



CIEN AÑOS DEL FERROCARRIL VALENCIA, CASTELLON Y TARRAGONA

POR el año 1867 se inauguró en Tortosa la circulación del ferrocarril de vía ancha que en aquel entonces correspondía a la Compañía Almansa-Valencia-Tarragona (A.V.T.), cuyo director era el marqués de Campo, personaje de gran relieve en el campo de las finanzas de Valencia.

La vía, cuya instalación fue muy primitiva, pues los carriles de 6 metros y 75 centímetros de longitud y de tipo ligero estaban asentados sobre platos de hierro fundido (aún no se empleaban las traviesas de roble), era en extremo dura y el material móvil resultaba bastante maltratado por el sistema empleado de platos de fundición.

Las locomotoras eran del tipo de tres ejes motrices y de movimiento interior, de un peso de 55 a 65 toneladas con tender inclusive, sin marquesina alguna que protegiera al personal de tracción en tiempos de lluvias, vientos y tempestades, teniendo que defenderse de las inclemencias de la estación invernal con el uso de chubasqueros de lona pintados con pintura impermeable. Este sistema de falta de cobijo en el personal conductor de las locomotoras era considerado por la superioridad necesario e indispensable para garantizar que el personal no se durmiera durante la marcha del tren y las paradas en las estaciones.

La velocidad era en los trenes de mercancías de unos 35 kilómetros, y 50 como máximo en los de viajeros.

Los vagones cargaban unas siete u ocho toneladas y los coches de pasajeros eran de cuatro departamentos, con un total de transporte de 48 pasajeros en los de tercera, 40 en los de segunda y 32 en los de primera.

Los coches no tenían pasillo interior ni W.C., y el revisor tenía que hacer la revisión de los billetes de los viajeros del tren en marcha, por los estribos exteriores del vagón, tanto de día como de noche, con serio peligro de un grave accidente; los furgones de cabeza o de cola llevaban perreras.

El precio del billete de tercera venía a resultar en aquel entonces a razón de cuatro céntimos por kilómetro, seis en segunda y ocho en primera.

La calefacción durante el invierno la suministraban unos calentadores de agua caliente de quita y pon. En cada departamento había solo dos entre ambas hileras de asientos, colocados éstos de espaldas y de

cara a la marcha del tren, o sea que los pasajeros de ambas hileras de asientos descansaban sus pies en los calentadores, que eran cambiados al llegar el tren a las estaciones principales.

La actuación y la explotación de la Compañía Almansa-Valencia-Tarragona fue bastante efímera, pues por el año 1882 se establecieron unas negociaciones con la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España para adquirir la A.V.T.

Las condiciones principales de adquisición eran que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, al tomar en propiedad la del marqués de Campo, debía respetar los sueldos, categorías de empleo y tiempos de antigüedad de los empleados de la A.V.T. Se mejoró de forma muy notable el servicio de trenes (explotación), el de locomotoras y depósitos de máquinas (tracción), el de facturaciones y estaciones (movimiento), y la reparación de los tendidos de las vías (vía y obras). Pasado algún tiempo, se empezaron a reemplazar los molestos platos de fundición de asientos de los carriles, por las traviesas de madera de roble, instalándose los rieles tipo Norte, n.º 4, de 12 metros. Mejoró también la suspensión de los trenes. Hubo un alivio muy notable en la reparación de todo el material móvil. Se utilizaron las

locomotoras más potentes y rápidas del Norte al servicio de los trenes de viajeros, equipadas con el freno automático por vacío, que permitía la entrada en las estaciones a velocidades superiores a las anteriores.

Las locomotoras del Norte ya llevaban marquesina y su personal estaba más protegido de las inclemencias del tiempo. Las máquinas de la Compañía A.V.T. no fueron mejoradas, pero se permitía que con maderas y toldos de lona se instalaran unas toscas marquesinas, si no tan eficaces como las de fábrica y metálicas de las del Norte, algo más benignas. Por el año 1919 se instalaron las marquesinas metálicas en las locomotoras de tres ejes antiguas, y se cambió la palanca de marchas a mano por las maquinillas de husillo, que movían el cambio de marcha de adelante y atrás con más seguridad y eficacia.

Con el fin de poder aumentar el tonelaje de los trenes, sin tener que recurrir a locomotoras más potentes, en algunas secciones de vía, tales como Benicarló a Alcalá de Chisvert, de Vinaroz a Ulldecona, de Tortosa a Amposta y de Tortosa a Ulldecona, se estableció la doble tracción por cola.

BAR-VIZ

(Fotos Archivo «V. L.»)

