

**Itinéraire  
La Panderola  
Français  
Mucc**

# Itinéraire audioguide

## Caractéristiques

- Accès libre.
- Parcours pédestre et accessible.
- Durée du parcours : environ 60 minutes.
- Nombre d'arrêts : 6.

## Instructions

L'itinéraire peut être réalisé avec un audioguide ou un guide en version papier ou numérique.

- L'audioguide, plan et guide numérique peuvent être téléchargés sur un appareil mobile depuis les sites :  
[www.mucc.es/panderola](http://www.mucc.es/panderola) et [www.agh.uji.es](http://www.agh.uji.es)
- Il est également possible d'accéder en ligne à l'audioguide de l'itinéraire sans avoir besoin de télécharger les fichiers, à l'adresse :  
<https://audioviator.com/fr/audioguia/panderola>
- Le guide papier peut être demandé au bureau Tourist Info ainsi que dans les sites du Musée de la Ville de Castelló (Musée d'ethnologie, Castell Vell, Musée de la Mar et Villa romana de Vinamargo).



Audioguide,  
guide et plan



[mucc.es/  
panderola](http://www.mucc.es/panderola)



[agh.uji.es](http://www.agh.uji.es)



[audioviator.com/  
fr/audioguia/  
panderola](https://audioviator.com/fr/audioguia/panderola)

# Itinéraire de La Panderola

## Introduction

La Panderola, officiellement connue sous le nom de Tramway à vapeur d'Onda au Grao de Castellón, était un train à voie étroite (0,75 mètre entre les rails) qui a fonctionné dans la région de La Plana entre 1888 et 1963. Il avait pour but de faciliter le transport des oranges et d'autres marchandises (notamment des carreaux de céramique) vers le port de Castelló pour l'exportation. Cependant, il devint également un élément clé de la mobilité des habitants des villes qu'il reliait (Castelló et le Grau, Almassora, Vila-real, Onda et Borriana), enregistrant certaines années plus d'un million de voyageurs, ce qui en fit l'un des chemins de fer secondaires les plus utilisés de toute l'Espagne.

Il a circulé pendant 75 ans, jusqu'en 1931 sous gestion privée, puis sous administration de l'État. Son parcours le plus long, entre le Grau de Castelló et Onda, mesurait 28 kilomètres. Son surnom populaire, *La Panderola*, qui signifie cafard (insecte), lui a probablement été attribué en raison de la couleur noire des locomotives à vapeur. Le tramway, qui circulait à l'intérieur des villes sauf sur son embranchement reliant Vila-real au Grau de Borriana, a laissé une empreinte indélébile dans l'urbanisme local et est devenu un symbole identitaire de la région. C'est pourquoi Vila-real, Borriana et le Grau de Castelló conservent encore aujourd'hui des locomotives et des wagons convertis en monuments.

L'itinéraire de la Panderola dans la ville de Castelló reliait la gare du Grau à l'ancien stade de football d'El Sequiol, aujourd'hui disparu. Six arrêts sont proposés pour découvrir ce chemin de fer singulier : le premier est la place de la Panderola au Grau, où se trouvait la Gare terminus ; le suivant, la Gare de Castelló (place Borrull) ; puis, la rue Escultor Viciano (populairement connue sous le nom de *la Vieta*) et la place de la Paz, où le tramway possédait un arrêt ; ensuite, la rue Pelayo del Castillo ; la rue Herrero ; et enfin, El Sequiol, à l'angle des rues Herrero et Maestro Bretón.



Place de la Paz

Archives municipales de Castelló de la Plana (AMC). Fonds Sucine 691



# Itinéraire de La Panderola

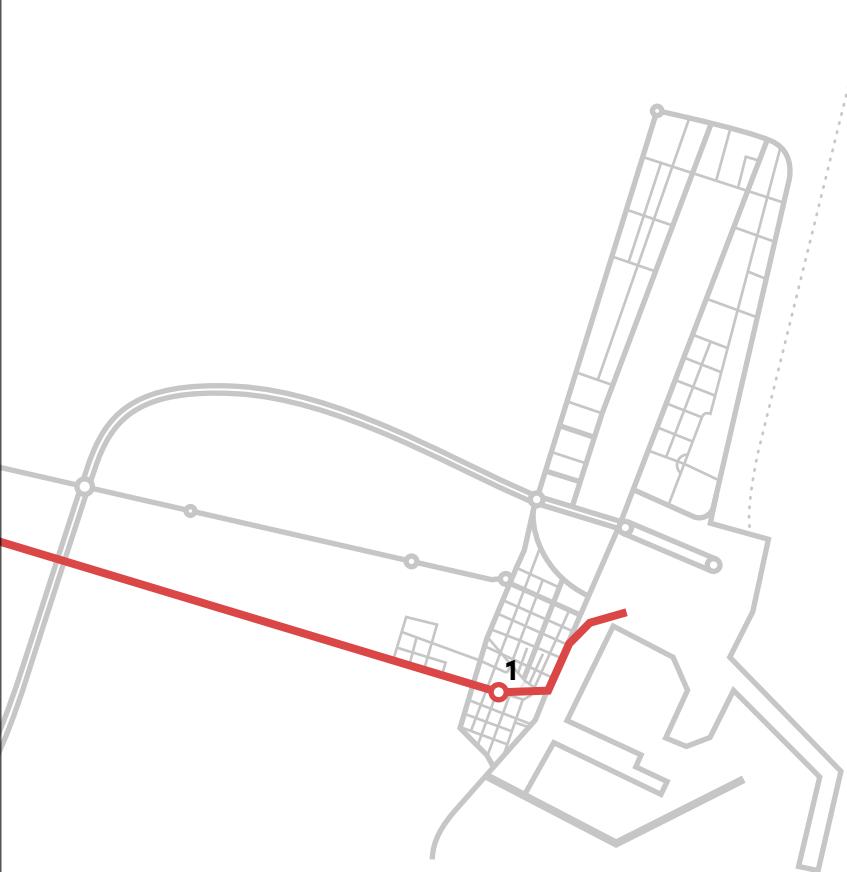
## Plan de l'itinéraire



Direction Almassora

## Pour effectuer le trajet Castelló-Grau-Castelló (4 km) :

Le bus Castelló-Grau-Castelló part toutes les 20 minutes de la Place Borrull (Castelló) et de la Place de la Panderola (Grau de Castelló), en suivant le même itinéraire que celui de La Panderola.



### ● Arrêts

1. Gare du Grau (Plaza La Panderola, Grau de Castelló) /
2. Gare de Castelló (Place Borrull) /
3. Rue la Vieta - Place de la Paz (Rue Escultor Viciano, angle de la Place de la Paz) /
4. Rue Pelayo del Castillo /
5. Le Réseau de Trolleybus de La Plana (Rue Herrero, 15) (Usine Dávalos) /
6. El Sequiol (Rue Herrero - Maestro Bretón)

**En sortant de la gare du Grau**

Archives municipales de Castelló de la Plana (AMC). Fonds Sucine 935



## Arrêt 1. Gare du Grau

### **Place La Panderola, Grau de Castelló**

L'itinéraire de la Panderola commence à la gare du Grau. Ce fut la première à être construite en raison de sa valeur stratégique, à côté du port, par où s'exportait une grande partie des produits transportés, mais aussi parce que c'est par là qu'arrivait le matériel nécessaire à la poursuite de la construction de l'infrastructure ferroviaire. C'était la gare terminus et le point de départ du tramway, s'étendant sur 10 143 m<sup>2</sup> et dotée de tous les éléments auxiliaires : bâtiment des voyageurs avec rez-de-chaussée et premier étage, quai, halle à marchandises, point d'eau, dépôt de locomotives, remises et entrepôt. Certains bâtiments se conservent encore aujourd'hui, avec des usages différents, et la dernière rénovation du parc situé sur l'emplacement de la gare a même reproduit dans le pavage les rails de certaines voies. On peut également voir, sur un côté de la place, la locomotive n°1 et un wagon.

En 1934, un projet fut rédigé afin de changer l'emplacement de la gare et de l'installer à l'intérieur du port, sur le quai de Levante, mais cette proposition ne fut jamais réalisée. Depuis le Grau, les rails traçaient une ligne droite de 4,2 kilomètres qui, en 1888, traversait, selon les chroniques, une campagne délicieuse remplie d'orangers, de blé, de vignes, de potagers et de fermes. L'itinéraire est encore visible aujourd'hui car il correspond à la piste cyclable de l'avenue Hermanos Bou.

Le 4 juin 1888 commença l'installation des voies, et le tronçon vers Castelló fut officiellement inauguré le 13 août. L'été, le parcours se prolongeait jusqu'à un arrêt situé à côté de l'actuel Casino, dans le port (quai Serrano Lloberas), afin de faciliter l'accès des baigneurs à la plage. Le tramway joua un rôle essentiel dans les communications entre Castelló et le Grau, surtout les jours de fête, comme celui de la Saint-Pierre, lorsque les convois circulaient complètement bondés.

**Gare de Castelló**

Photo: Repositorio de la Universitat Jaume I.

Fonds photographique Gil Roca: <http://hdl.handle.net/10234/195689>



## Arrêt 2. Gare de la Panderola à Castelló

### Place Borrull

Autrefois, sur la place Borrull se trouvait la Gare de la Panderola à Castelló. L'ancienne esplanade ferroviaire s'est transformée, avec le temps, en un véritable nœud urbain et, aujourd'hui, elle constitue un point de repère stratégique ainsi qu'un lieu de rencontre habituel pour les habitants. L'ancien usage ferroviaire rend la place quelque peu atypique, car il s'agit d'un espace ouvert entouré de rues et d'avenues, mais qui n'est pas une place au sens traditionnel du terme.

La Gare de Castelló était la plus importante de la ligne. Des milliers de personnes y transitaient chaque année, représentant entre 25% et 40% de l'ensemble des voyageurs empruntant la Panderola ; en 1930, par exemple, 292 320 passagers y furent enregistrés au départ et 307 762 à l'arrivée.

À l'origine, ces installations n'étaient qu'un simple arrêt, car l'entreprise souhaitait implanter la gare sur la place de la Paz, à proximité des entrepôts d'oranges du secteur. Finalement, en 1890, la Gare cessa d'être provisoire, la compagnie jugeant son emplacement adéquat en raison de sa proximité avec la ville et de sa commodité pour les voyageurs. De plus, le terrain appartenait à l'entreprise ferroviaire.

La surface de la Gare était délimitée par une clôture qui enfermait l'ensemble des voies et des bâtiments. Le bâtiment voyageurs se trouvait sur le côté nord-ouest et sa façade principale donnait sur l'actuelle place Borrull. Les toilettes étaient accolées à l'avenue Hermanos Bou. Le quai voyageurs mesurait 92 mètres de longueur et, avec le hangar à marchandises, occupait la partie centrale. La prise d'eau était située au sud, près de l'entrée par la rue de la Magdalena (actuelle rue du Sculpteur Viciano).

Un total de sept voies étaient utilisées par les convois : deux entre le quai et le bâtiment de la gare, une entre le quai et le hangar à marchandises, et quatre voies de garage pour le chargement.

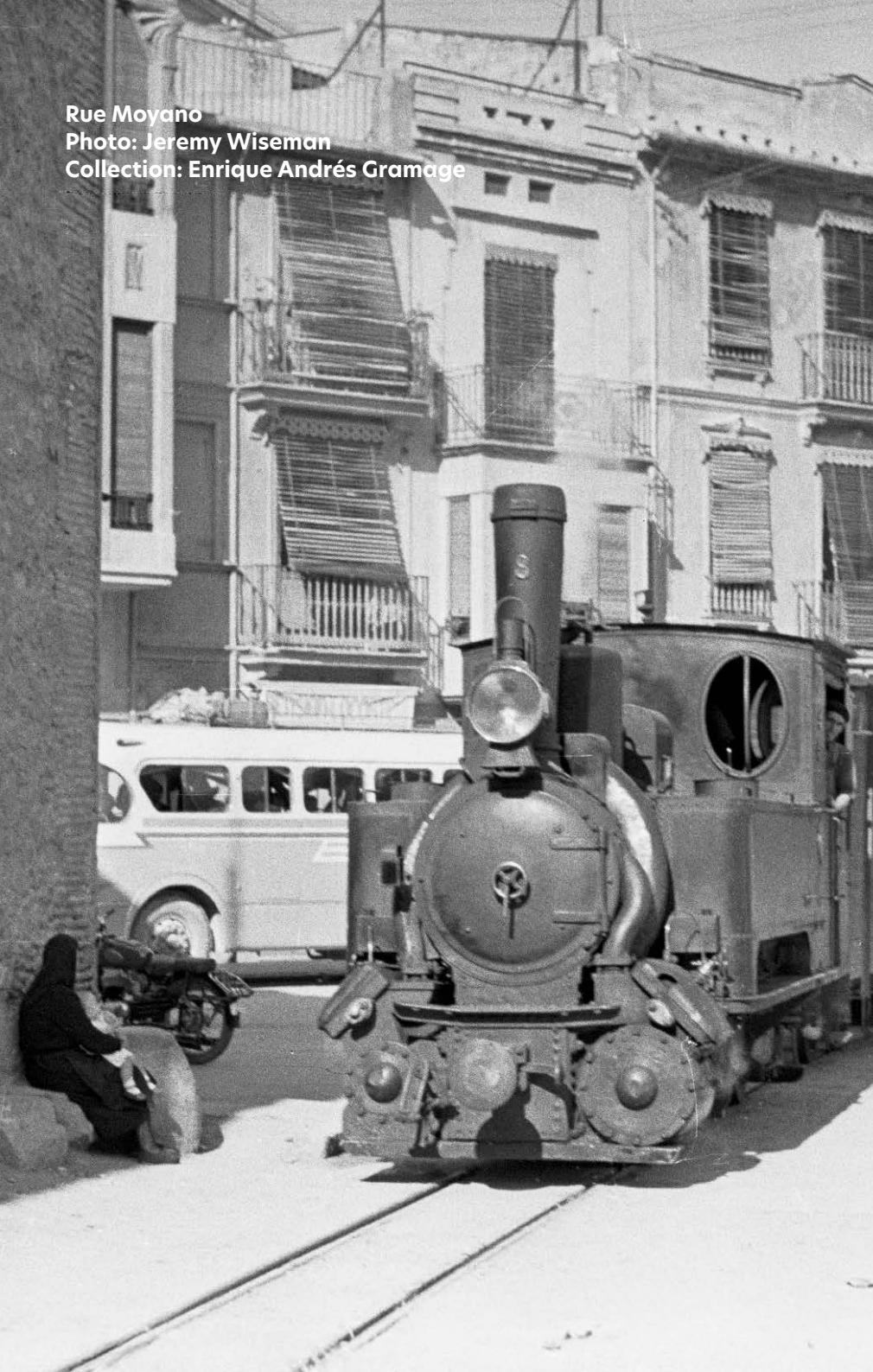
Place de la Paz

Photo: Jeremy Wiseman

Collection: Enrique Andrés Gramage



Rue Moyano  
Photo: Jeremy Wiseman  
Collection: Enrique Andrés Gramage



## Arrêt 3. Rue la Vieta - Place de la Paz

### Rue Escultor Viciano, angle place de la Paz

Lorsque la Panderola n'était encore qu'un projet, il y eut une certaine opposition au passage d'un tramway à l'intérieur de la ville. Mais, au delà de ces résistances, personne ne pouvait nier les opportunités qu'elle représentait pour Castelló. En fait, contrairement au chemin de fer à voie large, qui limitait l'expansion de la ville, la Panderola était perçue comme moins problématique car, en réalité, c'était un tramway, compatible avec la circulation et les autres usages urbains de son époque. Malgré tout, sa circulation à l'intérieur du centre historique ne fut pas exempte de conflits au fil de l'histoire, et les accidents furent également nombreux.

Bien qu'au départ il fût prévu que le tracé soit extérieur au périmètre urbain de l'époque, les variations du projet original firent qu'il entra finalement par l'ancienne rue de La Magdalena, actuellement Escultor Viciano, qui devint populairement connue comme la Carrer de la Vieta en raison de l'impact visuel provoqué par les rails. Le tracé se poursuivait vers la place de la Paz, où se trouvait un arrêt près du kiosque central, où l'on pouvait acheter des billets et attendre l'arrivée du train sur des bancs aménagés à cet effet.

La Panderola fut largement photographiée lors de son passage par la place de la Paz en raison du magnifique décor paysager qu'elle offrait, surtout à partir de la seconde moitié du XXe siècle, quand l'usage de la traction à vapeur sur ce type de lignes commença à avoir une certaine allure d'exotisme.

Aujourd'hui, on peut voir sur la place une plaque en céramique représentant la Panderola à son passage en ce point, et, de nuit, des lumières au sol simulent le tracé de la voie.

Rue Pelayo del Castillo  
Source inconnue



## Arrêt 4. Rue Pelayo del Castillo

### Rue Pelayo del Castillo

L'impact des voies de la Panderola à Castelló a peut-être été moins décisif dans le développement du plan de la ville que dans d'autres communes, mais il n'en est pas pour autant moins visible. En ce sens, son effet sur la trame urbaine se distingue à divers endroits du parcours, avec des rues qui tracent d'étranges diagonales, comme celle des îles Baléares, au Grau, et, à Castelló, celle du Maestro Bretón, au sud du noyau urbain, ou encore celle de Pelayo del Castillo, juste derrière le Théâtre Principal.

Comme le souligne clairement Carlos Sarthou dans sa *Géographie générale du Royaume de Valencia*, le parcours méridional de la ligne s'effectuait encore, au début du XXe siècle, en périphérie de la ville, plus précisément par l'ancien camí de l'Horta, une zone alors non urbanisée, entourée de vergers d'orangers et bordée de nombreux entrepôts de stockage, circonstance déterminante lors de la localisation, dans le projet initial, de la gare principale. Cela allait à l'encontre de ce qui se produisit dans d'autres communes, où ce furent les installations ferroviaires qui attirèrent les commerces.

Ainsi, jusqu'en 1963, la croissance de la ville accompagna celle de la Panderola. Ses voies contribuèrent à consolider l'actuelle rue Herrero (qui remplaça le camí de l'Horta) et marquèrent l'expansion méridionale de la ville, gagnant du terrain sur la campagne et laissant leur empreinte dans le plan urbain. Seul le tracé de la ligne peut expliquer la forme singulière de la trame dans ce secteur, avec une ruelle quasiment étranglée, de peu d'utilité et uniquement praticable par les riverains: la rue Pelayo del Castillo. Il est également difficile de comprendre pourquoi le Théâtre Principal possède un angle en pan coupé, précisément conçu pour faciliter le passage des voies.

Dans cette portion, un convoi de la Panderola en provenance du Grau, après avoir traversé la place de la Paz, laissait le Théâtre Principal sur sa gauche et poursuivait par la rue Pelayo del Castillo, pour arriver, dans une diagonale singulière, jusqu'à l'intersection de la rue Sagasta et de la rue Herrero.

**La Panderola et le trolleybus**

Photo: Fred Mattheus

Collection: Enrique Andrés Gramage



# Arrêt 5. Le Réseau de Trolleybus de La Plana

## Rue Herrero, 15 (Usine Dávalos)

Le Réseau de Trolleybus de La Plana (RTLP) fut lancé en 1942 par la Diputació de Castelló afin de moderniser les transports publics dans la comarque de La Plana et de remplacer le tramway à vapeur. Conçu par l'ingénieur Adolfo Machinandiarena, il visait à relier les communes de Benicàssim, Castelló, Vila-real, Borriana, Nules et la Vall d'Uixó.

La situation économique difficile de l'époque allongea les délais de réalisation et finit par compromettre le projet lui-même, qui resta finalement limité à la section comprise entre le Grau de Castelló et Vila-real, inaugurée en 1961. Le projet du RTLP coïncida avec un autre de l'électrification de la Panderola, impulsé cette fois par le Gouvernement et qui ne fut finalement pas mené à bien, les deux moyens de transport coexistant jusqu'en 1963.

Le tracé de la ligne, qui coïncidait avec celui du tramway sur plusieurs tronçons, passait par les actuelles rues Hermanos Bou, Guitarrista Tárrega, Asensi, Herrero, Orfebres Santalínea, la place du País Valencià et l'avenue de Valencia, d'où il poursuivait en direction de Vila-real, le retour s'effectuant par un itinéraire identique.

Le retard dans sa mise en œuvre, ainsi que le développement des transports et les transformations du contexte socio-économique survenues durant ces deux décennies, firent que ce projet d'après-guerre présenta diverses dysfonctionnalités et attira un faible trafic de voyageurs, ce qui précipita son démantèlement en janvier 1970.

Cette existence éphémère ne doit pas occulter le fait que le RTLP constitua une tentative de création d'un réseau métropolitain de transport public assuré par des véhicules propulsés entièrement à l'énergie électrique, précurseur direct de l'actuel Tram.

Aujourd'hui subsistent encore quelques éléments du RTLP, parmi lesquels se distingue *El Cocherón*, un bâtiment de la Diputació de Castelló situé sur l'avenue de Valencia, déjà à l'extérieur de la ville, et qui possède une valeur patrimoniale considérable. De même, disséminées dans les communes de Castelló et de Vila-real, on conserve une cinquantaine de rosaces comme celle visible sur la façade de l'entrepôt Dávalos, utilisées comme ancrages du réseau aérien.





## Arrêt 6. El Sequiol

### Rue Herrero, angle de la rue Maestro Bretón

Jusqu'en 1947, le Club Deportivo Castellón disputait ses matchs à El Sequiol, terrain situé à l'endroit où se trouve aujourd'hui l'IES Joan Baptista Porcar (Rue Herrero, 76). Sa proximité avec le tracé de la Panderola fit que de nombreux supporters l'utilisaient pour se rendre aux rencontres, des services spéciaux étant organisés lors des plus fortes affluences.

Bien qu'aucun arrêt officiel n'ait été assigné à cet endroit, la Panderola ralentissait en y arrivant, afin de permettre aux supporters de monter et descendre en marche. Le sifflement de la locomotive en vint même à être considéré comme un présage de but pour le club *albinegro*.

L'itinéraire du tramway se poursuivait par l'actuelle rue Maestro Bretón, traçant une diagonale dans un réseau de rues rectilignes, puis par l'avenue Almassora, en direction de la localité voisine. À proximité, à l'angle des rues Herrero et Maestro Bretón, se trouve la sculpture-hommage à la machine à vapeur de la Panderola, œuvre de Felipe Fauvell (2009).

La ligne, une fois sortie de Castelló et après avoir traversé le noyau urbain d'Almassora, continuait vers Vila-real, pour monter finalement jusqu'à Onda. En 1907 fut inaugurée une nouvelle branche entre Vila-real et le Grau de Borriana, et en 1948 elle fut complétée par une section entre Borriana et son port, qui ne resta en service que huit années environ.

De cette manière, la Panderola finit par constituer un réseau reliant toute la région, permettant le transport de voyageurs et le fret de marchandises, essentiellement des oranges et des carreaux d'Onda, vers les ports de Castelló et de Borriana.

Bien qu'ayant structuré toute la Plana et transporté près d'un million de voyageurs annuels dans sa dernière période, le manque d'investissements, l'échec du projet d'électrification et l'essor du véhicule privé rendirent le vieux tramway à vapeur de plus en plus obsolète, précipitant sa fermeture définitive le 31 août 1963.



## Bibliographie

---

Aguilar Civera, Inmaculada (coord.):

*Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, Conselleria d'Infrastructures et Transports; Cátedra Demetrio Ribes, Valencia, 2007.

Aguilar Civera, Inmaculada (coord.):

*Castellón, un territorio en comunicación. De la diligencia al TRAM*, Conselleria d'Infrastructures, Territoire et Environnement: Cátedra Demetrio Ribes, Valencia, 2013.

Marco Dols, Pablo:

*Un siglo de transporte urbano en Castelló. Historia del transporte público en la capital de la Plana*, Conselleria de l'Environnement, de l'Eau, des Infrastructures et du Territoire: Cátedra Demetrio Ribes, Valencia, 2023.

Ortells Chabrera, Vicent:

«Conseqüències urbanes del traçat de la Panderola a les ciutats de la Plana». Revue Millars [Castellón: Universitat Jaume I], XVII (1994), p. 23-37.

Peris Torner, Juan:

*El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana, 1888-1963*, Ville de Castellón, Castelló, 1993.

Pons Chust, Raül:

*La Panderola*, Brosquil Edicions, Valencia, 2002.

Pons Chust, Raül et Soriano Martí, Javier:

*La Panderola, patrimonio de la Plana. 125 años configurando el paisaje (1888-2013)*, Conselleria d'Infraestructures, Territoire et Environnement, Valencia, 2014.

Sarthou Carreres, Carlos:

*Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1989. (Facsimilé de l'édition originale de 1913).

# Crédits

---

**Texte :**

Pablo Marco Dols, Raül Pons Chust et Javier Soriano Martí

**Traduction :**

Mélanie Lefebvre Cléret

**Révision linguistique :**

Servei de Normalització Lingüística de l'Ajuntament de Castelló

**Audioguide:**

AudioViator

**Conseil historique :**

Associació d'Amics del Ferrocarril de Castelló

**Direction-coordination :**

UJI/Mucc

**Dépôt légal :**

CS 863-2025

Projet UJI-encultura, PC2025\_15A, PICS UJI (Patrimoine culturel avec itinéraires à travers Castelló), 2025

# Plus d'informations

---

**Tourist Info Castelló**

Place de la Hierba, s/n (12001 Castelló de la Plana)

+34 964 22 98 13 / 964 35 86 89

castellon@touristinfo.net

**Tourist Info Grau de Castelló**

Boulevard Buenavista, 28 (12100 Castelló de la Plana)

+34 964 28 36 21

informadorturistico@castellonturismo.com

**Tourist Info Estación de Renfe**

Rue Pintor Oliet, 2 (12006 Castelló de la Plana)

+34 964 21 47 31

castellon@touristinfo.net

Consulter les horaires de Tourist Info sur :

<https://www.castellonturismo.com/oficinas-de-turismo/>

**Mucc**

info@mucc.es

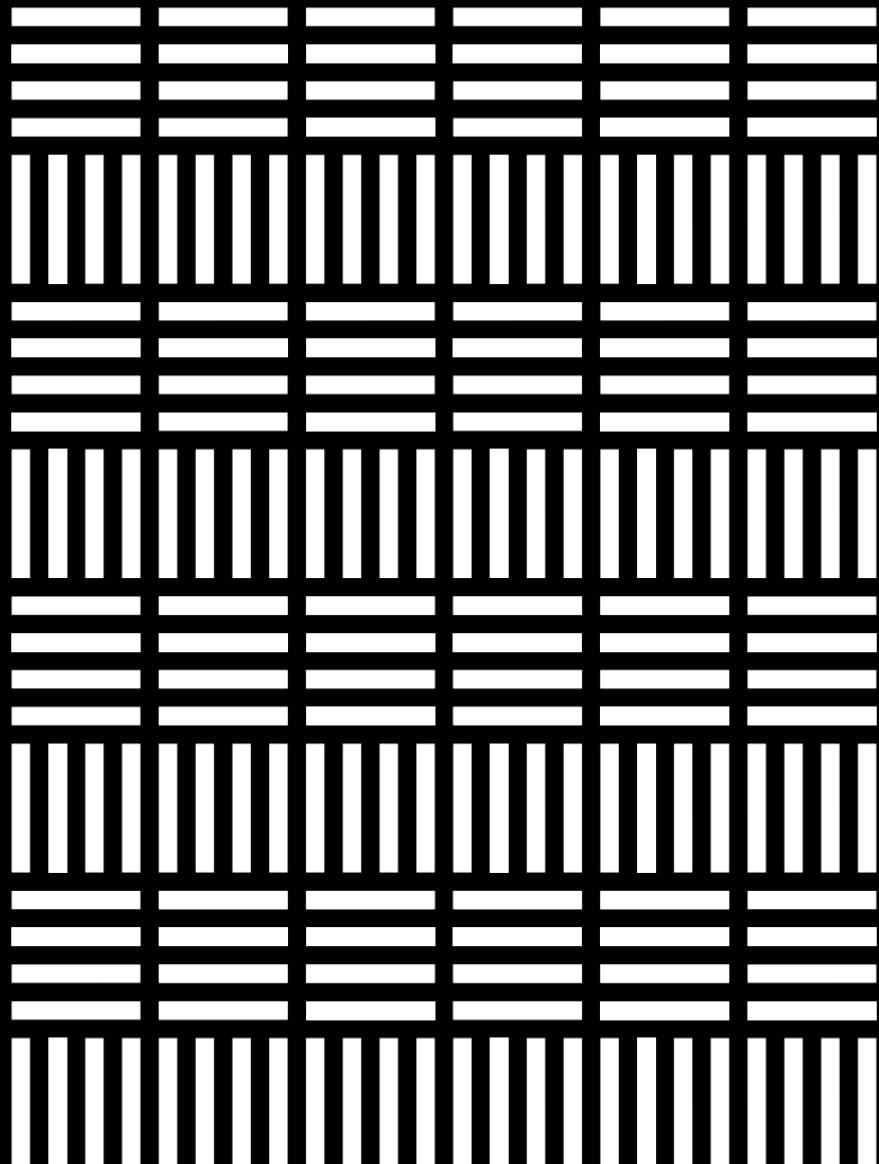
+34 964 73 52 17

Du mardi au samedi de 10h00 à 13h00

[mucc.castello.es](http://mucc.castello.es)

(Facebook) muc.castello

(Instagram) muc\_castello



**Mucc**  
Museu  
de la Ciutat  
de Castelló



Ajuntament  
de Castelló

**UJI** UNIVERSITAT  
JAUME I  
Vicerectorat de Cultura,  
Llengües i Societat