

Itinerari
La Panderola
Valencià
Mucc

Itinerari autoguiat

Característiques

- Accés lliure.
- Recorregut a peu i accessible.
- Durada del recorregut: 60' aproximadament.
- Nombre de parades: 6.

Instruccions

L'itinerari pot realitzar-se mitjançant audioguia o guia en paper o digital.

- L'audioguia, el plànol i la guia digital es poden descarregar en un dispositiu mòbil des dels webs següents: www.mucc.es/panderola i www.agh.uji.es
- També es pot accedir en línia a l'audioguia de l'itinerari sense necessitat de descàrrega d'arxius en: <https://audioviator.com/ca/audioguia/panderola>
- La guia en paper es pot sol·licitar a l'oficina Tourist Info i a les seus del Museu de la Ciutat de Castelló (Museu d'Etnologia, Castell Vell, Museu de la Mar i Vil·la romana de Vinamargo).



Audioguia,
guia i plànol



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



agh.uji.es



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

Itinerari La Panderola

Introducció

La Panderola, oficialment coneguda com el Tramvia a Vapor d'Onda al Grau de Castelló, va ser un tren de via estreta (0,75 metres entre rails) que va estar operatiu a la comarca de la Plana entre 1888 i 1963. La seua finalitat era facilitar el transport de taronges i altres mercaderies (sobretot taulells) fins al port de Castelló per a l'exportació, encara que va acabar convertint-se en un element clau per a la mobilitat de la població de les ciutats que connectava (Castelló i el Grau, Almassora, Vila-real, Onda i Borriana). De fet, alguns anys va arribar a registrar puntes de més d'un milió de viatgers i figurà com un dels ferrocarrils secundaris més utilitzats de tot Espanya.

Van ser 75 anys de circulacions, fins a 1931 sota gestió privada i, posteriorment, amb l'Estat com a administrador. El seu trajecte més llarg, entre el Grau de Castelló i Onda, era de 28 quilòmetres. El seu nom popular, *la Panderola* (cuca molla), li va ser assignat, probablement, pel color negre de les màquines de vapor. El tramvia, que excepte en el tram entre Vila-real i el Grau de Borriana circulava per l'interior de les ciutats, ha deixat una empremta inesborrable en l'urbanisme, a més de convertir-se en un símbol identitari per a la comarca i, per això, encara Vila-real, Borriana i el Grau de Castelló conserven màquines i vagons ara convertits en monuments.

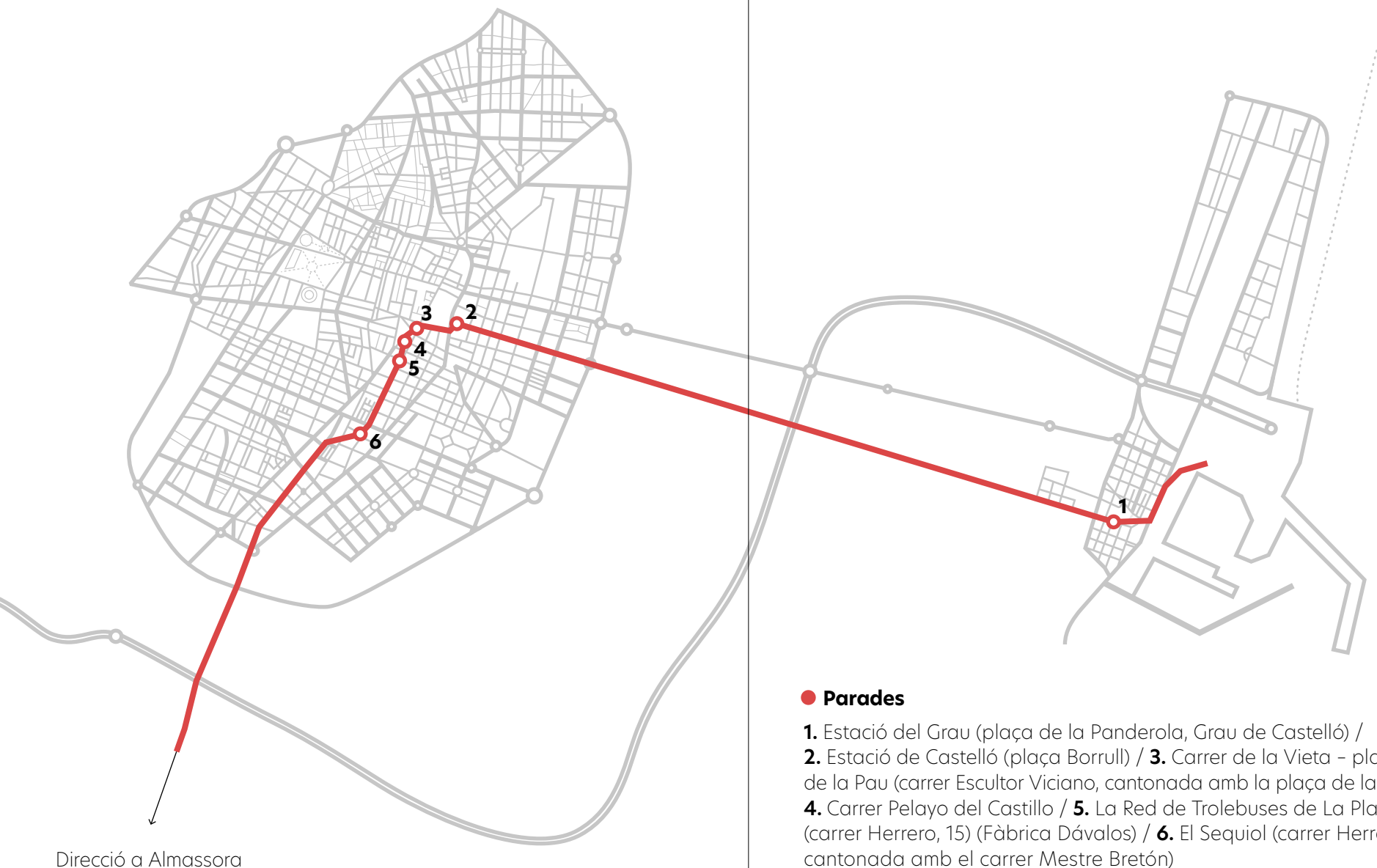
L'itinerari de la Panderola per la ciutat de Castelló uneix l'estació del Grau amb l'antic camp de futbol del Sequiol, hui desaparegut. S'han plantejat sis parades per a conèixer aquest peculiar ferrocarril: la inicial és la plaça de la Panderola al Grau, on s'ubicava l'estació terme; la següent, l'estació de Castelló (plaça Borrull); després, el carrer Escultor Viciano (popularment conegut com la Vieta) i la plaça de la Pau, on el tramvia tenia un baixador; el carrer Pelayo del Castillo; el carrer Herrero, i finalment, el Sequiol, a la cantonada entre els carrers Herrero i Mestre Bretón.

Plaça de la Pau
Arxiu Municipal de Castelló de la Plana (AMC). Fons Sucine 691



Recorregut de la Panderola

Plànol de l'itinerari



Per a fer el trajecte Castelló-Grau-Castelló (4 km):

L'autobús Castelló-Grau-Castelló ix cada 20 minuts de la plaça Borrull (Castelló) i de la plaça de la Panderola (Grau de Castelló), i fa el mateix itinerari que la Panderola.

● Parades

1. Estació del Grau (plaça de la Panderola, Grau de Castelló) /
2. Estació de Castelló (plaça Borrull) / 3. Carrer de la Vieta - plaça de la Pau (carrer Escultor Viciano, cantonada amb la plaça de la Pau) /
4. Carrer Pelayo del Castillo / 5. La Red de Trolebuses de La Plana (carrer Herrero, 15) (Fàbrica Dávalos) / 6. El Sequiol (carrer Herrero, cantonada amb el carrer Mestre Bretón)

Eixint del Grau

Arxiu Municipal de Castelló de la Plana. Fons Sucine 935



Parada 1. Estació del Grau

Plaça de la Panderola, Grau de Castelló

La ruta de la Panderola comença a l'estació del Grau. Va ser la primera parada a construir-se pel seu valor estratègic, al costat del port, però on s'exportava bona part dels productes transportats, però també perquè per aquí arribava el material per a prosseguir la construcció de la infraestructura ferroviària. Era l'estació terme i origen del tramvia, comptava amb una extensió de 10.143 m² i amb tots els elements auxiliars: edifici de viatgers amb planta baixa i primera planta, andana, zona de mercaderies, aiguada, depòsit de màquines, cotxeres i magatzem. Alguns edificis es conserven en l'actualitat amb diferents usos i l'última renovació del parc que ocupa el solar de l'estació ha reproduït en el paviment els rails d'algunes vies. També es poden veure, a un costat de la plaça, la locomotora núm. 1 i un vagó.

En 1934 es va redactar un projecte per a canviar l'emplaçament de l'estació i situar-la a l'interior del port, en el moll de Llevant, però tot va quedar en una proposta. Des del Grau les vies traçaven una línia recta de 4,2 quilòmetres que en 1888 travessava, segons les cròniques, uns camps deliciosos plens de tarongers, blat, vinyes, hortes i cases de labor. L'itinerari és visible hui dia perquè es correspon amb el carril bici de l'avinguda Germans Bou.

El 4 de juny de 1888 va començar la instal·lació de les vies i el 13 d'agost va tindre lloc la inauguració oficial del tram fins a Castelló. A l'estiu, el recorregut s'allargava fins a un baixador ubicat al costat de l'actual Casino, al port (moll Serrano Lloberes), per a facilitar l'accés dels banyistes a la platja. El tramvia va arribar a jugar un paper clau per a les comunicacions entre Castelló i el Grau, especialment en dies festius com el de Sant Pere, quan els combois anaven completament abarrotats.

Estació de Castelló

Foto: Repositori de la Universitat Jaume I.

Fons fotogràfic Gil Roca: <http://hdl.handle.net/10234/195689>



Parada 2. Estació de la Panderola a Castelló

Plaça Borrull

Antigament, a la plaça Borrull, s'hi localitzava l'estació de la Panderola a Castelló. L'antiga esplanada ferroviària ha esdevingut, amb el temps, un autèntic node urbà i, actualment, és un punt de referència estratègic i lloc de trobada habitual per a la ciutadania. L'ús ferroviari del passat ha fet que la plaça siga un tant atípica, ja que és un espai obert envoltat per avingudes i carrers, però no una plaça en el seu sentit tradicional.

L'estació de Castelló era la més important de la línia. Per ací passaven milers de persones anualment, entre el 25 % i el 40 % de tots els viatgers transportats per la Panderola; el 1930, per exemple, van ser 292.320 els passatgers que isqueren des d'ací i 307.762 els que hi arribaren.

Inicialment, aquestes instal·lacions eren únicament un baixador, ja que l'empresa pretenia ubicar l'estació a la plaça de la Pau, a prop dels magatzems de taronges que hi havia per la zona. Finalment, el 1890 l'estació va deixar de ser provisional perquè la companyia ferroviària va considerar que l'emplaçament era l'adequat per la seua proximitat a la ciutat i més còmode per als viatgers. A més, el solar era propietat de l'empresa.

La superfície de l'estació es trobava delimitada per un reixat que tancava el conjunt de vies i d'immobles. L'edifici de viatgers se situava en el cantó nord-oest i la façana principal donava a l'actual plaça Borrull. Els excusats es trobaven a la vora de l'actual avinguda Germans Bou. L'andana de viatgers tenia una longitud de 92 metres i es trobava a la part central, al costat del moll de mercaderies. L'aiguada es situava a la part sud, prop de l'entrada pel carrer de la Magdalena (actual carrer Escultor Viciano).

Un total de set vies eren utilitzades pels combois: dos entre l'andana i l'edifici de l'estació; una altra entre l'andana i el moll de mercaderies, i quatre vies mortes per a la càrrega.

Plaça de la Pau
Foto: Jeremy Wiseman
Col·lecció: Enrique Andrés Gramage



Carrer Moyano
Foto: Jeremy Wiseman
Col·lecció: Enrique Andrés Gramage

Parada 3. Carrer de la Vieta - plaça de la Pau

Carrer Escultor Viciano, cantonada amb la plaça de la Pau

Quan la Panderola encara era un projecte, va haver-hi una certa oposició al pas d'un tramvia per l'interior de la ciutat. Però, per damunt d'aquestes resistències, ningú no podia negar les oportunitats que representava per a Castelló. De fet, al contrari que el ferrocarril de via ampla, que limitava l'expansió de la ciutat, la Panderola es percebia com a menys problemàtica perquè, en realitat, era un tramvia compatible amb el trànsit i amb altres usos urbans del seu temps. Tot i això, la seua circulació per l'interior del nucli urbà no va estar exempta de conflictes al llarg de la seua història, i els accidents van ser també nombrosos.

Tot i que, al principi, es preveia que les vies foren externes al recinte urbà d'aleshores, algunes variacions en el projecte original van fer que finalment entraren per l'antic carrer de la Magdalena, ara Escultor Viciano, que va passar a anomenar-se popularment com a carrer de la Vieta per l'impacte visual que els rails provocaven. El traçat continuava cap a la plaça de la Pau, on hi havia un baixador a prop del quiosc central, en el qual es podien comprar els bitllets i esperar l'arribada del tren en uns bancs habilitats a l'efecte.

La Panderola va ser profusament fotografiada al seu pas per la plaça de la Pau pel magnífic escenari paisatgístic que representava, especialment a partir de la segona meitat del segle XX, quan l'ús de la tracció de vapor en aquest tipus de línies començava a presentar un cert exotisme.

Actualment, es pot observar a la plaça una placa ceràmica que reproduïx la Panderola al seu pas per aquest punt i, de nit, unes llums a terra simulen el traçat de la via.



Carrer Pelayo del Castillo
Font desconeguda



Parada 4. Carrer Pelayo del Castillo

Carrer Pelayo del Castillo

L'impacte de les vies de la Panderola a Castelló potser ha resultat menys decisiu en el desenvolupament del plànol de la ciutat que en altres municipis, però no per això resulta menys visible. En aquest sentit, l'efecte en l'entramat urbà es distingeix en diversos trams del recorregut, amb carrers que fan estranyes diagonals, com el carrer Illes Balears, al Grau; el carrer Mestre Bretón, al sud, o el carrer Pelayo del Castillo, just darrere del Teatre Principal.

Tal com deixa clar Carlos Sarthou en la seua obra *Geografía General del Reino de Valencia*, el recorregut meridional de la línia es feia, encara a principis del segle XX, pels afores de la ciutat, concretament per l'antic camí de l'Horta, una zona aleshores no urbana tot travessada d'horts de tarongers i amb nombrosos magatzems de taronges a les immediacions, circumstància que va ser determinant a l'hora de localitzar, en el projecte inicial, l'estació principal, contràriament al que va ocórrer en els altres municipis, on van ser les instal·lacions ferroviàries les que van atraure els negocis.

Així, fins al 1963, el creixement de la ciutat va ser coetani a la Panderola. Les vies van ajudar a consolidar l'actual carrer Herrero (substitut del camí de l'Horta) i van marcar l'expansió meridional de la ciutat, en guanyar terreny al camp i deixar la seua petjada en el plànol. Només el traçat de la línia explica la peculiar forma de la trama urbana en aquesta zona, amb un carreró pràcticament estrangulat, sense quasi utilitat i només transitable pels veïns: el carrer Pelayo del Castillo. I també és difícil d'entendre per què el Teatre Principal té un cantó en xamfrà, justament per a facilitar el pas de les vies.

En aquest tram, el comboi de la Panderola provinent del Grau, després de travessar la plaça de la Pau, deixava a l'esquerra el Teatre Principal i continuava pel carrer Pelayo del Castillo fins a arribar, a través d'una singular diagonal, a l'encreuament del carrer Sagasta amb el carrer Herrero.

La Panderola i el troleibús
Foto: Fred Mattheus
Col·lecció: Enrique Andrés Gramage



Parada 5. La Red de Trolebuses de La Plana

Carrer Herrero, 15 (Fàbrica Dávalos)

La Red de Trolebuses de La Plana (RTLP) va ser impulsada el 1942 per la Diputació de Castelló per a modernitzar el transport públic a la comarca de la Plana i substituir el tramvia de vapor. Dissenyada per l'enginyer Adolfo Machinandiarena, pretenia unir els municipis de Benicàssim, Castelló, Vila-real, Borriana, Nules i la Vall d'Uixó.

La difícil situació econòmica del moment va allargar els terminis d'execució i va acabar per comprometre el mateix projecte, que finalment va quedar limitat a la secció compresa entre el Grau de Castelló i Vila-real, inaugurada el 1961. El projecte de la RTLP va coincidir amb un altre d'electrificació de la Panderola, impulsat en aquest cas pel Govern i que finalment no es va dur a terme, per la qual cosa els dos mitjans de transport van conviure fins al 1963.

El recorregut de la línia, coincidint amb el del tramvia en diversos trams, discorria per l'avinguda Germans Bou, pels carrers Guitarrista Tàrrega, Asensi, Herrero i Orfebres Santalínea, per la plaça del País Valencià i per l'avinguda de València, des d'on continuava cap a Vila-real i tornava pel mateix itinerari.

El retard en la seua implantació, així com el desenvolupament dels transports i els canvis en el context socioeconòmic experimentats al llarg d'aquelles dos dècades, van fer que aquell projecte de postguerra presentara diverses disfuncionalitats i un escàs trànsit de viatgers, factors que van acabar precipitant el seu desmantellament el gener de 1970.

Aquesta existència efímera no ha de desvirtuar el fet que la RTLP va suposar l'intent de creació d'una xarxa metropolitana de transport públic servida mitjançant vehicles propulsats íntegrament per energia elèctrica, antecessora directa de l'actual Tram.

Hui encara es conserven alguns elements de la RTLP, entre els quals destaca el Cocherón, un edifici de la Diputació de Castelló, de gran valor patrimonial, situat a l'avinguda de València, ja fora de la ciutat de Castelló. Així mateix, repartides pels municipis de Castelló i Vila-real, es conserven al voltant de mig centenar de rosetes, com la que es pot observar a la façana del magatzem Dávalos, usades com a ancoratges del cablejat.





Parada 6. El Sequiol

Carrer Herrero, cantó amb el carrer Mestre Bretón

Fins al 1947, el Club Deportivo Castellón disputava els seus partits al camp del Sequiol, situat al lloc on actualment es troba l'IES Joan Baptista Porcar (c/ Herrero, 76). La seva proximitat al recorregut de la Panderola va fer que molts aficionats la utilitzaren per a desplaçar-se als partits i s'organitzaren serveis especials per als de més aflluència.

Encara que no hi havia una parada oficialment assignada a aquest lloc, la Panderola disminuïa la velocitat en arribar a aquest punt, per a permetre la pujada i baixada en marxa dels seguidors. El xiulet de la locomotora va arribar fins i tot a considerar-se presagi de gol per al club albinegre.

L'itinerari del tramvia continuava per l'actual carrer Mestre Bretón, que per això dibuixa una línia diagonal en un entramat de carrers rectilinis, i per l'avinguda d'Almassora, des d'on es dirigia cap a la localitat veïna. A l'encreuament dels carrers Herrero i Mestre Bretón, es troba l'escultura d'homenatge a la màquina de vapor de la Panderola, obra de Felipe Fauvell (2009).

La línia, una vegada fora de Castelló i creuat el nucli d'Almassora, prosseguia cap a Vila-real, per a ascendir finalment fins a Onda. El 1907 es va inaugurar un nou ramal entre Vila-real i el Grau de Borriana, i el 1948 es va completar amb una secció entre Borriana i el seu port, que a penes va estar en funcionament huit anys.

D'aquesta manera, la Panderola va conformar una xarxa que comunicava tota la comarca i permetia el trànsit de viatgers i el transport de mercaderies, fonamentalment taronges, i rajoles d'Onda, fins als ports de Castelló i Borriana.

Tot i vertebrar tota la Plana i transportar prop d'un milió de viatgers anuals en la seva etapa final, la manca d'inversions, el fracàs del projecte d'electrificació i l'auge del vehicle privat van fer que el vell tramvia de vapor resultara cada vegada més obsolet, la qual cosa va provocar la seua clausura definitiva el 31 d'agost de 1963.

Cartell de l'acomiadament popular de la Panderola
Arxiu Municipal de Castelló de la Plana (AMC)



Bibliografia

Aguilar Civera, Inmaculada (coord.):

Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana, Conselleria d'Infraestructures i Transports: Càtedra Demetrio Ribes, València, 2007.

Aguilar Civera, Inmaculada (coord.):

Castellón, un territorio en comunicación. De la diligencia al TRAM, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient: Càtedra Demetrio Ribes, València, 2013.

Marco Dols, Pablo:

Un siglo de transporte urbano en Castelló. Historia del transporte público en la capital de la Plana, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori: Càtedra Demetrio Ribes, València, 2023.

Ortells Chabrera, Vicent:

«Conseqüències urbanes del traçat de la Panderola a les ciutats de la Plana». Revista *Millars* [Castelló: 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, Ajuntament de Castelló, Castelló, 1993.

Pons Chust, Raül:

La Panderola, Brosquil Edicions, València, 2002.

Pons Chust, Raül i Soriano Martí, Javier:

La Panderola, patrimonio de la Plana. 125 años configurando el paisaje (1888-2013), Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, València, 2014.

Sarthou Carreres, Carlos:

Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1989. (Facsimil de l'edició original de 1913).

Crèdits

Text:

Pablo Marco Dols, Raül Pons Chust i Javier Soriano Martí

Correcció lingüística:

Servei de Normalització Lingüística de l'Ajuntament de Castelló

Audioguia:

AudioViator

Assessorament històric:

Associació d'Amics del Ferrocarril de Castelló

Direcció-coordinació:

UJI/Mucc

Depòsit legal:

CS 861-2025

Projecte UJI-EnCultura, PC2025_15A, PICS UJI (Patrimoni Cultural amb Itineraris per Castelló), convocatòria 2025

Més informació

Tourist Info de Castelló

Plaça de l'Herba, s/n (12001 Castelló de la Plana)

+34 964 22 98 13 / 964 35 86 89

castellon@touristinfo.net

Tourist Info Grau de Castelló

Passeig Bonavista, 28 (12100 Castelló de la Plana)

+34 964 28 36 21

informadorturistico@castellonturismo.com

Tourist Info Estació de Renfe

Carrer Pintor Olibet, 2 (12006 Castelló de la Plana)

+34 964 21 47 31

castellon@touristinfo.net

Consulteu els horaris de Tourist Info en:

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

Mucc

info@mucc.es

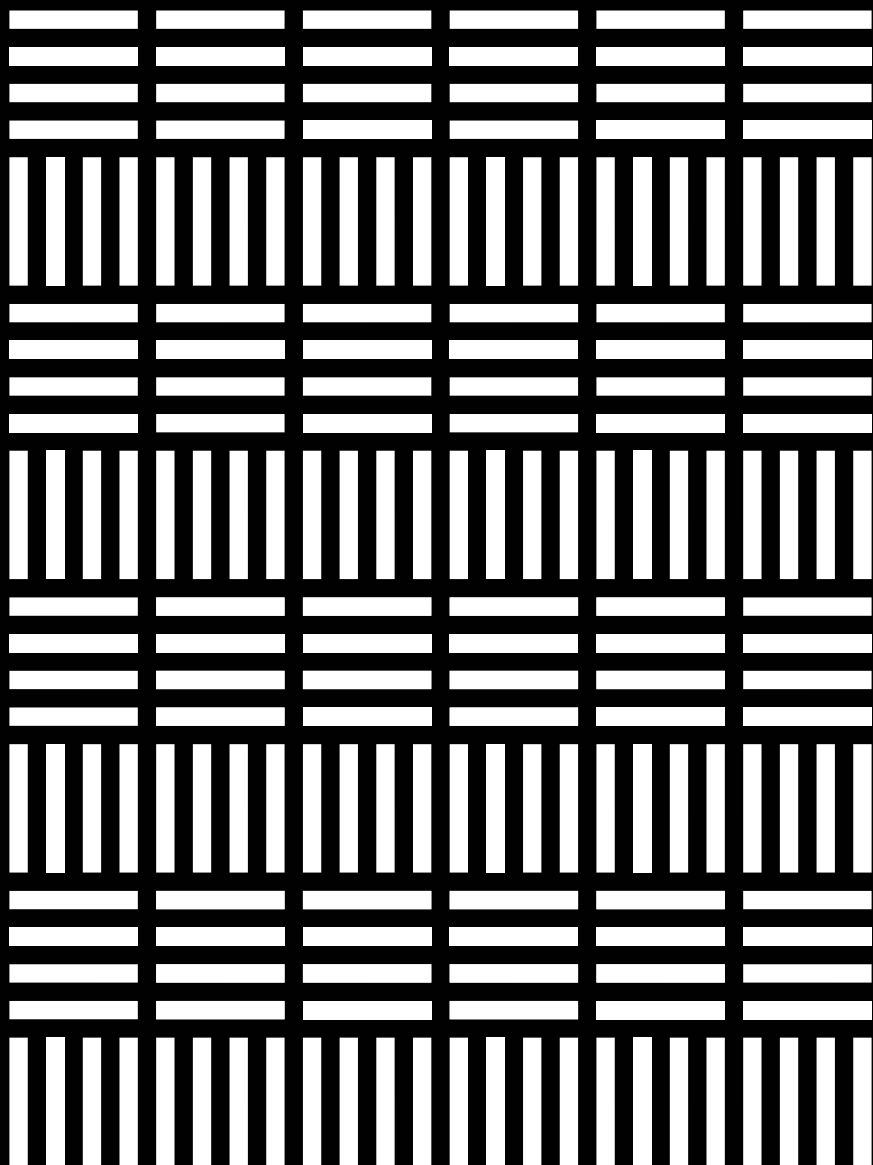
+34 964 73 52 17

De dimarts a dissabte de 10:00 a 13:00 h

mucc.castello.es

(Facebook) [mucc.castello](https://www.facebook.com/mucc.castello)

(Instagram) [mucc_castello](https://www.instagram.com/mucc_castello)



 **Mucc**
Museu
de la Ciutat
de Castelló

 **Ajuntament
de Castelló**

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