adjudicación de construcción del trayecto íntegro entre València y Tarragona a la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, con una subvención de 62.473.440 reales.

INGENIERO INGLÉS

Desde el *Diario Mercantil de Valencia*, 6 de abril de 1861. “Segun escriben de Castellon ha llegado ya á aquella capital un ingeniero inglés encargado de revisar los estudios del ferro-carril, en el trayecto que media entre Castellon y el Ebro. Parece que se piensa en salvar las cuestras de Oropesa y aun la de Alcalá de Chisvert, desviando un poco la línea, si así es posible vencer tan grave dificultad.”

COMIENZAN LAS EXPROIACIONES PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

Desde el *Diario Mercantil de Valencia*, 5 de mayo de 1861. “En el BOLETÍN OFICIAL de ayer ha aparecido la nómina de los propietarios y arrendadores de los terrenos que deben ser espropiados en el término municipal de Meliana para la construccion del ferro-carril de Valencia á Tarragona. Los interesados han de presentar sus reclamaciones dentro del inprorogable término de 12 dias, y lo hacemos público á fin de que llegue á conocimiento de todos. Estas y futuras espropiaciones pueden consultarse en las dependencias municipales destinadas a tal efecto.”

MODIFICACIONES DEL TRAZADO EN VILLARREAL

Desde el *Diario Mercantil de Valencia*, 18 de junio de 1861. “Segun dicen de Castellon, el Sr. Trenor, ingeniero del ferro-carril, y Mr. David, ingeniero inglés, encargados de rectificar los planos de la misma via entre dicha ciudad y el Ebro, están practicando algunos reconocimientos para modificar los trazados primitivos, especialmente en la parte de Villarreal. Segun parece, pasarán los rails por la parte del secano, ó lo que es lo mismo, por la izquierda de aquel pueblo, evitándose así las costosas espropiaciones, que en otro caso se habian de satisfacer.”

EL PUENTE SOBRE EL EBRO

Desde el *Diario de Tarragona*, 30 de junio de 1861. “Se encuentra en Tortosa estudiando el trazado para el ferro-carril de Valencia á Tarragona el ingeniero señor Verdugo. Parece que el puente que ha de echarse sobre el Ebro estará más inmediato de lo que se creía.”

CONFLICTO EN EL TRAZADO DE LA TERCERA SECCIÓN DEL FERROCARRIL VALÈNCIA - TARRAGONA

Diario de Tarragona, 19 de enero de 1862. “Ha llegado á esta ciudad el señor Trenor, ingeniero de la empresa constructora del ferro-carril de Valencia á Tarragona. Dicho señor vá á establecer sus oficinas, y á empezar á instruir los expedientes de espropiación, para inmediatamente meter en trabajos los kilómetros comprendidos, desde el rio Francolí hasta Hospitalet, que están a su cargo. Esto significa que el señor Campos y el Crédito Valenciano, desentendiendo el porvenir de una via tan importante como la del litoral del mediodia, sacrifican sus rendimientos y crean una situacion comprometida á la explotacion de la misma, por no haber variado el trazado de la tercera seccion, encerrada entre el Ebro y Tarragona. Sensible es que los intereses respetables de Tortosa y Reus no hayan sido atendidos en ocasion tan solemne y decisiva, pero nadie sufrirá tan de cerca ni tan duramente las consecuencias de un trazado tan desatentado y absurdo, á todas luces, como los pobres accionistas del ferro-carril de nuestro litoral. De cualquier modo que sea es inutil ya discurrir. Es lo cierto y positivo que la línea ferrea valenciana y tarraconense, al cruzar el

Ebro se dejará á unos 6 kilómetros de distancia á Tortosa; que tendrá sus estaciones en la Ampolla y en la Atmella para cuando se creen alli poblaciones y se roten los terrenos y produzca aquel desierto algo que no sean piedras; que despues se vendrá por bajo de Hospitalet á buscar á Cambrils; que luego habrá una estacion en Salou y que de aquí saldrá la línea para Tarragona, paralela á la que hoy existe desde Vilaseca, para quedarse parada en el Francolí, pues los estudios para entrar en esta ciudad y establecer la estacion, no se han hecho. Ésta será una cuestion algo mas delicada que lo que á primera vista aparece.”

PRUEBA DEL FERROCARRIL DE VALENCIA A MURVIEDRO

Desde *La Opinión*, 20 de marzo de 1862. “El gran agente de la civilización moderna ha estendido ya hácia el Norte de esta capital su poderoso brazo de hierro, como há mucho tiempo lo tenía dirigido hácia Mediodía. Por primera vez ayer la voz de la locomotora fue á dar á Murviedro el grito de vida y de progreso que despierta á los pueblos dormidos en indolente marasmo y los transforma y los redime de su atraso é ignorancia con el ardiente bautismo del vapor. El Sr. D. José Campo, constructor de la via y director gerente de la sociedad de los ferro-carriles de Valencia á Almansa y á Tarragona, tuvo la feliz idea de solemnizar el dia de su santo con el ensayo del nuevo trayecto, y á este fin dispuso una expedición de carácter amistoso y que fue honrada con la presencia de casi todas las personas mas distinguidas é ilustradas de esta capital.”

APERTURA INMINENTE DE LA SECCIÓN DE VALENCIA A MURVIEDRO

Desde *La Opinión*, 19 de abril de 1862. “Al reseñar el entusiasmo que en todos los pueblos comprendidos en la primera seccion de esta via ferrea produjo el ensayo practicado el dia de San José, manifestamos la esperanza de que en breve se abriria al servicio público el trayecto de camino que aquel dia recorrieron complacidas las distinguidas personas invitadas por su constructor. Esta esperanza se ha realizado ya, y el dia 20 comenzarán, para no sufrir

interrupcion en lo sucesivo, los trenes de viajeros y mercancías en el indicado trayecto. En breves dias se han terminado considerables trabajos, se ha recibido el camino por el señor ingeniero gefe de la división, y dando una prueba mas de su ilustrado celo y de la preferencia que le merecen los adelantos de estas importantes obras públicas, el señor ministro de Fomento se ha apresurado á conceder por telégrafo autorizacion al gobernador civil de la provincia, para que permitiese la inmediata explotacion de la via terminada. Dicho señor gobernador ha secundado con su reconocida ilustracion los deseos del señor ministro, y allanando toda clase de dificultades, ha conseguido que el primer dia de las próximas fiestas disfrute Valencia de esta importantísima mejora. La empresa y Valencia deben quedarle reconocidas.”

VALENCIA Á MURVIEDRO

Kilómetros	PRECIOS			
	Estaciones	1.ªcla.	2.ªcla.	3.ªcla.
		Rs. Cs.	Rs.Cs.	R s.Cs.
»	Valencia	»	»	»
15	Albuixech	4 14	2 59	1 50
19	Puig	5 24	3 28	1 50
22	Puyol	6 7	3 79	1 50
29	Murviedro	8 »	5 »	3 »

NORMAS DEL FERRO-CARRIL

Desde el *Almanaque Ilustrado y Libro de Memorias para el Año 1863*. “Todas las empresas admiten gratis al viajero 30 kilogramos de peso de EQUIPAJE (2 1,2 @. castellanas). Si se presenta el equipaje al despacho pasada la hora señalada (se cierra 15 minutos antes de la salida del tren) pagará á precio de encargos y no irá hasta el inmediato tren. Si se estraviase un baul, abonarán 500 rs., si una maleta 200 rs., un saco 80 rs., y 40 por una sombrerera. Se permite cambiar los BILLETES por otra clase superior. Se multa con el doble pago al que vaya sin su billete. Los niños de tres á seis años pagan medio asiento; los menores de tres años no pagan. Para toda alteracion que el viajero solicite debe dirigirse al jefe de la estacion ó al conductor del tren. Hay un reglamento especial para evitar los mil y un abusos que la mala fé y la ignorancia cometen a menudo en todas las vias, pudiendo confiar el viajero en el apoyo y seguridad que se le ofrece.”

ODA POPULAR A LA INAUGURACIÓN DEL TRAYECTO VALENCIA - MURVIEDRO

Desde *El Tío Nelo*, 26 de abril de 1862:

La de flores de Abril nupcial corona
El mundo ciñe á su risueña sien,
*Yhasta als camps de Morvedre,
à fer la mona,
Chiulant em pòrta y rebramant el tren.*

Al sonoro arrullar de la onda mansa
Vuelo entre flores, del placer en pos:
*¡Adios, oh cabañal! ¡oh Cap de Fransa!
¡Tràchic barranc de Carraixet, adios!!!*

Ya el que se aduerme en la florida vega
Sobre sus dos colinas, viejo Puig,
*Com t'infant en los pits d'una pasiega,
darrere es queda y amaganse fuig.*

¡Fértiles campos, cuyo nombre abona
Tu gloria, oh rey conquistador, salud!
¡Salut y adios, oh negra Calderona,

*Ya no t'inc pòr,
el pleit ya l'has perdut!*

PROBLEMAS SOLUCIONADOS

Desde *La Correspondencia de España*, 13 de julio de 1862. "Parece que han desaparecido los inconvenientes que se oponían a que la empresa del ferro-carril de Valencia a Tarragona, sentase la vía con la actividad que deseaba, por cuya razón esperamos que adelante rápidamente esta operación. Vencidas las dificultades á que dan siempre lugar las expropiaciones, no tardará en penetrar la locomotora en la estacion de Nules. Por fin llegó ya al Grao de Valencia, y se ha desembarcado, el magnífico puente de hierro que se ha de colocar sobre el Mijares, puente que se creía perdido, y qué a ser cierto este siniestro, hubiese retardado considerablemente la conclusion del camino."

IMPORTANTE ADQUISICIÓN PARA EL AUMENTO DE VIAJEROS

Desde *La Correspondencia de España*, 16 de Agosto de 1862. "Se han recibido en Valencia doce carruajes, de tercera clase, con imperial, destinados al nuevo camino que cruza hoy desde Valencia á Murviedro, y que muy pronto se abrirá al publico hasta Nules. Estos espaciosos coches, de una construccion no conocida todavía en las vías férreas valencianas, son capaces, cada uno de ellos, de noventa y dos viajeros."

CELERIDAD Y EMPEÑO EN LA TERCERA SECCIÓN DEL FERROCARRIL DE VALENCIA - TARRAGONA

Desde el diario *La Opinión*, 2 de diciembre de 1862. "Ferro-carril de Valencia á Tarragona. Hoy que se halla terminada completamente la primera seccion de esta vía y próxima á ponerse en explotacion, creemos que nuestros lectores verán con gusto el estado en que se hallan las obras de la tercera seccion, ó sea la comprendida entre el Ebro y Tarragona. Este trayecto comprende unos 73 kilómetros, de los cuales hay ya esplanados 21 y 7 de ellos engravados y á punto de colocar la vía."

En los 52 restantes se trabaja con una actividad pasmosa, pues hay ocupadas 56 brigadas que componen un total de cinco mil peones. Las obras de fábrica se ejecutan en esta seccion con tal esmero y solidez, que en sentir de personas competentes, si no superan en nada ceden á las mejores y mas notables de los ferro-carriles de España; motivo por el cual hemos oido hacer grandes elogios de los ingenieros españoles, los Sres. Verdugo y Trenor, que las dirigen."

BENICÀSSIM, PUNTO ESTRATÉGICO DE LAS OBRAS

Desde *La Correspondencia de España*, 28 de septiembre de 1862. "Siguen con actividad los trabajos de la vía férrea, en las diferentes secciones en las que está dividida, desde Castellon a Vinaroz. Aprobado definitivamente el último trazado, se salvarán las cuevas de Oropesa con un solo túnel. En las inmediaciones de Benicasim, se está practicando un desmonte en roca considerable. En el mismo punto se han establecido herrerías y almacenes, y se va á construir un edificio para los empleados. Se va á establecer el trazado definitivo en la seccion de Torreblanca, y están contratadas las obras de fábrica de toda esta línea. En Alcalá se concluyen los terraplenes y desmontes, y se activan las expropiaciones que no ofrecen serias dificultades. Todos estos trabajos se han contratado tambien. El puente del Mijares, se está montando con la mayor diligencia, y es de esperar que esta importante operacion concluirá antes de lo que se habia calculado. Colocado este puente, no tardará en entregarse al servicio público este camino hasta Nules, porque está casi todo concluido, y el hierro se pone lo mismo que el balastro con mucha actividad."

DE VALENCIA A CASTELLON EN FERRO-CARRIL

Desde *La Opinión*, 27 de diciembre de 1862. "Valencia está de enhorabuena y acaba de dar un nuevo paso en la vía de progreso y prosperidad en la que hace algunos años ha entrado.

El ferro-carril de Valencia á Tarragona es ya una completa realidad en su primera y mas importante seccion. La vecina provincia de Castellon se ve unida á la capital por la vía férrea, la cual borra la distancia que separaba á poblaciones de un mismo país, cuyos destinos económicos son los mismos, y que formarán muy pronto uno de los mas ricos y mejor explotados centros de produccion de la Península.

El Sr. D. José Campo, que llegó anteayer á esta ciudad, fue portador del permiso para la apertura de la seccion del ferro-carril comprendida entre Nules y Castellon; en el mismo dia se obtuvo por telégrafo el beneplácito del señor gobernador de aquella provincia, y ayer se abrió dicho trozo á la circulacion de los trenes.

En año y medio ha sido construida la línea de Valencia á Castellon que consta de 66 kilómetros, celeridad tanto mas plausible cuanto que simultáneamente

se ejecutaban trabajos importantísimos en las demas secciones del ferro-carril de Valencia a Tarragona."

VALENCIA Á CASTELLÓN

Kilómetros	Estaciones	PRECIOS		
		1.ªcla.	2.ªcla.	3.ªcla.
		Rs. Cs.	Rs. Cs.	R s.Cs.
»	Valencia	»	»	»
15	Albuixech	4 14	2 59	1 50
19	Puig	5 24	3 28	1 50
22	Puyol	6 73	7 9	1 50
29	Murviedro	8 »	5 »	3 »
»	Chilches	15 39	9 89	7 31
51	Nules	18 48	11 50	8 50
57	Burriana	20 00	13 11	9 69
62	Villareal	22 32	14 26	10 54
69	Castellon	24 84	15 87	11 73



Estación de Castellón.

DE VALENCIA A BARCELONA EN MENOS DE 20 HORAS

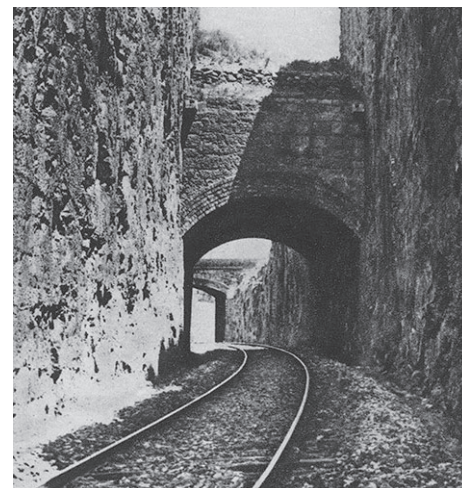
Diario de Tarragona, 26 de junio de 1863. Leemos en el diario *Avisador* de Valencia: "Parece que la empresa constructora del ferro-carril de Valencia á Tarragona, ha pasado ya el oportuno aviso á la sociedad concesionaria de hallarse terminada la sección de Castellon á Benicásim, un trayecto de unos 10 kilómetros. Recibidas las obras por el ingeniero jefe de esta division de ferro-carriles, es de esperar que la inauguración de este trozo de camino tendrá lugar dentro de breves dias. Como se vé nos vamos aproximando á pasos acelerados á la capital del principado de Cataluña, pues aunque la colosal obra del puente sobre el rio Ebro, retrasará algún tanto la completa terminación del camino, este inconveniente no obsta para que, tal vez en los primeros meses del año próximo, pueda verificarse el viaje á Barcelona invirtiendo solo 16 ó 20 horas. Decimos esto porque en dicha época es muy probable se halle ya terminado el túnel de las cuevas de Oropesa, y vencido este obstáculo hallándose como se halla completamente concluida la esplanacion desde Tarragona al Ebro y sentada la vía en su mayor parte, podrá salvarse el paso del rio Ebro por medio del trasbordo, el cual es fácil verificar estableciendo un puente de barcas."

ESTACIÓN DE CHILCHES

Diario de Tarragona, 23 de septiembre de 1863. "El dia 16 del actual quedará abierto al servicio público la estación de Chilches, situada en el kilómetro 41 de la línea de Valencia á esta capital; haciendo escala en ella todos los trenes ordinarios ascendentes que cruzan el trayecto de Valencia á Castellon."

INAUGURACIÓN DEL TRAYECTO DE CASTELLON Á BENICASIM Y DEL ASILO DE PÁRVULOS DEL SR. CAMPO

Desde *La Opinión*, 19 de noviembre de 1863. "Esta mañana á las diez se inaugurará la sección de Castellon á Benicasim, en el ferro-carril de Tarragona, con asistencia de las autoridades de la vecina provincia y los representantes de la empresa constructora. Tiene tanto interés Valencia en la rápida terminacion de esa vía, que ha de ponernos en comunicación inmediata por el litoral con la red de los ferro-carriles europeos, que pocas noticias pueden ser tan gratas á nuestros paisanos, como la de la apertura de una nueva seccion de este camino. Hoy llegará la locomotora á los pies de la quebrada cuesta de Oropesa, que parece levantarse para negarnos el paso, y no tardará el dia en que rompiendo las entrañas de aquellas tierras, seguirá su curso triunfal por las playas del Principado. Al mismo tiempo que silbe el vapor por vez primera en los campos de Benicasim, resonará tambien por primera vez la tierna voz de los niños en el Asilo de párvulos, que Valencia debe á la noble generosidad del señor Campo. Todos los valencianos han visto levantarse en uno de los barrios mas poblados por la clase honrada y laboriosa de nuestros artesanos, el bello edificio dedicado á ser albergue de la niñez y fecunda escuela de su virtud é ilustracion. Allí tendrá lugar la hermosa fiesta con que el Sr. Campo solemniza de una manera que honrará en lo futuro su memoria, los días de nuestra Reina. De este modo dos elementos poderosos de progreso material y de progreso moral, serán dedicados á nuestra querida Soberana en dia tan solemne, por el patricio a quien Valencia debe la iniciativa de la mayor parte de sus mejoras. La inauguracion del Asilo del Sr. Campo se celebrará á la una de la tarde con la mayor solemnidad, asistiendo nuestras autoridades y otras personas distinguidas al acto de la apertura, y asociándose con su aplauso a tan alta prueba de ilustrada caridad."



Vía cercana a Benicàssim.

CONFLICTO SOBRE LA UBICACIÓN DEL PUENTE SOBRE EL EBRO

Desde el diario *La Opinión*, 13 de mayo de 1864. “Ayer anunciamos la llegada á nuestra ciudad del Sr. Saa-vedra Meneses, director general de obras públicas, cuyo viaje á esta capital, segun nuestras noticias, reconoce por causa la grave cuestion del emplazamiento del puente del rio Ebro, que debe construir la empresa del ferrocarril de Valencia á Tarragona, y acerca de cuyos proyectos han informado ya varias personas entendidas y de carácter oficial. Parece que la ciudad de Tortosa pretende que el puente se levante en el punto mismo de aquella ciudad, mientras la empresa, fundada en los proyectos de los estudios aprobados y en razones económicas de consideracion, propone construirlo á alguna distancia del sitio designado por la referida ciudad de Tortosa. Tenemos entendido que la variacion es tan importante, que de construirse en uno ú otro punto, varian los presupuestos en diez millones de reales.”

CONSEJO DE ESTADO FAVORABLE A TORTOSA

Diario de Tarragona, 8 de julio de 1864. “En la cuestión que ha pendido en el Consejo de Estado sobre variacion del trazado del ferrocarril de Valencia á Tarragona acerca del emplazamiento del puente sobre el Ebro y colocacion de la estacion de Tortosa, se ha declarado de real orden, de conformidad con el parecer unánime del Consejo de Estado en pleno, que el pliego de condiciones de la concesion al determinar que la línea ferrea se dirigirá por Tortosa, y que se establecerá en este punto una estacion de primera clase, obliga á que el ferrocarril pase lo mas cerca posible de la ciudad. S. M. ha tenido á bien resolver que ciñéndose á esta condición el ingeniero jefe de la división de Valencia, forme el proyecto definitivo, fijando el emplazamiento de la estacion de Tortosa, cerca de los muros de la ciudad. Tambien se autoriza á la empresa concesionaria para que á su vez estudie y presente los proyectos que juzgue convenientes para el puente del Ebro y trazado inmediato al mismo, pero ciñéndose á la condicion de acercarse todo lo más posible á Tortosa, y de colocar la estación inmediata á los muros de la poblacion.”

SUICIDIO EN EL FERROCARRIL

Diario de Tarragona, 30 de agosto de 1864. “En el primer tren de la línea de Valencia á Tarragona se envenenó el 25 una joven, á quien se le suministraron los primeros auxilios en la estacion del Puig; pero su estado era tan grave que hubo necesidad de administrarle desde luego la estremauncion, falleciendo á los pocos momentos. Parece que esta joven era de Albuixech, y que en el trayecto que media desde este punto á la estacion del Puig, sacó un frasquito, absorbiendo el líquido que contenia, operacion que, á pesar de haber sido observada por algunos viajeros, no inspiró á estos ninguna sospecha, hasta que poco después, vieron con grande sorpresa, que la joven iba perdiendo el sentido, pero, como es natural, ningún auxilio pudieron prestarle.”

ABIERTO A LA EXPLOTACIÓN EL FERROCARRIL DE VALENCIA A TARRAGONA

La Correspondencia de España, 12 de marzo de 1865. “Hoy domingo habrá quedado abierto á la explotacion el ferro-carril de Valencia a Tarragona, línea de 262 kilómetros que tiene las estaciones siguientes: Valencia, Albuixech, Puig, Puzol, Murviedro, Almenara, Chilches, Nules, Burriana, Villareal, Castellon, Benicasim, Torreblanca, Alcalá de Chivert, Benicarló, Vinaroz, Ulldecona, Tortosa, Amposta, Ampolla, Atmella, Hospitalet, Cambrils, Salou y Tarragona. Segun el cuadro de servicio que la empresa nos ha remitido, los trenes saldrán de Tarragona á las siete de la mañana, y a las siete y quince minutos de la noche, y de Valencia á las cinco y quince de la mañana y á las cuatro y treinta de la tarde. El trayecto de Ulldecona á Amposta, que comprende la travesía del Ebro, se hará en diligencia. El 12 de marzo de 1861 se verificó la subasta para la concesion de este ferro-carril, siendo una de las condiciones bajo las cuales fué adjudicada al señor D. José Campo, la de que las obras se concluyeran en cuatro años. El día mismo en que espira este plazo se ha puesto en explotacion el camino en toda su extension fuera del trozo de Ulldecona á Amposta, en el cual desde el mes de febrero del año 62 se hallan suspendidas de real orden las obras, sin que se haya aprobado definitivamente el trazado que debe seguirse en esta parte.”

LA CORRESPONDENCIA DE CATALUÑA A TRAVÉS DEL FERROCARRIL DE TARRAGONA

Desde el *Diario de Castellon*, 26 de marzo de 1865. “Desde el día de ayer se ha encargado la conduccion de la correspondencia de Cataluña al ferro-carril de Tarragona. Con este motivo reducido ya el trayecto de las diligencias desde Ulldecona á Amposta y desde Tarragona á Barcelona, los viajeros y la correspondencia verificarán el viaje desde Valencia á Barcelona en poco más de diez y seis horas.”

INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATISTA

Desde la *Revista Castellonense*, 5 de noviembre de 1865. Leemos en *Los Dos Reinos*: “Se quejan, y con razon, á ser ciertos los antecedentes á que se refieren, de que la empresa concesionaria del ferro-carril de Valencia á Tarragona tenga paralizadas las obras, ocasionando con esta paralización grandes perjuicios á los viajeros que se ven aun y se verán por mucho tiempo, en la necesidad de recorrer en coche la línea

desde Ulldecona hasta Amposta. Se atribuye esa paralización á que el contratista recibió del Gobierno la garantía que tenia depositada, y del tanto alzado que debia percibir por kilómetro. Se añade que el contratista tiene ya percibida la subvencion de los 35 kilómetros que faltan todavia por construir, y que, á pesar de haberla recibido, tiene paralizada la construccion de las obras. Si esto que se dice es cierto esperamos que el Gobierno hará cumplir con su deber al contratista.”



DILIGENCIAS DE ORIENTE

Desde la fonda de las Cuatro Naciones, de Tarragona á Castellon de la Plana pasando por Reus y Tortosa y en combinación con el ferro-carril de Valencia á Tarragona.

Ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona
Marcha de trenes desde el dia 25 de noviembre de 1865

TRENES DESCENDENTES		número	número	número
Km.	Estaciones	51mixto	53mixto	55correo
		Mañana		Tarde
102	Tarragona Salida	8 35		7 40
113	Salou	8 57		8 40
120	Cambrils	9 13		8 13
124	Hospitalet	9 39		8 38
150	Ametlla	10 10		9 9
161	Ampolla	10 38		9 31
171	Amposta Llegada	10 50		9 47
Tortosa: Este trayecto se recorre en diligencia				
200	Ulldecona Salida	3 30		3 7
216	Vinaroz	4 2		3 34
222	Benicarló	4 19		3 46
244	Alcalá	5 5		4 30
259	Torreblanca	5 37		4 59
281	Benicasim	6 16		5 37
294	Castellon Salida	6 38	Mañana	5 59
294	Castellon Llegada	6 50	11 45	6 9
301	Villareal	7 9	12 1	6 22
306	Burriana	7 24	2 16	6 32
312	Nules	7 40	12 31	6 43
322	Chilches	8 0	12 52	7 0
325	Almenara	8 9	1 3	7 10
334	Murviedro	8 33	1 29	7 29
341	Puzol	8 49	1 44	7 41
344	Puig	8 58	1 54	7 49
348	Albuixech	9 11	2 8	8 1
363	Valencia	9 40	2 32	8 30
		Noche	Tarde	Mañana
TRENES ASCENDENTES		número	número.	número
Km.	Estaciones.	52mixto	55mixto	56correo
		Mañana	Tarde	Tarde
	Valencia Salida	4 30	12 50	4 30
13	Albuixech	4 56	1 21	4 30
19	Puig	5 3	1 32	5 3
22	Puzol	5 10	1 43	5 11
29	Murviedro	5 30	2 7	5 28
37	lmenara	5 45	2 25	5 43
41	Chilches	5 53	2 36	5 54
51	Nules	6 15	2 59	6 8
57	Burriana	6 31	3 16	6 20
62	Villareal	6 45	3 32	6 32
69	Castellon Llegada	6 57	3 45	6 44
69	Castellon Salida	7 07		6 54
82	Benicasim	7 32		7 18
108	Torreblanca	8 10		8 1
120	Alcalá	8 45		8 35
142	Benicarló	9 25		9 16
149	Vinaroz	9 44		9 31
163	Ulldecona Llegada	10 15		10 0
Tortosa: Este trayecto se recorre en diligencia				
192	Amposta Salida	2 45		3 30
202	Ampolla	3 4		3 49
213	Ametlla	3 27		4 10
229	Hospital	3 56		4 40
243	Cambrils	4 24		5 08
250	Salou	4 40		5 25
261	Tarragona Llegada	5 0		5 45
		Tarde		Mañana

AVANCES EN ULLDECONA

Desde *La Opinión*, 17 de marzo de 1867. “Ayer tuvo lugar el acto de inspección y recepción de los ocho nuevos kilómetros que la sociedad del ferro-carril ha construido desde Ulldecona al punto denominado Las Ventallas. El señor ingeniero de división se mostró muy complacido de lo perfectamente terminado de dicho trayecto, y espidió inmediatamente las actas necesarias para que se autorice la explotación, que debe inaugurarse uno de estos días. Próximamente tendremos ocasión de anunciar la apertura al servicio de otro nuevo y mas importante trozo de la misma línea, pues los trabajos desde Amposta a Tortosa se ejecutan con extraordinaria rapidez.”

EXPROPIACIONES SIN SATISFACER

Crónica Castellonense, 24 de mayo de 1868. “Pedimos a todos los PERIÓDICOS DE ESPAÑA, se sirvan reproducir los siguientes párrafos, que extractamos de la brillante defensa oral, que en el acto de la vista pública de la causa que se seguía por D. Andrés Campo, contra el director del periódico *El País*, pronunció ante el Juzgado de esta ciudad, nuestro queridísimo amigo D. Ramon Foguet. Dice así:

«Pero en esta obra, Señor, que se llama Ferro-carril de Valencia á Tarragona, no han existido las leyes sino para burlarlas y despreciar sus preceptos con una audacia nunca oída. Han sido invadidas nuestras fincas como si fuera verdaderamente nuestra comarca un país de conquista y nuestros bienes cosas NULLIUS, que están á la disposición del primer ocupante.

Desde el inmediato pueblo del Perelló á la riquísima villa de Ulldecona, se han ocasionado perjuicios, en uno y otro concepto, por valor de muchos millones, que están por satisfacer todavía. Las reclamaciones han sido infinitas, siempre ociosas, siempre inútiles. Se ha acudido á la autoridad por la vía oportuna, siempre en vano».

Leídas estas enérgicas palabras, que son la historia exactísima del paso por este riquísimo país de la Empresa constructora, los periódicos todos pueden comprender nuestro interés en que se reproduzcan.

Es necesario, aunque se escandalice España entera, que se sepan las injusticias e ilegalidades cometidas aquí entre nosotros, sin ser la ley y la razón suficientes para poner a salvo el derecho sagrado de la propiedad, es necesario que el Gobierno fije ya su atención en todo eso.”

SERVICIO QUE MEJORAR

Desde la *Crónica Castellonense*, 16 de junio de 1868. “La empresa del ferro-carril de Valencia á Tarragona tiene un servicio tan bueno, tan excelente, tan exacto, que es digno de verdadero elogio por mas de un concepto. En las estaciones que se concede á los viajeros cuatro minutos, al medio se les obliga á subir al tren pero tan aprisa que hay hombre que se le ve correr con el pantalón en la mano, otras en que

se dice un minuto y se les tiene 15, de modo que es lo mas facil que se quede alguno EN ALGUNA PARTE por las faltas de servicio de la empresa. Los perjuicios que pueden seguirse á los viajeros nadie los desconoce, por lo que rogamos á la autoridad que corresponde, ponga coto a semejante abuso; mas ni la Empresa ni nadie tiene derecho de fastidiar al público.”

CUIDADO CON SACAR LA CABEZA

De nuestra redacción, 17 de junio de 1868. Los frecuentes sustos, pero por la Providencia pocos accidentes acontecidos en túneles y puentes del trayecto del Ferrocarril de Valencia a Tarragona, han movido a las autoridades a la toma de una necesaria iniciativa: pronto se procederá a ubicar de modo estratégico, tanto en los vagones como en diversas secciones del recorrido, novedosos carteles advirtiendo del peligro que entraña asomar la cabeza por la ventana del ferrocarril.

LA INAUGURACIÓN DEL PUENTE SOBRE EL EBRO

Desde *La Correspondencia de España*, 23 de julio de 1868. “Anteayer se verificó la prueba de la importante obra del puente sobre el Ebro que ha añadido un nuevo lazo de union entre Barcelona y Valencia. Hoy recibimos estensos detalles de esta solemnidad y nos apresuramos á publicarlos felicitando al mismo tiempo, como hacen los periódicos de Barcelona, al Sr. D. José Campo por haber llevado a feliz término estas obras contribuyendo poderosamente a la ocupacion de braceros en esta época. Ha sido el primer reconocimiento práctico verificado por el constructor de la vía de Valencia á Tarragona Sr. Campo, cuya poderosa iniciativa y actividad han logrado dar cima á la obra mas notable acometida por las empresas de ferro-carriles de nuestro país.

Valencia puede aportar á Cataluña toda la abundancia y variedad de las producciones de su admirada agricultura.

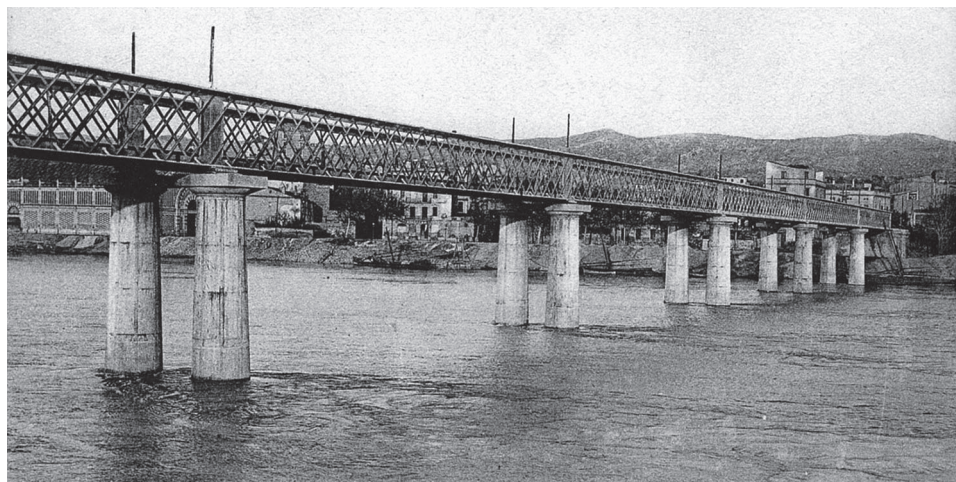
Barcelona puede devolver á Valencia todos los productos de su laboriosa industria. Son de hoy mas dos pueblos que sin otra separacion hasta ahora que la distancia, borraron ayer esa distancia para confundirse en un solo pueblo enriquecido con todos los dones de la naturaleza y con todas las conquistas del trabajo y de la ciencia, padres de la civilización y de la cultura del mundo. Por ello Barcelona saluda con júbilo el primer tren que recibe en su seno salido de la estacion de Valencia.

El Sr. D. José Campo, coronado con la gloria del trabajo inteligente y activo, montaba el tren de prueba. Le acompañaban los directores de la sociedad Valenciana y los de la sociedad de Martorell y algunos directores de la sociedad Catalana general de crédito, que se reunieron en la estacion de Santa Bárbara para pasar con el constructor el nuevo puente, que sufrió con admirable aunque previsto éxito la presión del tren que lo atravesó á la velocidad de 60 kilómetros por hora á las 9 y 32 minutos. Tortosa alborozada saludó entusiasta desde las inmediaciones de la vía y desde las azoteas de la población este gran triunfo de la industria sobre los obstáculos de la naturaleza.

El tren siguió su rápida marcha, entrando en la estacion de Barcelona á la una y 57 minutos de la tarde, del meridiano de Madrid, habiendo empleado en su marcha seis horas y 57 minutos. Nunca más rápido viaje se ha verificado entre Valencia y Barcelona. Este acontecimiento lleva en sí la demostración de las fuerzas de nuestro país, aun en medio de las circunstancias poco favorables con que han de luchar nuestras empresas.”

MEDALLAS CONMEMORATIVAS DEL PUENTE SOBRE EL EBRO

La Correspondencia de España, 26 de agosto de 1868. “*El Correo del Ebro* dice haber visto la muestra de unas medallas que se han de acuñar en conmemoración de la inauguración del puente del Ebro; en el anverso se ve grabado el colosal puente y una inscripción que dice: «Inauguración del puente del Ebro. Tortosa. 1868.» En el reverso se lee: «Empresario, Constructor, Ingeniero, Director: D. José Campo, D. Carlos de Bergue, D. Antonio Revenga, D. Cornelio de Bergue.»”



AHF (Ángel Toldrá Viazó)

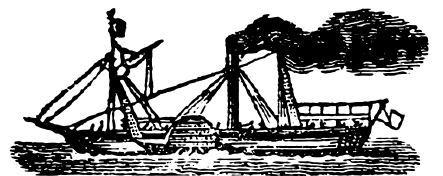
CEREZAS Y ALBARICOQUES DE VALENCIA A PARÍS

Desde el *Diario de Tarragona*, 18 de mayo de 1870. “En Valencia va tomando mucho incremento el comercio de exportación de frutas tempranas á París. Este año han empezado á mandarse cerezas y albaricoques que cogen apenas comienzan á sazonar, y en cajitas revestidas interiormente de papel se mandan por el ferro-carril. Según un periódico de la localidad, van enviadas ya por la estación de Albuixech cerca de mil kilogramos de las espresadas frutas recogidas en aquellos pueblos al precio de 28 y 39 reales arroba. Tenemos interés en darlo á conocer á los hortelanos de esta capital y provincia por lo que pueda convenirles dedicarse á este comercio.”

EL REY AMADEO EN CASTELLÓN

Desde el *Eco de Alicante*, 12 de septiembre de 1871, y de nuestra redacción. La línea de ferrocarril de Valencia a Tarragona encarriló el tren real empleado por su más insigne pasajero, el rey Amadeo I, en su desplazamiento a Castelló de la Plana. Las estaciones de Almenara, Xilxes, Nules, Burriana, Vila-real y Castelló de la Plana rivalizaron dignamente en agasajos y explosiones de júbilo hacia S. M. “Pero donde el entusiasmo llegó á su colmo fué en la estación de Burriana, donde á pesar de lo distante que está del pueblo, había una gran multitud que pidió al rey con grandes aclamaciones descendiera del tren, á lo cual accedió S. M., promoviéndose una escena de entusiasmo y confusión que no es fácil describir, pues el joven monarca fué arrebatado por las gentes del pueblo, que estrechaban su mano y le abrazaban, viéndose separado de las personas de su séquito y solo en medio de aquella animada muchedumbre.”

LÍNEA VAZCO-ANDALUZA DE GRANDES VAPORES DE HIERRO A HÉLICE



EL VAPOR ESPAÑOL LUCHANA

Su capitán Don Domingo de Zacondegui, saldrá en fecha por determinar con destino á Valencia, Cartagena, Málaga, Cádiz, Sevilla (sin trasbordo), Vigo, Carril, Coruña, Gijón, San Vicente de la Barquera, Santander, Bilbao y S. Sebastian, admitiendo cargo y pasajeros para dichos puntos. Lo despachan desde Tarragona.