

BENICÀSSIM Y LA HISTORIA DEL FERROCARRIL

Inmaculada Aguilar Civera

Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

PRESENTACIÓN, 27 de julio de 2006

El 27 de septiembre de 1825, se inauguraba oficialmente entre las poblaciones inglesas Stockon y Darlington el primer ferrocarril del mundo. Su primera función fue el transporte del carbón. En 1826, se llegaron a plantear doce nuevas líneas de ferrocarril, entra las cuales aparecía la línea de Liverpool a Manchester para el transporte de viajeros. Todavía en estos momentos se discutía sobre el sistema de tracción para el transporte sobre raíles, entre el uso de máquinas estacionarias y de tracción por andén de cuerdas o el empleo de la novedosa locomotora a vapor diseñada por G. Stephenson. Las famosas pruebas de "Rainhill", celebradas en octubre de 1829, dirimieron la polémica. La Rocket, de Robert Stephenson, fue la ganadora, recorriendo la distancia de 50 km a una velocidad media de 24 km/h. La era del ferrocarril había dado comienzo. Hoy 180 años después podemos plantearnos la singular cultura del ferrocarril, que desde entonces ha dejado tras de sí.

La historia del ferrocarril es de una riqueza de contenidos asombrosa. En su devenir contribuye la técnica, la tecnología, la ciencia, la mecánica, las distintas fuentes de energía, etc, y tiene, a su vez, claras implicaciones geográficas, económicas, políticas o sociales. El conocimiento de la historia del ferrocarril nos revela múltiples datos sobre nuestra historia pasada y contemporánea, su evolución, su desarrollo, sus ambiciones, sus proyectos de futuro, es decir sus realizaciones y expectativas, datos imprescindibles para una correcta apreciación de lo acontecido. El ferrocarril tuvo una importante y clara incidencia en la ordenación territorial, en la ciudad, en la sociedad, en el pensamiento y en la forma de vivir de la gente. El ferrocarril ha sido y es índice de progreso, de desarrollo, de evolución de una sociedad.

Podemos empezar con la descripción que nos hace Pascual Madoz de Benicassim en el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar, escrito 13 años antes de la llegada del tren a esta población. Creo que puede ser un buen punto de partida para realizar una lectura de la ciudad, un antes y un después del ferrocarril y analizar a partir de aquí, su desarrollo, su evolución, su historia pasada, presente y futura. Para Madoz, Benicassim era una pequeña población “en un llano muy cerca de la playa del mar sobre el camino general de Valencia á Barcelona, al pie de una colina donde se disfruta de alegre cielo y de Clima tan templado, que casi ningún invierno hiela, y en el verano apenas sube el calor á los 25 grados. Cuenta 47 casas de regular construcción, las cuales forman una calle por la cual pasa el camino arriba mencionado”. En cuanto a las comunicaciones, además del camino real de Valencia á Barcelona, nos cita dos caminos de herradura, uno que iba á Cabanes y otro á Puebla Tornesa, y una vereda que conducía a Borriol. El correo sólo se recibía los lunes y jueves de cada semana. Era el Benicassim de 1850, era el Benicassim antes de la llegada del Ferrocarril.

También Madoz, incide en este texto en la *Olla de Benicasim*, como el único abrigo para navegantes desde el puerto de los Alfaques hasta Valencia. Curiosamente la primera noticia que tenemos de implantación del ferrocarril en Benicàssim data de 1857, con la petición de Joaquín Tárrega y la concesión de estudios previos para el establecimiento de una línea férrea que uniera Castellón de la Plana al Puerto de la Olla en Benicàssim. Su petición, en 1857, al Ministro de Fomento decía:

“D. Joaquín Tárrega, natural y vecino de Castellón de la Plana, a VE con toda consideración dice; que amante de la prosperidad del País, vé con el mayor sentimiento el atraso en que se encuentra el Comercio y la Industria de esta Capital por falta de Comunicaciones, particularmente en dirección de la Costa. Para salvar este mal, el que suscribe se propone construir un ramal de Ferro-Carril que ponga en Comunicación esta Ciudad con la especie de Bahía, que fue puerto, llamada la Olla de Benicasim, así como las obras necesarias para poner en estado de servicio el citado puerto, lo cual aumentará

extraordinariamente los negocios, dando vida al Comercio y recompensando hasta cierto punto la actividad innata de estos laboriosos habitantes, al propio tiempo que habrá conseguido aumentar las obras públicas, que tanta importancia dan a la provincia en particular como á la Nación en general;

Con estos documentos y estos datos se inicia el primer capítulo del libro realizado por el investigador **Juan Peris Torner**, un proyecto que constituye el primer documento ferroviario de la provincia de Castellón, que pese a obtener la licencia no se llevó a cabo. Pero es el punto de partida de la historia del Ferrocarril en Benicàssim, población situada en el trazado de la línea de Valencia y Tarragona, ferrocarril impulsado por José Campo, promotor de la primera línea ferroviaria valenciana de Valencia a Xátiva. El desarrollo de la implantación del ferrocarril en la Comunidad Valenciana, la detallada historia en la ciudad de Benicàssim, desde su inauguración, su explotación, sus avatares en la guerra carlista, hasta la adquisición del Almansa-Valencia-Tarragona por la Compañía del Norte, es el recorrido histórico que nos plantea este autor.

El análisis de la evolución urbana del municipio, desde la pequeña alquería musulmana a ciudad turística de excelencia, es el objetivo de investigadores como **José Quereda y Vicent Ortells**, que en el entorno de la geografía física y urbana, estudian la topografía del lugar, la demografía, la estructura de la ciudad, los diferentes modelos de vivienda y de urbanización, la importancia de las vías de comunicación, (camino real, caminos vecinales, veredas) y el impacto que produjo la implantación del ferrocarril. Punto de partida de la creación de un nuevo núcleo urbano, las “villas”, pioneras en los baños de mar, precursoras del urbanismo turístico en España. Dos capítulos del libro que nos explican detalladamente el proceso histórico de la transformación del paisaje urbano a lo largo de la historia de Benicàssim.

El trabajo de **Luis Santos** se centra específicamente en el trazado del ferrocarril y su impacto en la estructura social y urbana de la población. Es un análisis espacial e histórico a través de la vía férrea de Castellón a Tarragona, de sus conexiones con la caminería existente, como red de una evolución de la estructura urbana de la cual un factor decisivo será el ferrocarril, la estación

como hito y las villas como prolongación de un nuevo modelo urbano. Un ferrocarril que como indica el autor actúa como borde pero no como barrera social.

El proyecto de la 2ª Sección de Castellón de la Plana al Ebro del Ferrocarril de Valencia a Tarragona, presentado por el ingeniero J. Beatty en junio de 1857, es el punto de partida de mi capítulo titulado “Testimonios y memoranzas de la cultura ferroviaria”. Historia de un proyecto, de un trazado que atravesaba el término de Benicàssim y que hoy, tras la variante realizada en el año 2003 ha dejado aislados determinados elementos (estación, puentes metálicos) que constituyen un legado histórico y un patrimonio cultural que debemos valorar. Un patrimonio en el cual el Ayuntamiento se ha implicado para su preservación y una cultura ferroviaria que se ve reflejada en el parque del Trenet.

Madoz también destaca de Benicàssim su situación cerca de la playa del mar, su clima templado y su cielo alegre. Aspectos que también observó el primer residente de las “Villas”, Joaquín Coloma Grau, ingeniero de la Empresa del Ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona, construyéndose la primera edificación frente al mar a finales de la década de 1870. Es el inicio de la cultura del agua, de un núcleo urbano (el caserío de las villas), con un significado histórico, arquitectónico y artístico de gran singularidad, y de unas nuevas formas sociales y lúdicas que caracterizaran el comportamiento de la sociedad acomodada de finales del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX.

Entorno a esta pionera cultura del baño, se desarrollan tres capítulos del libro: el trabajo de **Julia Cerrillo** que nos introduce en esa cultura del agua, de los baños de ola, de los baños de salud, en la evolución de sus instalaciones desde las casetas al centro del termalismo. Ocio y salud, turismo y talasoterapia son claves en el desarrollo económico, social y cultural de Benicàssim. En el siguiente capítulo, **Inmaculada Rodríguez** investiga el origen, la construcción y el valor arquitectónico, histórico y artístico de las “villas de la Olla”, sus distintas etapas, sus propietarios, sus artífices (maestros de obras y arquitectos), su eclecticismo arquitectónico, Villas que conformaron, como dice la autora, uno de los paseos más bellos y animados de veraneo de

la burguesía castellonense, valenciana y madrileña en la costa mediterránea. El tercer trabajo es el de **María Cervera y Ángel Portolés** que nos da las claves de las costumbres y el comportamiento de una sociedad acomodada, de una colonia de verano, que llegó a obtener el título de el “Biartziz levantino”, lugar de relaciones sociales, de actividades culturales y festivas, definiendo un entorno, un urbanismo, una arquitectura que se adaptaba perfectamente a estas relaciones interpersonales.

En otro capítulo, **Josep Lluís Tárrega** nos introduce con su relato literario en la evolución de la población de Benicàssim y de su zona residencial, las Villas. Un relato que se inicia con la llegada del tren y el descubrimiento del lugar, el aumento de población y el crecimiento del comercio, el origen de las villas frente al mar y su evolución al turismo de masas, hasta la construcción de la nueva variante inaugurada en enero de 2003. Anécdotas, acontecimientos, personajes, construcciones singulares, pensamientos y sentimientos, son también los protagonistas de su historia.

Por último, debemos presentar el trabajo de los alumnos de **1º del Instituto Violant de Casalduch**, que implicados en el proyecto de construir la historia del ferrocarril en Benicàssim y dirigidos por **Ignacio Rico**, se han aproximado a la sociedad, a sus habitantes, para recoger su memoria histórica a través del registro oral. Una actividad participativa y pública que se mantendrá abierta a nuevas colaboraciones y que enriquecerá la historia del ferrocarril en Benicassim con la aplicación de las nuevas tecnologías de la comunicación.

El ferrocarril es el protagonista del libro, factor de cambio social y punto de inflexión en el desarrollo urbano de la ciudad. Es el hilo conductor de la historia de Benicàssim, vista desde diferentes especialidades, profesiones y disciplinas. Desde la visión geográfica a la sociológica, desde la investigación histórica a la tecnológica, desde la reflexión artística a la literaria; un conjunto de investigaciones que nos introducen en las características singulares de un entorno, un lugar, una sociedad, una historia, que define la ciudad de Benicàssim.

