

**Itinerario  
La Panderola  
Castellano  
Mucc**

# Itinerario autoguiado

## Características

- Acceso libre.
- Recorrido a pie y accesible.
- Duración del recorrido: 60' aproximadamente.
- Número de paradas: 6.

## Instrucciones

El itinerario puede realizarse mediante audioguía o guía en papel o digital.

- La audioguía, el plano y la guía digital se pueden descargar en un dispositivo móvil desde las siguientes webs:  
[www.mucc.es/panderola](http://www.mucc.es/panderola) y [www.agh.uji.es](http://www.agh.uji.es)
- También se puede acceder en línea a la audioguía del itinerario sin necesidad de descargar los archivos en:  
<https://audioviator.com/audioguia/panderola>
- La guía en papel se puede solicitar en la oficina Tourist Info y en las sedes del Museu de la Ciutat de Castelló (Museo de Etnología, Castell Vell, Museu de la Mar y Villa romana de Vinamargo).



Audioguía,  
guía y plano



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



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



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

# Itinerario La Panderola

## Introducción

La Panderola, oficialmente conocida como el Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón, fue un tren de vía estrecha (0,75 metros entre raíles) que estuvo operativo en la comarca de La Plana entre 1888 y 1963. Su finalidad era facilitar el transporte de naranjas y otras mercancías (especialmente azulejos) hasta el puerto de Castellón para la exportación, aunque acabó convirtiéndose en un elemento clave para la movilidad de la población de las ciudades que conectaba (Castellón y el Grao, Almassora, Vila-real, Onda y Burriana). De hecho, algunos años llegó a registrar puntas de más de un millón de viajeros y figuró como uno de los ferrocarriles secundarios más utilizados de toda España.

Fueron 75 años de circulaciones, hasta 1931 bajo gestión privada y, posteriormente, con el Estado como administrador. Su trayecto más largo, entre el Grao de Castellón y Onda, era de 28 kilómetros. Su nombre popular, *La Panderola*, que significa 'cucaracha', le fue asignado, probablemente, por el color negro de las máquinas de vapor. El tranvía, que excepto en su ramal entre Vila-real y el Grao de Burriana circulaba por el interior de las ciudades, ha dejado una impronta imborrable en el urbanismo, además de convertirse en un símbolo identitario para la comarca y, por ese motivo, Vila-real, Burriana y el Grao de Castellón todavía conservan máquinas y vagones ahora convertidos en monumentos.

El itinerario de La Panderola por la ciudad de Castellón une la estación del Grao con el antiguo campo de fútbol del Sequiol, hoy desaparecido. Se plantean seis paradas para conocer este peculiar ferrocarril: la inicial es la plaza de La Panderola del Grao, donde se ubicaba la estación término; la siguiente, la estación de Castellón (plaza Borrull); luego, la calle Escultor Viciano (popularmente conocida como *la Vieta*) y la plaza de la Paz, donde el tranvía tenía un apeadero; a continuación, la calle Pelayo del Castillo; la calle Herrero; y, por último, el Sequiol, en la esquina de las calles Herrero y Maestro Bretón.



Plaza de la Paz

Archivo Municipal de Castellón de la Plana (AMC). Fondo Sucine 691



# Recorrido de La Panderola

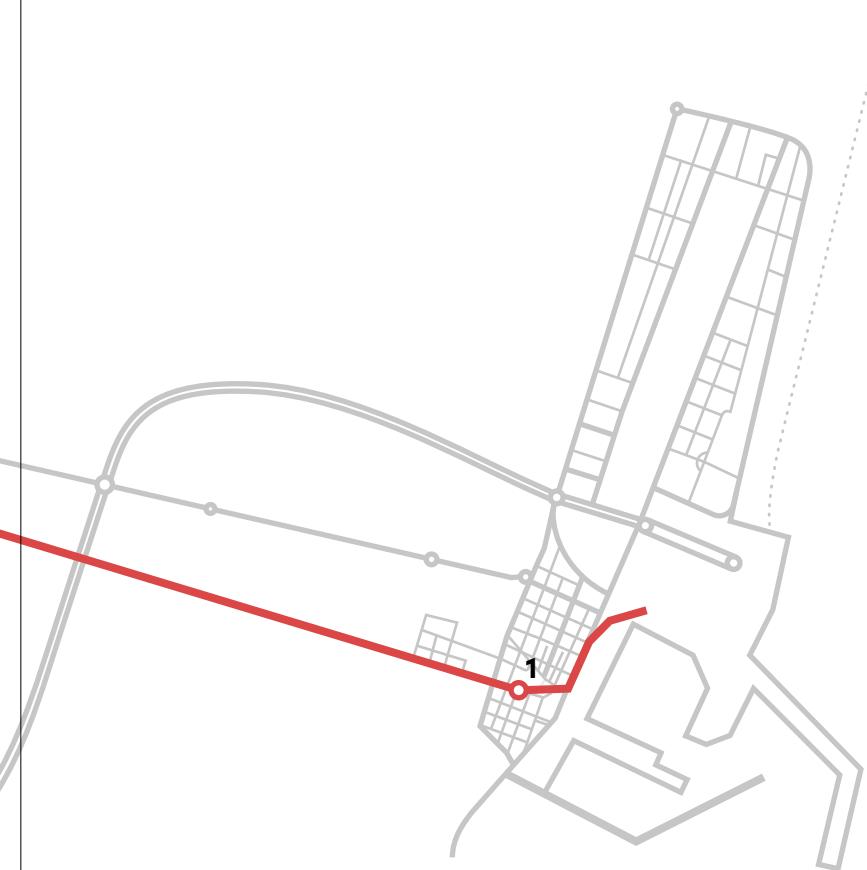
## Plano del itinerario



Dirección a Almassora

## Para recorrer el trayecto Castellón-Grao-Castellón (4 km):

El autobús Castellón-Grao-Castellón sale cada 20 minutos de la plaza Borrull (Castellón) y de la plaza de La Panderola (Grao de Castellón), y realiza el mismo itinerario que La Panderola.



### ● Paradas

1. Estación del Grao (plaza de La Panderola, Grao de Castellón) /
2. Estación de Castellón (plaza Borrull) / 3. Carrer de la Vieta - plaza de la Paz (calle Escultor Viciano, esquina con la plaza de la Paz) /
4. Calle Pelayo del Castillo / 5. La Red de Trolebuses de La Plana (calle Herrero, 15) (Fábrica Dávalos) / 6. El Sequiol (calle Herrero, esquina con la calle Maestro Bretón)

**Saliendo de la estación del Grao**

Archivo Municipal de Castellón de la Plana (AMC). Fondo Sucine 935



## Parada 1. Estación del Grao

### **Plaza de La Panderola, Grao de Castellón**

La ruta de La Panderola comienza en la estación del Grao. Fue la primera parada en construirse por su valor estratégico, junto al puerto, por donde se exportaba buena parte de los productos transportados, pero también porque por allí llegaba el material para proseguir con la construcción de la infraestructura ferroviaria. Era la estación término y origen del tranvía, contaba con una extensión de 10.143 m<sup>2</sup> y con todos los elementos auxiliares: edificio de viajeros con planta baja y primera planta, andén, muelle-tinglado de mercancías, aguada, depósito de máquinas, cocheras y almacén. Algunos edificios se conservan en la actualidad con diferentes usos y la última renovación del parque que ocupa el solar de la estación ha reproducido en el pavimento los raíles de algunas vías. También se pueden ver, a uno de los lados de la plaza, la locomotora n.<sup>o</sup> 1 y un vagón.

En 1934 se redactó un proyecto para cambiar el emplazamiento de la estación y ubicarla en el interior del puerto, en el muelle de Levante, pero todo quedó en una propuesta. Desde el Grao las vías trazaban una línea recta de 4,2 kilómetros que en 1888 atravesaba, según las crónicas, una campiña deliciosa llena de naranjos, trigo, viñas, huertas y casas de labor. El itinerario es visible hoy en día porque se corresponde con el carril bici de la avenida Hermanos Bou.

El 4 de junio de 1888 empezó la instalación de las vías y el 13 de agosto se inauguró oficialmente el tramo hasta Castellón. En verano, el recorrido se alargaba hasta un apeadero ubicado junto al actual Casino, en el puerto (muelle Serrano Lloberes), para facilitar el acceso de los bañistas a la playa. El tranvía llegó a jugar un papel clave para las comunicaciones entre Castellón y el Grao, especialmente en días festivos como el de San Pedro, cuando los convoyes iban completamente abarrotados.

## Estación de Castellón

Foto: Repositorio de la Universitat Jaume I.

Fondo fotográfico Gil Roca: <http://hdl.handle.net/10234/195689>



# Parada 2. Estación de La Panderola en Castellón

## Plaza Borrull

Antiguamente, en la plaza Borrull se localizaba la estación de La Panderola en Castellón. La antigua explanada ferroviaria se ha convertido, con el tiempo, en un auténtico nodo urbano y, actualmente, es un punto de referencia estratégico y lugar de encuentro habitual para la ciudadanía. El pasado uso ferroviario ha hecho que la plaza sea un tanto atípica, ya que es un espacio abierto rodeado por calles y avenidas, pero no una plaza en su sentido tradicional.

La estación de Castellón era la más importante de la línea. Por aquí pasaban miles de personas anualmente, entre el 25 % y el 40 % de todos los viajeros movilizados por La Panderola; en 1930, por ejemplo, fueron 292.320 los pasajeros que salieron desde aquí y 307.762 los que llegaron.

Inicialmente, estas instalaciones eran únicamente un apeadero, puesto que la empresa pretendía ubicar la estación en la plaza de la Paz, cerca de los almacenes de naranjas que había por la zona. Finalmente, en 1890 la estación dejó de ser provisional ya que la compañía consideró que el emplazamiento era el adecuado por su proximidad a la ciudad y más cómodo para los viajeros. Además, el solar era propiedad de la empresa ferroviaria.

La superficie de la estación se encontraba delimitada por una verja que cerraba el conjunto de vías y de inmuebles. El edificio de viajeros se situaba en el lado noroeste y la fachada principal daba a la actual plaza Borrull. Los retretes estaban adosados a la avenida Hermanos Bou. El andén de viajeros tenía una longitud de 92 metros, y se encontraba en la parte central, al lado del muelle de mercancías. La aguada se ubicaba en la parte sur, cerca de la entrada por la calle de la Magdalena (actual calle Escultor Viciano).

Un total de siete vías eran utilizadas por los convoyes: dos entre el andén y el edificio de la estación; otra entre el andén y el muelle de mercancías, y cuatro vías muertas para la carga.

Plaza de la Paz

Foto: Jeremy Wiseman

Colección: Enrique Andrés Gramage



Calle Moyano  
Foto: Jeremy Wiseman  
Colección: Enrique Andrés Gramage



## Parada 3. Carrer de la Vieta - plaza de la Paz

### Calle Escultor Viciano, esquina con la plaza de la Paz

Cuando La Panderola todavía era un proyecto, hubo cierta oposición al paso de un tranvía por el interior de la ciudad. Pero, por encima de estas resistencias, nadie podía negar las oportunidades que representaba para Castellón. De hecho, al contrario que el ferrocarril de vía ancha, que limitaba la expansión de la ciudad, La Panderola se percibía como algo menos problemático porque, en realidad, era un tranvía, compatible con el tráfico y con otros usos urbanos de su tiempo. Pese a todo, su circulación por el interior del casco urbano no estuvo exenta de conflictos a lo largo de la historia, y los accidentes fueron también numerosos.

Aunque al principio se preveía que el trazado fuera externo al recinto urbano de aquel entonces, algunas variaciones en el proyecto original hicieron que finalmente entrara por la antigua calle de La Magdalena, actualmente Escultor Viciano, que pasó a ser conocida popularmente como Carrer de la Vieta por el impacto visual que los raíles provocaban. El trazado continuaba hacia la plaza de la Paz, donde existía un apeadero cerca del quiosco central en el que se podían comprar los billetes y esperar la llegada del tren en unos bancos habilitados al efecto.

La Panderola fue profusamente fotografiada a su paso por la plaza de la Paz por el magnífico escenario paisajístico que representaba, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, cuando el uso de la tracción de vapor en este tipo de líneas comenzó a presentar cierto exotismo.

Actualmente, se puede observar en la plaza una placa cerámica que reproduce La Panderola a su paso por este punto y, de noche, unas luces en el suelo simulan el trazado de la vía.

**Calle Pelayo del Castillo**  
Fuente desconocida



## Parada 4. Calle Pelayo del Castillo

### Calle Pelayo del Castillo

El impacto de las vías de La Panderola en Castellón quizás ha resultado menos decisivo en el desarrollo del plano de la ciudad que en otros municipios, pero no por eso resulta menos visible. En este sentido, su efecto en la trama urbana se distingue en diversos tramos del recorrido, con calles que forman extrañas diagonales, como la calle Islas Baleares, en el Grao; la calle Maestro Bretón, al sur del núcleo urbano, o la calle Pelayo del Castillo, justo detrás del Teatro Principal.

Tal y como deja claro Carlos Sarthou en su obra *Geografía General del Reino de Valencia*, el recorrido meridional de la línea se hacía, todavía a principios del siglo XX, por las afueras de la ciudad, concretamente por el antiguo Camí de l'Horta, una zona entonces no urbana rodeada de huertos de naranjos y con numerosos almacenes de naranjas en sus inmediaciones, circunstancia que fue determinante a la hora de localizar, en el proyecto inicial, la estación principal, contrariamente a lo que ocurrió en los otros municipios, donde fueron las instalaciones ferroviarias las que atrajeron a los negocios.

Así, hasta 1963 el crecimiento de la ciudad fue coetáneo a La Panderola. Sus vías ayudaron a consolidar la actual calle Herrero (que sustituyó al Camí de l'Horta) y marcaron la expansión meridional de la ciudad, al ganar terreno al campo y dejar su huella en el plano. Solo el trazado de la línea explica la peculiar forma de la trama urbana en esta zona, con un callejón prácticamente estrangulado, sin casi utilidad y solo transitable por los vecinos: la calle Pelayo del Castillo. Y también es difícil de entender por qué el Teatro Principal tiene una esquina con forma de chaflán, justamente para facilitar el paso de las vías.

En este tramo, el convoy de La Panderola procedente del Grao, después de atravesar la plaza de la Paz, dejaba a la izquierda el Teatro Principal y continuaba por la calle Pelayo del Castillo hasta llegar, a través de una singular diagonal, al cruce de la calle Sagasta con la calle Herrero.

**La Panderola y el trolebús**

Foto: Fred Mattheus

Colección: Enrique Andrés Gramage



# Parada 5. La Red de Trolebuses de La Plana

## Calle Herrero, 15 (Fábrica Dávalos)

La Red de Trolebuses de La Plana (RTLP) fue impulsada en 1942 por la Diputación de Castellón para modernizar el transporte público en la comarca de La Plana y sustituir al tranvía de vapor. Diseñada por el ingeniero Adolfo Machinandiarena, pretendía unir los municipios de Benicàssim, Castellón, Vila-real, Burriana, Nules y La Vall d'Uixó.

La difícil situación económica del momento alargó los plazos de ejecución y acabó por comprometer el propio proyecto, que finalmente quedó limitado a la sección comprendida entre el Grao de Castellón y Vila-real, inaugurada en 1961. El proyecto de la RTLP coincidió con otro de electrificación de La Panderola, impulsado en este caso por el Gobierno y que finalmente no se llevó a cabo, por lo que convivieron ambos medios de transporte hasta 1963.

El recorrido de la línea, coincidente con el del tranvía en varios tramos, discurría por la avenida Hermanos Bou, las calles Guitarrista Tárrega, Asensi, Herrero y Orfebres Santalínea, la plaza del País Valencià y la avenida Valencia, desde donde continuaba hacia Vila-real, y volvía por el mismo itinerario.

El retraso en su implantación, así como el desarrollo de los transportes y los cambios en el contexto socioeconómico experimentados a lo largo de aquellas dos décadas, hicieron que aquel proyecto de postguerra presentara diversas disfuncionalidades y un escaso tráfico de viajeros, lo que acabó precipitando su desmantelamiento en enero de 1970.

Esta efímera existencia no debe desvirtuar el hecho de que la RTLP supuso el intento de creación de una red metropolitana de transporte público servida mediante vehículos propulsados íntegramente por energía eléctrica, antecesora directa del actual Tram.

Actualmente se conservan algunos elementos de la RTLP, entre los que destaca el Cocherón, edificio de la Diputación de Castellón, situado en la avenida Valencia, ya fuera de la ciudad, de gran valor patrimonial. Asimismo, repartidas por los municipios de Castellón y Vila-real, se conservan alrededor de medio centenar de rosetas, como la que se puede observar en la fachada del almacén Dávalos, usadas como anclajes del tendido aéreo.





## Parada 6. El Sequiol

### Calle Herrero, esquina con la calle Maestro Bretón

Hasta 1947, el Club Deportivo Castellón disputaba sus partidos en el campo del Sequiol, situado en el lugar donde actualmente se encuentra el IES Joan Baptista Porcar (c/ Herrero, 76). Su proximidad al recorrido de La Panderola hizo que muchos aficionados la utilizaran para desplazarse a los encuentros y se organizaran servicios especiales para los de mayor afluencia.

Aunque no había una parada oficialmente asignada a este lugar, La Panderola disminuía su velocidad al llegar a este punto, para permitir la subida y bajada en marcha de los seguidores. El pitido de la locomotora llegó incluso a considerarse presagio de gol para el club albinegro.

El itinerario del tranvía continuaba por la actual calle Maestro Bretón, dibujando una diagonal en un entramado de calles rectilíneas, y por la avenida Almassora, desde donde se dirigía hacia la vecina localidad. En el cruce de las calles Herrero y Maestro Bretón, se encuentra la escultura de homenaje a la máquina de vapor de La Panderola, obra de Felipe Fauvell (2009).

La línea, una vez fuera de Castellón y atravesado el núcleo de Almassora, proseguía hacia Vila-real, para ascender finalmente hasta Onda. En 1907 se inauguró un nuevo ramal entre Vila-real y el Grao de Burriana, y en 1948 se completó con una sección entre Burriana y su puerto, que apenas estuvo en funcionamiento ocho años.

De esta manera, La Panderola llegó a conformar una red que comunicaba toda la comarca y permitía el tráfico de viajeros y el transporte de mercancías, fundamentalmente naranjas, y azulejos de Onda, hasta los puertos de Castellón y Burriana.

Pese a vertebrar toda La Plana y transportar a cerca de un millón de viajeros anuales en su etapa final, la falta de inversiones, el fracaso del proyecto de electrificación y el auge del vehículo privado hicieron que el viejo tranvía de vapor resultara cada vez más obsoleto, lo que provocó su clausura definitiva el 31 de agosto de 1963.

**Cartel de despedida popular de La Panderola**  
Archivo Municipal de Castellón de la Plana (AMC)



## Bibliografía

---

Aguilar Civera, Inmaculada (coord.):

*Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, Conselleria de Infraestructuras y Transportes: Cátedra Demetrio Ribes, Valencia, 2007.

Aguilar Civera, Inmaculada (coord.):

*Castellón, un territorio en comunicación. De la diligencia al TRAM*, Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente: 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 Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio: Cátedra Demetrio Ribes, Valencia, 2023.

Ortells Chabrera, Vicent:

«Conseqüències urbanes del traçat de la Panderola a les ciutats de la Plana». Revista *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*, Ayuntamiento de Castellón, Castellón, 1993.

Pons Chust, Raül:

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

Pons Chust, Raül y Soriano Martí, Javier:

*La Panderola, patrimonio de la Plana. 125 años configurando el paisaje (1888-2013)*, Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, Valencia, 2014.

Sarthou Carreres, Carlos:

*Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1989. (Facsimil de la edición original de 1913).

# Créditos

---

**Texto:**

Pablo Marco Dols, Raül Pons Chust y Javier Soriano Martí

**Corrección lingüística:**

Servicio de Normalización Lingüística del Ayuntamiento de Castellón

**Audioguía:**

AudioViator

**Asesoramiento histórico:**

Associació d'Amics del Ferrocarril de Castelló

**Dirección-coordinación:**

UJI/Mucc

**Depósito legal:**

CS 864-2025

Proyecto UJI-EnCultura, PC2025\_15A, PICS UJI (Patrimonio Cultural con Itinerarios por Castellón), convocatoria 2025

# Más información

---

**Tourist Info de Castellón**

Plaza de la Hierba, s/n (12001 Castellón de la Plana)

+34 964 22 98 13 / 964 35 86 89

castellon@touristinfo.net

**Tourist Info Grau de Castelló**

Paseo Buenavista, 28 (12100 Castellón de la Plana)

+34 964 28 36 21

informadorturistico@castellonturismo.com

**Tourist Info Estación de Renfe**

Calle Pintor Oliet, 2 (12006 Castellón de la Plana)

+34 964 21 47 31

castellon@touristinfo.net

Consultar horarios de Tourist Info en:

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

**Mucc**

info@mucc.es

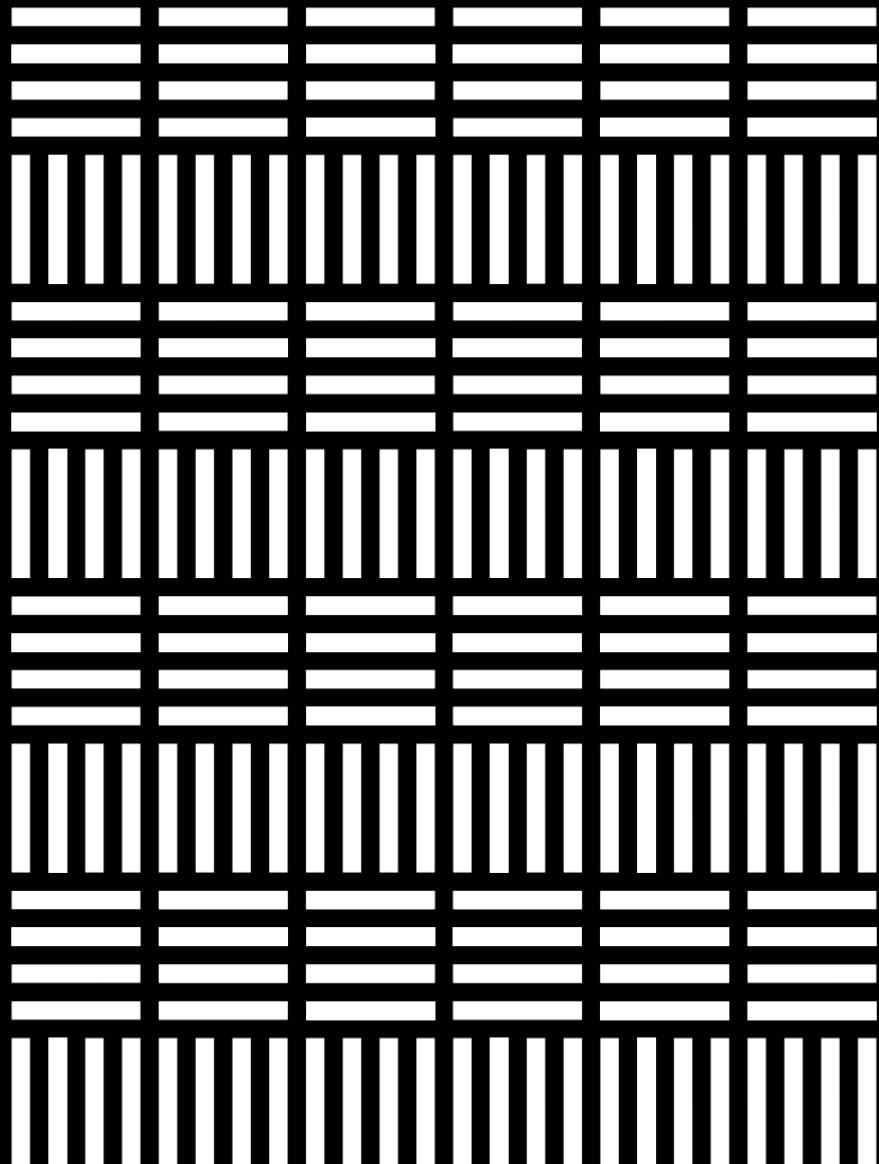
+34 964 73 52 17

De martes a sábado de 10:00 a 13:00 h

[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