



# LA PANDEROLA

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN  
TITULADO UNIVERSITARIO SENIOR

Vicente Nicolau García  
Tutora: Pilar Escuder Mollón

Castellón, Mayo de 2005

## **0. Justificación**

Cuando nos comentaron que para la nota final de ciclo se tenía que presentar un trabajo que de alguna materia nos apasionara, estuve muchos días dándole vueltas a ver que trabajo podría elegir. Por fin tomé la decisión de escribir algo del antiguo “Tren de Vía Estrecha” popularmente llamado “La Panderola”.

¿Por qué elegí este tema? Este tema lo eligió la añoranza, la añoranza de los días pasados, la añoranza de mis juegos, la añoranza de mi juventud, la añoranza de aquel olor a carbón y el silbido característico del viejo ferrocarril de vapor.

Recuerdo cuando era un chiquillo sin preocupación, que solíamos acercarnos al Arrabal para ver pasar el tranvía y al mismo tiempo metíamos en los raíles clavos para que cuando pasara los aplastara y así luego con este hierro jugábamos a “Furta Terreno”. Este juego consistía en dibujar un cuadrado de un metro aproximadamente y se partía en dos y dos niños eran los que jugaban clavando el clavo en el suelo de tierra, y según la inclinación que quedaba se trazaba una raya en la dirección a éste y quedabas dueño del terreno que habías conseguido con la jugada, si no se clavaba tiraba el otro jugador.

Este juego se jugaba en la calle pues muchas de éstas llegué a conocerlas sin adoquines, formándose barrizales cuando llovía o polvaredas en días de viento.

Ya de más crecido algunas veces cogíamos mis amigos y yo “La Panderola” para acercarnos a Castellón a las fiestas de la Magdalena y cuando llegaba el verano nos íbamos al Grao de Castellón, a la playa del pinar, a tomar el baño.

Recordar aquel traqueteo de los vagones cada vez que pasaban las ruedas de un rail a otro, la carbonilla que desprendía que te cegaba los ojos... todo esto es lo que me decidió a realizar este pequeño trabajo que a continuación presento.

## 1. Historia del ferrocarril

### ► LA PRIMERA LOCOMOTORA

Cuando se presentó en 1828, en el Parlamento inglés, el proyecto de ley para autorizar la construcción de un ferrocarril de Liverpool a Manchester para el transporte de personas y mercancías con tracción de vapor, la prensa y el público en general se declaró en sentido abiertamente hostil. Sin embargo, a pesar de la formidable oposición que en todas las esferas encontraba, el parlamento autorizó la empresa por un voto de mayoría.

Aprobado el proyecto a propuesta de **Stephenson**, que era el que lo había formulado, se abrió un concurso de locomotoras, cuyo precio no debía pasar de 550 libras esterlinas (13.750 pesetas), ni su peso propio de 6 toneladas (aproximadamente 6.000 kilogramos, es decir 490 arrobas, cuando hoy pesan por término medio once veces más), si estuviese montada sobre seis ruedas arrastrando un peso de carga de 20 toneladas con una velocidad de 16 kilómetros por hora (hoy oscila la velocidad entre 50 y 90 kilómetros). En caso de estar montada sobre cuatro ruedas, por ser más ligera, el peso de carga útil quedaba reducido a 15 toneladas.

Stephenson y su hijo, a pesar de su condición de *jurados*, quisieron tomar parte en el concurso, dedicándose con el mayor ahínco a la construcción de la obra. Llevaban hechos varios ensayos, con desastrosos resultados, debidos a que adaptaban a la caldera diferentes tubos hervideros para obtener mayor superficie de calefacción y una producción más rápida de vapor; pero esta imposición era siempre de negativos resultados, evidenciándose que era imposible aplicarla a la locomotora. Ante la repetición de tan deficientes resultados, una persona profana a toda ciencia, y desconocedora del mecanismo de la maquinaria, dió a Stephenson el consejo de invertir el principio y atravesar la caldera con tubos de poco diámetro, por los cuales, en lugar de agua hirviente, circularía la llama del hogar. Ensayada la proposición con más desconfianza que convencimiento, obtuvo brillantísimos resultados, excediendo su velocidad y rapidez a lo que Stephenson jamás había soñado.

Así quedó inventada la máquina locomotora, que hoy se burla de pesos, cargas y distancias, la cual desde su inauguración ha cambiado por completo la vida y modo de ser de las naciones.

Cuatro fueron los modelos que se presentaron a concurso: la llamada *Cohete*, del mencionado Stephenson; la *Sin Igual*, de Hachworth; la *Novedad*, de Braithwite y Ericson; y la *Perseverancia*, de Burstall. Los ensayos tuvieron su efecto del 6 al 12 de octubre de 1829, en una distancia de vía de algunos kilómetros cerca de Ranihill, no lejos de Liverpool. De todos los puntos de Inglaterra había acudido una multitud innumerable. Los más altos dignatarios del país, Wellington, Roberto Pael, Guillermo Huskinsson, miembros de ambas cámaras, los grandes industriales... en una palabra, todo el mundo, acudió al teatro del suceso, cual si presintieran que iban a presenciar un acontecimiento inmemorial, de esos que marcan fechas inmortales en la historia de los pueblos. Pocos momentos antes de la hora fijada (las diez de la mañana del 6 de octubre) el estampido del cañón anunció que los ensayos iban a empezar: el duque de Wellington se colocó en el punto de partida, y a otra señal dada por su mandato las locomotoras empezaron a funcionar. La de Stephenson salió victoriosa, y, como resultado de su triunfo, se inauguró poco tiempo después la primera línea férrea con tracción de vapor para el servicio público.

La opinión pública, tan abiertamente hostil poco antes, cambió rápidamente de criterio, y, como todo lo que es ejercicio corporal y requiere destreza se hace diversión recreativa en Inglaterra, pasó lo mismo con el invento de las locomotoras. Los jóvenes de las de las familias más aristocráticas se hicieron instruir en el manejo, y llegó a ser moda dirigir estas poderosas máquinas, por supuesto en presencia de maquinistas de oficio, que eran los responsables del servicio.

Como a primer ensayo, el *Cohete* adolecía de notables defectos; pero fue la primera locomotora que cumplió con exceso las condiciones impuestas en el concurso, ya que su peso era sólo de unos 4.300 kilogramos, arrastrando una carga de 12.000, con una velocidad de 22'5 kilómetros por hora, dejando al mismo tiempo resueltos definitivamente los principios fundamentales que aún hoy rigen en la construcción de las locomotoras.

De este modo tan sutil y competitivo es como se desarrolló el invento y puesta en funcionamiento de la primera locomotora en el mundo. A partir de aquí esta fue expandiéndose y perfeccionándose por distintas naciones del mundo, siendo hoy en día uno de los medios de transporte, tanto de mercancías como de pasajeros, más empleados.

#### ► LA EVOLUCIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

Los primeros intentos españoles de construcción de líneas férreas son de fecha muy temprana. En 1829, **José Díaz Imbrechts** obtuvo la concesión para construir una línea de algo menos de 6 km entre Jerez y El Portal, sobre el río Guadalete, por el que las mercancías serían transportadas hasta Cádiz en pequeñas embarcaciones. En 1830, **Marcelino Calero**, un impresor español establecido en Londres, obtuvo una concesión más ambiciosa: la de una línea de Jerez al Puerto de Santa María. Ninguna de estas dos líneas llegaría a realizarse; pero las concesiones siguieron en aumento: en 1843 se autorizó la del ferrocarril de Barcelona a Mataró, y a partir de 1844 se produjo una auténtica fiebre de concesiones fantásticas y especulativas, referidas a líneas que no podían construirse en aquellos momentos. Sólo en 1845 se realizó la concesión provisional de las líneas de Madrid a Zaragoza, Francia y Barcelona, de Madrid a Badajoz, de Madrid a Valencia, de Madrid a Irún, de Murcia a Figueras, etc. En relación con el proyecto de una línea de Santander a Madrid. Vino a España el propio Stephenson, que se entrevistó con Narváez; el jefe de gobierno le ofreció toda clase de facilidades, pero como no existían los capitales necesarios para la construcción, el proyecto quedó en el papel, al igual que la mayor parte de los anteriores. Una ordenación adecuada no se alcanzó hasta la ley general de ferrocarriles de 1855. Lo que sí quedó determinado desde el principio (R.O. de 31 de dic. 1844) fue que el ancho de la vía fuese en España de 6 pies castellanos (1,67 m.); este ancho, superior al europeo, fue escogido por consideraciones militares (dificultar una posible invasión por vía férrea).

Los primeros ferrocarriles españoles que entraron en funcionamiento fueron los instalados en la isla de Cuba, en cortos trayectos que respondían a necesidades de la industria azucarera: en noviembre de 1837 se inauguró la línea de La Habana a Bejucal, extendida un año después hasta Güines. El primero en la Península fue el de Barcelona a Mataró (1848), de unos 29 km, entre cuyos propulsores figuraba **Miguel Biada**, que había hecho su fortuna en Cuba, donde conoció las líneas férreas, que funcionaban prósperamente.

**► VIAS Y CONSTRUCCIONES**

Los primeros ferrocarriles construidos en Gran Bretaña tenían un ancho de vía de 1,435 m, que fue adoptado por las compañías del continente europeo y fijados por la conferencia de Berna en 1907 como ancho de vía internacional. España, Portugal y Rusia fueron la excepción. El ancho normal español es de 1,674 m. Este ancho de vía, superior al normal, aisló ferroviariamente a España de la red continental europea. Portugal, al no contar con ningún otro país vecino, hubo de acomodarse también al ancho de vía español, lo cual permite la intercirculación de material en la península Ibérica. No obstante, el mayor ancho de vía es el adoptado en Argentina y Chile (1,676 m). El ancho de los llamados ferrocarriles de vía estrecha varía entre 0,60 m y 1,06 m. En España, las líneas de vía estrecha ofrecen anchos de 0,75 a 1,067 m, y existen también algunas líneas de ancho internacional (1,435 m).

## 2. Locomotora a vapor: La Panderola

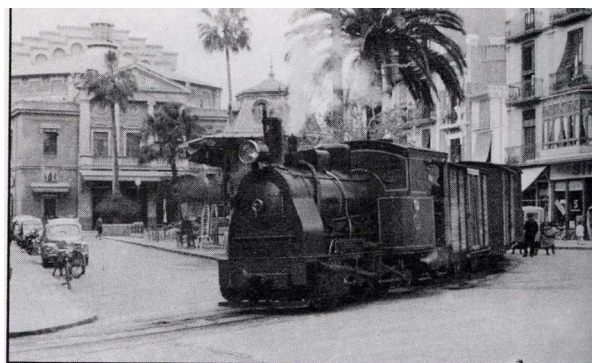
### ► LA LOCOMOTORA A VAPOR

La locomotora de vapor ha sido durante mucho tiempo el único ingenio de tracción sobre carriles. Si bien la idea de aplicar el vapor a la atracción se debe al británico **D. Robison** (1759), el primer coche de vapor fue realizado por el francés **N. Cugnot** (1769). Sucesivamente, **O. Evans**, en Filadelfia (1800), **R. Trevithick** y **Vivian**, en Gran Bretaña, inventaron vehículos de vapor. Los dos últimos adoptaron para sus vehículos los carriles de madera o metal usados en las minas británicas. La falta de adherencia de las ruedas sobre los carriles dió origen al invento de las máquinas de **John Blenkinsop** (1811), que llevaba una rueda dentada que engranaba con un riel de cremallera. Posteriormente se sustituyó la cremallera por patines que funcionaban como las patas de un caballo (**sistema W. Bruton**). Para la primera máquina de adherencia total (1814), **G. Stephenson**, unió los ejes mediante cadenas y ruedas dentadas, dispositivo reemplazado más adelante por una biela exterior de acoplamiento. Parece que **Trevithick** fue el primero en utilizar el tipo forzado por el vapor de escape. **Hackworth**, en 1825, dispuso los cilindros lateralmente en la caldera. En 1828, **G. Stephenson** y **M. Seguin** inventaron simultáneamente la caldera tubular. **La Rocket de Stephenson**, triunfadora del concurso de **Rainhill** (oct. 1829), incluía ya todos los elementos esenciales de las máquinas modernas.

### ► LA PANDEROLA

También llamado Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón (TVOGC). Se trataba de un ferrocarril a vapor de vía estrecha. Tenía como objeto cubrir las necesidades de una zona del Mediterráneo en la cual las vías de comunicación no reunían las condiciones y características de los tiempos modernos en los que se encontraban.

Acabó convirtiéndose en una de las infraestructuras más importantes de la provincia de Castellón, llegando a ser una pieza clave de la economía de la zona durante sus 75 años de funcionamiento.



El trabajo que a continuación desarrollo pretende ser un recordatorio de algunas de sus características principales, así como de acontecimientos señalados que este tranvía nos dejó, y que por otro lado no deberíamos permitir que se olvidaran.

### 3. Antecedentes a la implantación de La Panderola y fundación

#### ► ANTECEDENTES

La sociedad rural de la comarca de La Plana vive, a finales del siglo XIX, un período marcado por la Restauración en el que salen fortalecidas las bases económicas eminentemente mercantiles y agrícolas. En el período de 1874 al 1898 se experimentó una notable mejora en la estructura agraria de la zona debido a la gran expansión experimentada en el cultivo del naranjo.

En 1862 llegó la primera locomotora a Castellón y el 26 de Diciembre de ese mismo año el tramo de la línea entre Valencia y Castellón de la Compañía del A.V.T.

Atrás quedaban la inauguración del alumbrado de gas (1871), la urbanización del paseo de Ribalta (1869), el proyecto de nueva urbanización de la ciudad...

Una economía floreciente y la ocasión de participar en el futuro desarrollo de la zona propician la constitución de la empresa del “Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón”. Ésta aglutina los intereses de un grupo de financieros catalanes, deseosos de invertir en un ferrocarril de vía estrecha que sirva conjuntamente a los intereses de la comarca de La Plana.

La primera citación sobre el proyecto del T.O.G.C. aparece en el periódico “La Provincia” el 16 de Octubre de 1881. Recoge el proyecto de enlazar Onda con el Grao de Castellón pasando por Castellón, Almassora y Vila-real.

#### ► FUNDACIÓN

La Panderola se financió con capital procedente de Cataluña (Sociedad Catalana General de Crédito: SCGC). Entre sus miembros fundadores aparecen los siguientes:

JOSEP MARIA GALI i VANCELLS (abogado y propietario)  
 JOAN COMA i XIPELL (comerciante)  
 JOAN VALLS i CANELLAS (propietario)  
 JOSEP MARIA RAVELL de FERRER (abogado)  
 JOSEP ESPELT i SABATER (maestro de obras)  
 ANTONI SOLA de MAS (abogado)

El concesionario inicial de la explotación de la línea fue JOSEP PUIG DE LA BELLACASA.

La familia **Juncadella** y **Antoni Borrell**, serán de las personas más influyentes procedentes de la alta burguesía barcelonina y con importante tradición negociadora.

En el **Anexo 1** aparecen los siguientes documentos:

A. Texto de la ratificación de la concesión del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana.

B. Texto de la declaración de “Utilidad Pública” del T.V.O.G.C. publicado en La Gaceta de Madrid del lunes 14 de Mayo de 1888.

C. Texto de la transferencia de derechos de D. José Puig de la Bellacasa, concesionario del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana a la sociedad anónima “Compañía del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón” y su ratificación oficial. Publicado en La Gaceta de Madrid del sábado 24 de Noviembre de 1888.

En fecha 20 de Junio de 1885, le fue otorgada a D. José Puig de la Bellacasa la concesión de una línea ferroviaria de vía estrecha que enlazaba Onda con el Grao de Castellón. Dicha concesión fue traspasada algún tiempo después a la **Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana**, conocida por acrónimo **Compañía del O.G.C.**

La Compañía del O.G.C. se constituyó el día 13 de Julio de 1887, ante el Notario de Barcelona D. Melchor Canal Soler, con un capital social de 400.000 pts. representado por 1.600 acciones de 250 pts. cada una y con Sede Social en la Calle Millans, nº 7, de la Ciudad Condal, cuyo primer presidente fue D. José Garí y Vancells.



El tramo de la línea de Castellón al Grao, que seguía el curso del Camino Nuevo del mar –construido en su día por orden del que fuera Gobernador Civil de la Provincia, D. Ramón de Campoamor- quedó inaugurado el día 13 de Agosto de 1888. Por acuerdo de la Junta Municipal la estación de Castellón se construyó en los terrenos del **Pozo Nuevo**, hoy plaza del Juez Borrull, y la del Grao en Terrenos del Prado, cedidos por el Ayuntamiento al Sr. Bellacasa el 25 de Febrero de 1888 **para el establecimiento de**



**estación y talleres, almacén y los que hayan de ocuparse para la prolongación de dicha vía al muelle y contramuelle del proyectado puerto de la “rada”.**

Desde la estación de Castellón se tendió un ramal que llegaba hasta la Fábrica de Gas- a lo largo de la calle General Bermudez de Castro, por la margen derecha de la Acequia Mayor- permitiendo así la recepción en ella de los vagones de carbón cargados en la “**rada**” del Grao.

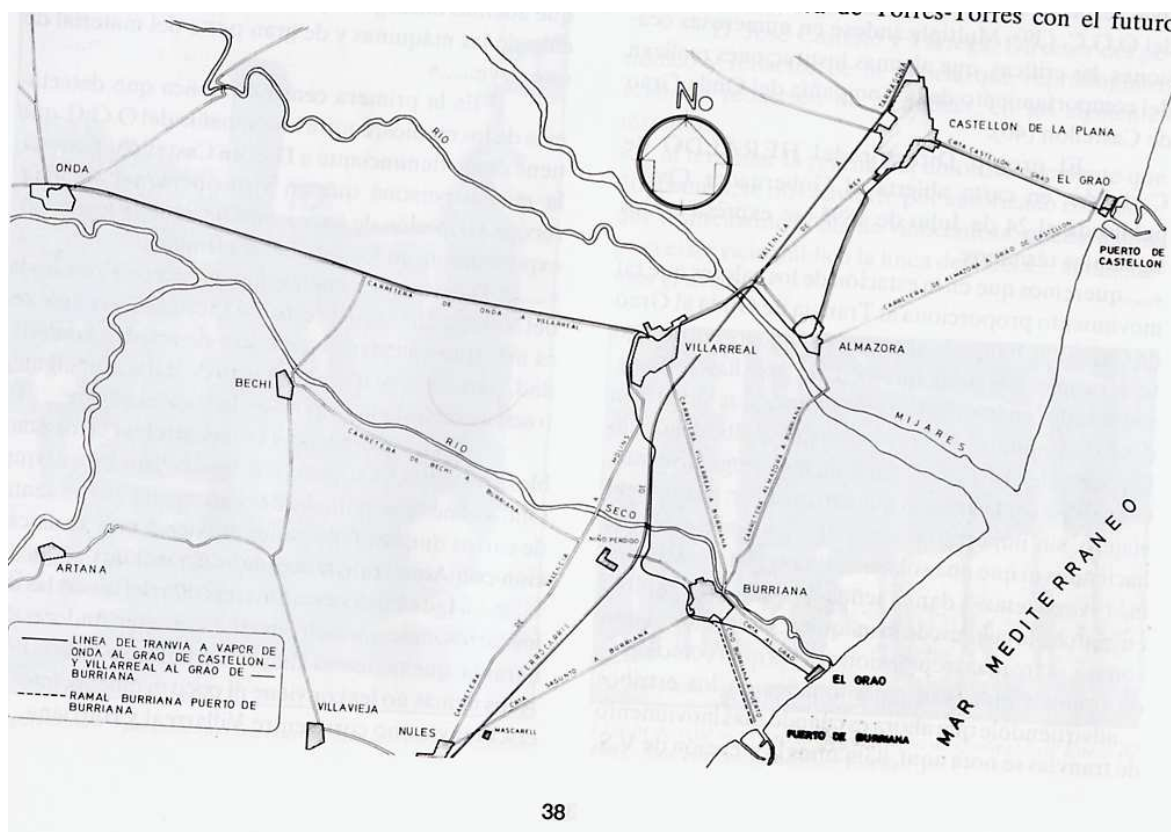
El 31 de Octubre de 1889 se inauguró el tramo Castellón – Almassora – Vila-real, el 17 de Abril de 1890 el tramo Vila-real – Onda, y por último, el día 24 de junio de 1907 quedó inaugurado el tramo Vila-real – Burriana y Grao de Burriana.

## 4. Trazado. Transporte de mercancías y de pasajeros.

### ► TRAZADO

El trazado de la línea discurría por las poblaciones de Castellón, Grao de Castellón, Almassora, Villarreal, Apeadero de Bechí, Onda, Burriana y Puerto de Burriana.

El siguiente mapa reproduce dicho recorrido:



### ► EL TRÁNSITO DE PRODUCTOS

Si analizamos el tránsito general de mercancías que se transportaban en el TVOGC se pueden señalar diversidad de productos. Entre ellos destacaremos los siguientes:

- **El adobe.** La importancia de este producto la tenía por el carácter agrícola de la comarca. Los agricultores, especializados fundamentalmente en el cultivo de los naranjos, veían como la utilización de **adobe** (y otros productos químicos) aumentaban la producción.

De esta manera, acabada la contienda de la Guerra Civil, los **adobes** representaban prácticamente un tercio del total anual de mercancías movilizadas por el ferrocarril (un 35'15% el 1935), echo que hacía que Castellón se encontrara por delante de otras provincias con más consumo de todo el Estado.

La mayor parte del **adobe** entraba por vía marítima, concretamente por el puerto del Grao de Castellón. Esta importancia de la importación de **adobe** se consolidará a mitad de los años veinte cuando el tonelaje aumentó considerablemente. A partir del año

1936, sobre todo después de finalizada la Guerra Civil, el transporte de **adobe** padeció un fuerte retroceso principalmente motivado por la aparición de diversas empresas en el sector.

- **Cemento, cales y yesos.** Aunque nuestra provincia era productora de estas materias, gran cantidad de estos productos venían de fuera vía marítima. De todas formas, no será hasta final de la **guerra** cuando tomaron un significado importante al iniciarse un periodo de reconstrucción que disparó la demanda. De echo, el 1941, las importaciones por el puerto de Castellón se quintuplicaron respecto al año 1936.

Será precisamente el año de inicio del conflicto civil cuando se llega al 20% del total. Del mismo sector encontramos otros materiales de construcción como los **ladrillos** que aumentarán el peso específico del 0'22% del total el año 1937 al 1'64% el 1941.

- **Algarrobas.** El País Valenciano ha sido siempre productor de algarrobas. A partir de los años sesenta del siglo XX este producto sufre una gran transformación. Las tierras de la Plana se van transformando poco a poco en el cultivo de agrios y almendros. Esta circunstancia influyó negativamente en el transporte de esta materia, la algarroba, para su embarque en el puerto del Grao de Castellón, con destinos hacia países consumidores como Inglaterra, Francia, Marruecos, Italia, etc.

- **Madera.** Relacionada también con la producción de cítricos, desde finales del siglo XIX, se desarrolló una industria para elaborar las cajas con las cuales se exportaban las naranjas.



La Panderola participaba también de este comercio. No tenía un peso específico excesivamente grande, en concreto en el año 1940 tubo aproximadamente el 5'73% del total de las exportaciones (1.155 t).

Una parte de esta madera era importada por el puerto de Castellón y por este motivo la estación del Grao será durante años la estación con más movimiento de mercancías (593 t el año 1931). Vila-real, con una importante industria de manipulación de naranjas y otras relacionadas, fue la estación principal de destino de la madera (306 t recibidas el año 1931).

- **Vino.** Las viñas han sido un cultivo tradicional en las tierras castellonenses. Su cultivo se ha mantenido cerca de la costa hasta bien entrado el siglo XX cuando ha sido desplazado por otros usos del suelo. La expansión de la naranja desplazó la viña de la Plana ya que, al final del siglo XIX, Vila-real con una producción de vino y aguardiente de las más importantes del País Valenciano, va cambiando esta hegemonía agraria y transformando el cultivo de las viñas por agrios.

- **Cereales.** En general, el arroz y el trigo serían los principales cereales. Estos productos entraban por la estación del Ferrocarril del Norte de Castellón, procedentes de la comarca del Baix Maestrat en el caso del trigo, o en menor cantidad por el puerto de Castellón, y por medio del tranvía se distribuirían a las diferentes poblaciones de la línea.

El año 1931 es un magnífico ejemplo de este fenómeno. La estación del tranvía de Castellón expidió 178'15 toneladas de cereales. En la población de Onda, donde no

llegaba el FC del Norte, recibía 123'43 t; las restantes poblaciones mejor situadas estratégicamente y con mejores posibilidades de comunicación, no superaban las 22 t de cereales recibidos.

- **Harina.** Las tierras dedicadas al cultivo del trigo iban en continuo retroceso en la Plana. Las posibilidades de importar la harina de otras comarcas, la transformación de las tierras de secano en regadío, las plantaciones de naranjos más productivos que el trigo... poco a poco fueron desapareciendo los molinos y después de la guerra, ya no se fabricaba harina.

El tránsito de harina por el tranvía se mantuvo alrededor del millar de toneladas al comienzo (1822'22 t el 1932; 930'89 t el 1936) y el año 1941 se situó en 178'16 t. Igual que el cereal, la mayor parte de la harina entraba por Castellón y se distribuía por el resto de la comarca mediante el TVOGC. Por ejemplo, el año 1930 la estación de Castellón expidió 1575 t, mientras que el resto de estaciones apenas si expidieron una docena de toneladas. Onda, volvió a ser la población que recibe más toneladas con un total de 938 t, mostrando la dependencia que tenía de la línea.

### Otros productos

- **Sal.** Este producto tan valioso para la conservación de los alimentos antes de la llegada de los frigoríficos y como complemento alimenticio del ganado, era importado mayoritariamente por el puerto de Castellón desde el inicio de su actividad comercial. Este producto no aparece en las estadísticas de mercancías movilizadas por el tranvía hasta el año 1936 y en cinco años dobló su peso específico, pasando de 4'16 % del total el 1936 (1.771 t) a 9'55% el 1941 (3.729 t).

- **Carbón.** El tipo de carbón que recibía la estación del Grao de Castellón era carbón mineral fundamentalmente para el funcionamiento de las Locomotoras a Vapor. Este producto era importado por vía marítima por el puerto de Castellón y distribuido principalmente por el TVOGC. La Guerra Civil influyó en la producción de carbón y en consecuencia en las exportaciones de este mineral.

- **Hierro.** Solamente se tiene conocimiento de la época de la II República y se observa una reducción de este material y pasa de expedir 970 t el año 1930 a tan sólo 125 t en 1935. Nuevamente la estación de Castellón expedirá el mayor número de toneladas de hierro en el conjunto de la línea.

- **Maquinaria.** Este tipo de mercancía se desarrolló a finales de los años treinta del siglo XX, relacionado sobre todo con la industria de la naranja; será Vila-real una de las ciudades pioneras del País Valenciano.

### Otros productos agrarios

- **Frutas y hortalizas.** Muy arraigadas a la Plana desde la mitad del siglo XIX cuando se consolida el regadío en la comarca, también tienen cabida el transporte de mercancías del tranvía (y en las exportaciones del puerto de Castellón, encontrando el máximo expedido en 929 t el año 1936).

- **Legumbres.** Con 397 t expedidas por el TVOGC el año 1937 es otro ejemplo de la producción típicamente de la huerta de la Plana y que también quedarán reflejadas en las exportaciones del puerto de Castellón.

- **Azúcar.** Con la expedición de 10 t desde la estación de Castellón en 1930, probablemente distribuidas a otras estaciones de la línea (Betxí con 3'2 t recibidas; Burriana con 2'3 t y Onda con 4'5 t, son algún ejemplo).

### ✓ El transporte de AZULEJOS

Una de las prioridades del TVOGC consistía en dar salida al exterior a la producción de azulejos ya que empezaba a ser importante a finales del siglo XIX. Onda se consolidaba a principios del siglo XX, como un municipio importante en esta provincia.

El *Crach* de 1929 influyó en la producción, pero esta no dejó de producir hasta el comienzo de la Guerra Civil Española. La exportación de azulejos pasó de 622'49 t el 1931 a 354'96 t el 1935. Hubo una cierta recuperación en el año siguiente pasando a transportar 1369'68 t y quedando paralizado el sector por el estallido de la guerra.

Respecto a la exportación mayoritaria de azulejos no existen dudas atendiendo a las cifras de tránsito de mercaderías de 1931. La estación de Onda expedía 529 t (el 85 % del total de azulejos expedidos) y el Grao de Castellón recibía 484 t (el 80 % del total de azulejos recibidos del conjunto de estaciones).

En este intervalo de tiempo el puerto del Grao de Castellón exportaba 8366 t de azulejos, la cuarta parte del tonelaje exportado de un producto valioso como el azulejo, pudiendo asegurar que el TVOGC participaba en un 25 % aproximadamente del movimiento exportador hacia el puerto. Teniendo en cuenta que en aquellos momentos empezaba a producirse una competencia de otros medios de transporte y la paralización de la guerra civil, tuvo una repercusión en las exportaciones por ferrocarril tomando fuerza definitivamente a partir del año cincuenta.

### ✓ El transporte de NARANJAS

Sin lugar a dudas podemos decir que el ferrocarril fue el medio de transporte que influyó decisivamente en la exportación de naranjas e hizo que el País Valenciano llegara a ser uno de los principales exportadores mundiales de cítricos. Las posibilidades de negocio abiertas con el cultivo de cítricos, produjo una ampliación de la superficie cultivada siendo en la provincia de Castellón muy fuerte al final del siglo XIX que pasó de 1270 ha el año 1879 a 15.910 ha el 1907.

La especialización de La Panderola en el transporte de naranjas fue muy importante. Pasados 50 años desde su inauguración, un informe del director del puerto de Castellón presentado en la Conferencia Económica del País Valenciano de 1935, asegura que del total del tránsito, 65.000 toneladas son de mercancía general y las restantes 25.000 toneladas corresponden a naranjas.

### ► EL TRÁNSITO DE PASAJEROS

La trascendencia que tuvo el desplazamiento de viajeros entre los diferentes municipios desde el inicio de la explotación fue muy importante. Llegará a ser tan importante que el año con más cantidad de viajeros transportados (1.273.174 el año 1925) representará el 5'17 % del total español de líneas de vía estrecha y el 0'9 % del total de pasajeros transportados por ferrocarril en todo el Estado Español. De hecho, nada más 5 líneas ferroviarias de vía estrecha superaban en aquel año al TVOGC, y todas pertenecían al País Vasco.

Acabada la Guerra de 1914 el volumen de pasajeros fue en constante aumento, pasando de 231.794 viajeros en el año 1897 a 373.529 once años después. El año 1909

disminuyó la tendencia creciente y fueron 353.317 pasajeros los que se transportaron subiendo de nuevo la tendencia y llegando a 764.801 pasajeros en el año 1914.

A partir de este momento se empezó a atravesar un periodo muy difícil que rompió la normalidad. La crisis producida por el conflicto bélico afectó al comercio internacional y causó efectos desastrosos en la economía comarcal.

La década de los años veinte sería decisiva en la historia del tranvía. Durante aquellos años la popularidad de La Panderola fue espectacular. Los esfuerzos de la compañía catalana por mejorar el servicio se hicieron sentir, y las innovaciones introducidas fueron parciales y repercutieron más de lo que se esperaba.

De esta manera los trenes con mayor velocidad de principios de 1924, con la separación de mercaderías y viajeros en algunos trenes, favoreció el incremento del transporte de personas como así lo indican las cifras anuales de 1926 (1.12.169 el año 1924; 1.273.174 el año siguiente 1.197.261 el 1926).

La situación empeoró el año 1927 y 1928 (con 997.459 y 837.901 viajeros, respectivamente) como consecuencia de la espectacular llegada en la comarca de otras líneas por carretera coincidiendo en el recorrido del tranvía, aunque nuevamente volvió a incrementarse el número de pasajeros llegando a desplazar 1.171.085 el año 1930.

Tendrían que pasar más de veinte años para recuperar la normalidad. Dos décadas después con una fuerte inestabilidad social, económica y política que queda reflejada con los datos expuestos del tránsito de personas. El año 1940 marcó una fecha importante con 864.005 pasajeros, demostrando de esta forma la euforia que reinaba después de haber terminado una larga guerra, y empezaron a verse nuevas expectativas de recuperación.

Pero la crisis de subsistencia de la posguerra, juntamente con el aislamiento impuesto al régimen franquista por los aliados ganadores de la Segunda Guerra Mundial, hicieron que la realidad internacional volviera a hacerse sentir en la comarca. La Panderola padeció una regresión de la cual ya no se recuperaría hasta el año 1952, en que se transportaron 883.084 pasajeros.



Los últimos años fueron especialmente saludables para el tránsito de viajeros del tranvía de la Plana que llegaron a cotas cercanas a los años veinte (985.397 viajeros el 1957; 927.246 el 1961). De hecho algunos escritores destacaron que el transporte de personas llegó a ser de los más importantes del Estado español, comparable a las densidades del metro de Madrid, cuando todos pronosticaban una rápida desaparición.

Destacando que este tránsito era estacional ya que se concentraba en la época de verano, sobre todo entre Castellón y las playas.

El precio del billete por pasajero presenta un comportamiento diferente. Se pasa de 0'44 Pts./ viajero el año 1897 a 0'48 el 1909, aunque en el año 1914 se produce una bajada y dejando el precio en 0'32 Pts./ viajero. Luego los precios se vuelven a

incrementar anualmente de manera continuada hasta llegar a 0'41 pts/ por viajero el año 1920 con la explotación de la línea en manos del Estado. El año 1933 se ingresaron 379.789'85 pts. y los precios no sufrieron una subida significativa digna de reseñar.

En el año 1938, cuando el frente de la guerra pasó por la provincia de Castellón, los viajeros dejaban un total de 68.227'25 Pts. Dos años mas tarde, con el tranvía aparentemente recuperado de la guerra, se ingresaron 255.687 pts., lo que significa un precio medio de 0'29 pts/ viajero. A partir de este momento, los precios empezaron a subir y en once años se llegaría a quintuplicar la cifra de 1940.

Hasta el cierre de la línea los precios suben y bajan constantemente, con fuertes variaciones anuales, llegando al máximo histórico el año 1961 con 1.313.700 pts. recaudadas. El fuerte incremento de la recaudación responde al incremento del número de pasajeros transportados, ya que los precios no variaran durante los últimos trece años de la historia del tranvía. De esta manera, si el año 1951 el precio medio por viajero era de 1'45 pesetas, el año 1963 apenas había tenido variación (solamente 2 céntimos). El mayor importe corresponde a 2'06 pts./ viajero del año 1959. Es evidente que La Panderola había perdido influencia en el transporte de pasajeros en la comarca.

## **5. La Panderola en Castellón, Grao, Almassora, Villarreal, Burriana, Onda y Apeadero de Bechí.**

### ↳ Inauguración oficial de la sección: Castellón al Grao de Castellón

Realizadas las pruebas oficiales a satisfacción de los facultativos, previo informe favorable de la Jefatura de obras Públicas, con los oportunos permisos oficiales, se procede a la inauguración oficial de la línea. Hecho que tiene lugar el 13 de Agosto de 1888.

Ese día lunes, y a las cinco de la tarde (horario del meridiano de Madrid) para evitar las horas de sol de mediodía y el calor propio de la época estival, el público se congrega en los andenes de la estación de Castellón (entonces apeadero).

En el andén principal fue instalado un altar en donde el Arcipreste D. Tomás Costas procedió -en presencia del Clero- a la inauguración y bendición de las instalaciones. Asistiendo al acto las primeras autoridades, el Consejo de Administración de la compañía y el público en general. El acto fue amenizado por las bandas de música del Regimiento de Guadalajara y la local de “La Lira”.

Bendecida la línea y acabada la ceremonia religiosa, salen en dirección al Grao dos convoyes que se encontraban formados en la citada estación. Uno de ellos acomoda a las autoridades y a los invitados y el otro es ocupado por las dos bandas de música que amenizaron el acto, las cuales siguen lanzando al aire sus alegres sonos entre los gritos y vivas del público que asiste al histórico acto.

El primer tren se componía de locomotora, furgón y seis coches de balconillos y el segundo convoy lo formaban la locomotora y tres coches. El trayecto, con el segundo convoy duró quince minutos, ya que la marcha fue dificultosa entre ambas estaciones debido al numeroso público que ocupaba toda la línea, y hubo que realizar todo el trayecto a marcha lenta para evitar cualquier percance.

La estación del Grao, se encontraba profusamente engalanada, para recibir a ambos convoyes con los invitados y las bandas de música. El gerente de la Compañía D. José Puig de la Bellacasa y los miembros del Consejo de Administración muestran las instalaciones del Grao a las autoridades e invitados, ofreciéndoles seguidamente un banquete y acomodando a los más de 150 invitados. Tras la comida pronunciaron unas palabras las siguientes personalidades:

El Sr. secretario del gobierno civil.

El Sr. secretario del consejo de administración, por el O.G.C.

El alcalde Sr. Forns por el ayuntamiento.

D. Carlos Llinas, director del diario de Castellón, por la prensa.

El Arcipreste Sr. Costas, por el clero.

El Sr. Rafels, por la Diputación.

El gerente de la CIA. del O.G.C., Sr. Puig de la Bellacasa y los señores Mora y Rabells, componentes del consejo.

Pronunció un brindis el Sr. Casalduero y recitó una décima alusiva al acto el Sr. Espresati, prolongándose hasta la noche la velada siguiente al acto de inauguración.



↳ Inauguración oficial de la sección Castellón-Almassora-Villarreal.

En 1882, se hizo público el proyecto de construcción de un tranvía desde el Grau de Castellón a Onda. El enterarse el Ayuntamiento de Almassora de que no se pensaba hacer pasar la línea por la población (en principio tenía que ir junto a la vía del tren del norte), una comisión, integrada por miembros de la Corporación Municipal y por los mayores contribuyentes del pueblo, enviaron una petición al promotor, el barcelonés **D. Juan Puig de la Bellacasa**, instándole a la rectificación del trazado, con el fin de que pasara por el interior de la población.

A las cinco de la madrugada del **1 de agosto de 1889**, La Panderola hizo su primer recorrido de prueba entre Castellón y Almassora; fue acogida entre vítores por sus paisanos. El Alcalde, entre emocionado y eufórico, prometió, sin que nadie lo esperara, una serie de mejoras urbanísticas: plantación de árboles por las calles de los arrabales, construcción de fuentes en las plazas, lavaderos, abrevadero, una alameda-paseo... y finalmente, el traslado del cementerio.

Almassora donó 15.000 pesetas a la empresa de La Panderola por haber hecho pasar el trayecto por el pueblo y por establecer en él una estación para pasajeros y mercancías.

La inauguración oficial tuvo lugar el siguiente **31 de octubre**: el convoy fue recibido por el pueblo en masa, encabezado por las autoridades y acompañados todos por la Banda de Música; y como no podía faltar, se disparó una gran traca.

En febrero de 1891, La Panderola se cobró la primera víctima: un hombre, al que los médicos D. Enrique Beltran y D. Juan Bautista Ballester Bort le tuvieron que amputar una pierna.

Resuelta favorablemente, la inspección facultativa del tramo de línea que nos ocupa y acabados los trabajos, la compañía del O.G.C. se dispone a inaugurar oficialmente la prolongación ejecutada. La inauguración, como ya hemos dicho anteriormente, tiene lugar el 31 de Octubre de 1889.

El día indicado, se dispuso un tren engalanado con banderas y colgaduras que salió de la estación de Castellón a las 11:30h de la mañana. La rama ferroviaria, estaba compuesta por locomotora, furgón y siete coches, en los que se acomodaron: el personal directivo del O.G.C., miembros de su Consejo de Administración, autoridades e invitados, acompañados en todo momento por la banda "La Lira" de Castellón.

A su llegada a Almassora, el tren inaugural es recibido por una atronadora traca en presencia de las autoridades locales, el Ayuntamiento en pleno y de la banda de música que se incorporó al festejo. Suben todos a un segundo convoy que se dispuso para los invitados de aquella población. Ambos convoyes se dirigen a Villarreal atravesando oficialmente por primera vez el puente del Mijares, hasta el punto kilométrico 17 donde está situada la estación de Villarreal.

A las 12:15h hace su entrada el tren inaugural, que es recibido por el Ayuntamiento en pleno, encabezado por su alcalde el Sr. Nebot, a los sonos de la banda de música de Villarreal. En los alrededores de la estación, se hace imposible la circulación, dada la gran cantidad de personas que concurren al acto. La algarabía es ensordecedora con la concurrencia de tres bandas de música, las de Castellón, Almassora y Villarreal.

Acabado el acto, regresan a Castellón, ambos convoyes a las 17:30h. A su paso por Almassora abandona la comitiva su Ayuntamiento y Banda de Música, siguiendo hasta la Capital el resto de autoridades y comisiones.

El 5 de Noviembre de 1889, es colocado el reloj y la campana en la estación de Villarreal. Iniciándose los servicios de manera regular y satisfactoria. No obstante existe cierta animadversión hacia el tren, siendo los convoyes continuamente apedreados, obligando a la Compañía de O.G.C. a recabar la protección gubernativa –que le es prestada- a partir del 10 de Diciembre de 1889 con al incorporación de una pareja de la Guardia Civil en cada convoy.

#### ↳ Inauguración de la sección de Villarreal a Onda:

Ultimadas las pruebas oficiales y con los correspondientes y oportunos permisos, acaban los trabajos realizados entre Villarreal y Onda, bajo la dirección del facultativo D. Mateo Vila. Se procede a la inauguración oficial que tiene lugar el 17 de Abril de 1890.

Ese día, en el apeadero de Castellón se dispone un convoy inaugural en el que se trasladan a Onda, el personal de la Compañía, Consejo de Administración, Autoridades y Comisiones Provinciales. Partiendo el convoy, hacia Almassora a las 10:30h. Llegando a las 10:45h a Almassora, se encuentran con la sorpresa de que no sale ninguna autoridad a recibirles; tan sólo se incorpora al tren inaugural D. Eduardo Gijón, médico de la Compañía del O.G.C.

En Villarreal, contrariamente a lo ocurrido en Almassora, salen a recibir a los recién llegados el Ayuntamiento en pleno y una nutrida representación del clero local, a los que se suma una multitud de más de dos mil personas que vitorean a las autoridades, celebrando el acto (amenizado por los compases de las bandas de música). En la sala de equipajes de la estación del O.G.C. en Villarreal se preparó un bonito altar donde tuvo lugar la ceremonia religiosa de bendición de la nueva línea por el Sr. Obispo de Tortosa.

Finalizado el acto religioso, parten en dirección a Onda todos los invitados, Ayuntamiento de Villarreal y banda de música, realizando una parada técnica para apreciar el puente metálico de 7 ml de vano, que salva el barranco. Llegados a Onda, son recibidos por varias comisiones y por numerosos vecinos de la localidad que acompañados de las bandas de música de “La Ondense” y “Artesanos” llenan de gritos de júbilo al Tranvía.

La comitiva cívica que parte de la estación la preside el Alcalde de Onda D. Vicente Aguilera Mezquita. Es la una del mediodía cuando la comitiva se dirige a la iglesia parroquial, en donde se canta un solemne “Te Deum”, oficiado por el cura párroco D. Vicente Castelló.

A la salida del acto la comitiva recorrió las principales calles de Onda, que aparecía engalanada con colgantes y arcos de triunfo; en uno de los cuales se leía *El Ayuntamiento a la Empresa del Tranvía*. Llegados a la estación del O.G.C. se acomodaron los invitados en un comedor habilitado en el almacén de mercancías, que presentaba un magnífico aspecto.

Presidía la mesa el exmo. sr. Brigada , situándose a su derecha, el sr. alcalde de Onda y a su izquierda el sr. Cura Párroco; frente a estos sres., se situaron D. Vicente Meliá, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Castellón, el sr. Puig de la Bellacasa, gerente de la Compañía O.G.C. junto con el Coronel del Regimiento de Otumba D. Alfredo de Meras.

D. Manuel Maria Pascual de Bufarrull, miembro del mismo consejo, pronunció un emocionado brindis alusivo al acto en el que demostró sus grandes cualidades de orador, brindaron también el exmo. sr. General D. Gabino Samprieto, D. German Salinas, Dña Catalina Alegre, D. José María Ravell, D. Vicente Ruiz Caruana y D. José Puig de la Bellacasa. Por el pueblo y Ayuntamiento de Onda un emotivo discurso por el médico D. Vicente Sansano. Seguidamente el sr. Puig de la Bellacasa, gerente del tranvía, leyó unas poesías originales de D. Augusto Mora (ver Anexo 2).

#### ↳ Inauguración del ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana

La concesión primitiva de aquella línea a D. Vicente Peirats Ríos, languidece tras las varias solicitudes de prórroga solicitadas con la esperanza de poder ejecutar su proyecto original. Resuelto el expediente a favor de la Compañía del Tranvía del O.G.C., culmina la implantación de la línea a comienzos de 1908, fijándose la fecha del 1º de Mayo de 1907 como la óptima para la inauguración del tramo, pensando dar a la misma la mayor solemnidad invitando incluso al Sr. Ministro de Fomento.

Estos deseos de la Compañía concesionaria, se ven frustrados por el retraso en las obras. El 7 de Julio el Ingeniero de la 2ª División de Ferrocarriles, emite el informe favorable del estado de la nueva línea, quedando cubiertos los 8 km que separan Villarreal de Burriana y los 2'47 km entre esta última población y el Grao de Burriana.

Procediéndose a la inauguración Oficial prevista para el día 1 de Julio de 1907, cubriendo la totalidad del trayecto de 10.479 metros, hasta el embarcadero de la Playa de Burriana, último recepcionista de los tráficos que pensaba captar, para sí, la compañía del O.G.C.

La decisión de establecer este nuevo ramal, no fue bien acogida entre los estamentos rectores de la Junta de Obras del Puerto de Castellón, puesto que al embarcadero de la playa de Burriana concurrían gran parte de las mercancías, que hasta la fecha eran embarcadas en el Puerto de Castellón.

El 28 de Septiembre de 1907 se procedió al nombramiento de D. Francisco Almela como primer Jefe de la estación del Grao de Burriana.

#### ↳ Inauguración del apeadero de Miralcamp

El citado apeadero, en construcción, queda a una distancia de 6 km de la estación de Onda y de 9 km de la de Villarreal, siendo ubicado en los terrenos que cedió en su día el Rvdo. D. Salvador Prados, ejecutado de acuerdo al proyecto redactado por el Ingeniero Director de la Línea del O.G.C., D. Antonio Solé. Edificado sobre las dos hanegadas de terreno cedidas por su propietario situadas en la finca "Miralcamp", lugar del que tomó su nombre.

Cercano a la estación de Bechí del que dista tres kilómetros, se estableció una vía de cruce. Siendo inaugurado el 7 de Julio de 1907, con la parada oficial del primer tren de viajeros, siendo su primer usuario el corredor de comercio D. Manuel Soler acompañado de su esposa.

Otros trabajos se inician en Villarreal, conducentes a establecer un nuevo apartadero. Instruyéndose, por la comisión Provincial el correspondiente expediente de expropiación forzosa- el 8 de Agosto- remitiéndolo a la Alcaldía de Villarreal, para que comunique a la vecina Dña. Eustaquia Safont el requerimiento de inmediata ocupación, que es llevada a efecto del 26 de Agosto. A ambas obras hay que añadir, como mejora de la primitiva línea del O.G.C., el ensanche del apeadero de la calle Santa Bárbara en Villarreal.

## 6. Clausura de la línea

El cierre de la línea llegó por orden, ratificada en el Consejo de Ministros, de 23 de Julio de 1963, y fue comunicada oficialmente al público el 8 de Agosto de 1963.

Al tener conocimiento de la decisión tomada por el Ministro de Obras Públicas, se intentó evitar el cierre de la línea. El Director en funciones del Tranvía, propuso a las autoridades un proyecto alternativo que contemplara al cierre de la línea, un trayecto en vía métrica, únicamente entre Castellón y el Grao. Desde allí a Benicasim aprovechando la infraestructura existente y la de nueva creación, pensando atender dicha línea con el material procedente del Gerona-Bañolas, principalmente con los automotores con chasis Krupp, enviados al cierre de aquella línea al Valdepeñas-Puertollano, en 1956 y desde allí transferidos al Onda-Grao en 1960.

Ese proyecto fue desestimado. El O.G.C. no tuvo la suerte de contar con un informe del tipo del que emitió la sociedad francesa *Soferail*, para el Ferrocarril Económico de San Feliu de Guixols. Este estudio llegó a considerar que con una inversión amortizable a largo plazo (hasta 1975), modernizando a la vez el material, se potenciaba el ferrocarril con el criterio de «mantener la rentabilidad diferencial para la colectividad». Algo que ni siquiera se intentó en las consideraciones previas al cierre de la línea del O.G.C. No prevaleció la consideración de servicio público, dejando en segundo término la mera rentabilidad.

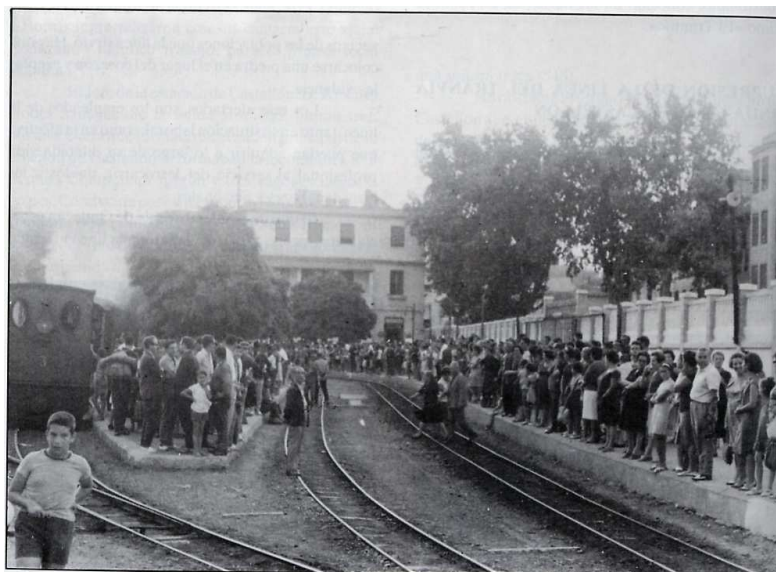
Según el periódico *Mediterráneo* (de 31 de agosto de 1963) algunos quisieron en el último momento defender la supervivencia que no supieron rentabilizar en su día, dejando entrever que al desaparecer el Tranvía O.G.C. desaparecía una competencia del autobús, temiendo que por dicho motivo se elevasen las tarifas injustificadamente. Otros opinaban que las tarifas de autobús deberían bajar como consecuencia de la desaparición que motivaba el mantenimiento del canon de coincidencia.



### ÚLTIMO DIA DE LA EXPLOTACIÓN DE LA LÍNEA

Llega el día en que el cierre de la línea es inevitable. Es el **31 de Agosto de 1963**.

Multitud de castellonenses y de las localidades que sirvió la línea se resisten a perder la cotidiana presencia del diminuto tren que cruzó sus calles y plazas durante 75 años y 17 días. Los tranvías que funcionaron ese día fueron fotografiados hasta la saciedad.



Para recordar el cierre de la línea, la revista hablada <<Clima>> y el <<Centre Excursionista de Castelló>> organizan un viaje para acompañar al tranvía de las 19:15h ascendente a Onda, que sería el último servicio oficial a Onda. Los miembros del Centre Excursionista de Castelló, pernoctaron en Onda y los de la revista hablada <<Clima>> y el resto de acompañantes que llenaron a rebosar este último convoy a Onda, regresaron esa misma noche en autobús. Los fotógrafos de la revista Clima, Sres. Gimeno y Borrás inmortalizaron con sus cámaras este viaje. Realizando idéntico trabajo, para la prensa local Wamba.

La emisora *EAJ-14 Radio Castellón* de la cadena Ser, atendió la noticia del cierre de la línea, destacando a su redactor D. Manuel Monferrer y al técnico de sonido D. Rafael Gómez: El Jefe de la estación de Castellón, D. Arsenio Godes Sanchos, dió la salida al nº 955, último tren oficial a Onda que, formado en el andén principal de la estación de Castellón, lo constituían la locomotora nº 5 -Krauss Compound- furgón y tres vagones largos a bogies. Conducida por el maquinista Félix Soria Soria, auxiliado por el fogonero D. José Peña Ramón, al mando del Jefe de Tren D. Recaredo Gallego Pérez. Fue despedida a la salida del apeadero de la Plaza de la Paz por numerosos castellonenses, precedida por una sonora traca.

No obstante el último tren oficial que salió de Castellón fue el descendente de las 21:30h con destino al Grao de Castellón, cuya rama estaba formada por la locomotora de simple expansión <<Krauss>>nº3, furgón y dos coches largos a bogies. La locomotora fue conducida por el maquinista D. Martín Bonilla Bonilla, auxiliado por el fogonero D. Ángel Monserrat Bonilla, a las órdenes del jefe de tren D. José Agramunt Doménech (*Mediterráneo*, 1 de septiembre de 1963).

Circularon aquel día un total de 27 trenes, de los que 21 lo hicieron en la sección Castellón Grao de Castellón, 4 de Castellón a Onda, y 2 de Villarreal al Puerto de Burriana. Cifrándose el número de viajeros en unas 2000 personas.



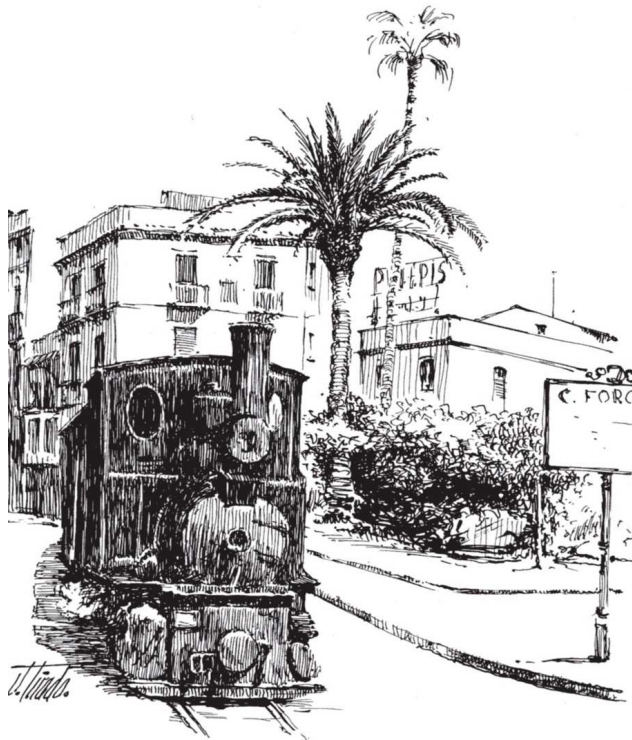
Hasta los bomberos de Castellón, cuyo parque se situaba frente a la estación del tranvía en Castellón, quisieron rendir su homenaje al O.G.C. confeccionando una pancarta alusiva a la efeméride fotografiándose junto a la locomotora nº 3.

## 7. Textos y curiosidades

### Textos poéticos, musicales y literarios referentes al tranvía del O.G.C.

Los primeros textos alusivos al Tranvía, fueron los dedicados en la sobremesa que seguía a las inauguraciones oficiales de las distintas secciones de la línea (Ejemplo, ver Anexo 2).

En general, La Compañía del Tranvía a Vapor del O.G.C. gozó de mala imagen, principalmente en los primeros años de la explotación de la línea. El calificativo de *Panderola*, término despectivo, si cabe, constituye el claro exponente que confirma el hecho.



Las citas literarias son más bien escasas. Una de ellas, humorística, debida a la pluma de Paco Aznar titulada “*Juan Cazador y Manolo Cazador*” alusiva al Tranvía, es publicada el 5 de Agosto de 1924 en el *Heraldo de Castellón*. Apareciendo en el mismo medio – el 19 de Febrero de 1935- un artículo de B. Marí, titulado “*Onda Artística*”, en el que tras efectuar una magnífica descripción de la línea del tranvía, acaba exponiendo las actividades de la *Escuela Provincial de Cerámica*.

No obstante dentro del cancionero popular ha prevalecido un: “De Castelló a Almassora...” cuyo texto sigue a continuación:

La Panderola

De Castelló a Almassora  
 Xispum tracatrac,  
 De Castelló a Almassora  
 Xispum tracatrac,  
 Hi ha un tren que vola leré  
 Hi ha un tren que vola leré  
 Hi ha un tren que vola leré  
 Leré,leré, leré  
 Hi ha un tren que vola leré  
 leré  
 I per aixó li dieu, Ximpum tracatrac  
 I per aixó li dieu, Ximpum tracatrac  
 La Panderola leré  
 La Panderola leré  
 La Panderola leré leré leré leré  
 La Panderola leré leré  
 Era de gran ajuda, Ximpum tracatrac  
 Era de gran ajuda, Ximpum tracatrac  
 Per als Graueros leré,  
 Per als Graueros leré,  
 Per als Graueros leré, leré, leré, leré  
 Pera els Graueros leré, leré  
 Ara com ja no vola, Ximpum tracatrac  
 Ara com ja no vola, Ximpum tracatrac  
 Esta al Paseo leré  
 Esta al Paseo leré  
 Esta al Paseo leré leré, leré, leré  
 Esta al Paseo leré leré.

Entre los recuerdos poéticos dedicados al tranvía Onda-Grao podemos citar un manuscrito procedente del castellanense D. Ángel Sánchez Gozalbo que a continuación se reproduce:



SIRVENTESIS D'HUMOR I DE COLOR A LA PANDEROLA

Ens han mort la Panderola  
I Castelló se consola  
Sentimental y burló  
Fent l'epitafi final  
Al xiulet i al fúmeral  
Del joguet de Castelló

Amic de la Magdalena  
Xiula, respira i tremola.  
-Quin vaiveé de Panderola.  
-Co s'estorrufa i com mena  
ja prop del seu caseró  
el joguet de Castelló

Celador de les collites  
De l'orta, pobre trenet,  
De caminar esplaiet  
S'ofega en les espites  
De l'asmatica ramasó  
El joguet de Castelló

Allí descansa una mica  
Beu un glop de la manguera  
Trata en gent pobra i en rica  
Va a veure'l gent extranjera  
Un pam de greix...d'estasió  
Te'l joguet de Castelló

El progres i l'autobús  
L'an mort, benmort; fora d'us  
Ha tingut que picar sola,  
Tan treballador i bó  
Adeu a la Panderola,  
Al joguet de Castelló

L'avi Llorens fá un traguet  
Peró...l'avi el fa en gotet  
Preparant la nova marxa.  
Deixa el Molí de Can Farcha  
Tirant-li un esquitonet;  
I li gufa al carreró  
El joguet de Castelló.

Era en Onda rajoler,  
Taronjero en Almassora.  
I en estiu, de platja a fora  
Actiu, barat i viatjer.  
Anaba al Grau de gaidó  
El joguet de Castelló

I com lo vell té una llei  
De la que ningú s'escapa  
Ara ens l'han borrrat del mapa  
I el mal ja no té remei,  
-Ploren xiquets, sí o nó,  
pel joguet de Castelló?

Passaba per Villarreal  
Mirant-se la mandarina  
Entre entristit i formal;  
Creuant el Pont i cabal  
Del Millars, riu de saó  
Ai, joguet de Castelló

Adeu Panderola amiga  
Terror de la nostra infancia,  
Horari de trashumancia,  
Del "m'en vaig", "no cal qu'escriga".  
Dels bous, mercats y Lledó,  
Del joguet de Castelló

Negre, lluent, betumer  
Del carbó que se tragaba;  
Llaminer, sempre paraba  
A cal'Xato, el pastisser  
Bons olors duia a un pulmó  
El joguet de Castelló

Panderola, Panderola  
Panderola dels xiulits  
Carretada, -amunt i crits-  
"Es un tren que corre i vola"  
Segons canta la cançó  
Del joguet de Castelló.

Tocaba pel Banc d'Espanya  
Amb orgull, passana enterc  
<<No ficant-me dins me perc>>  
pensaba, prés per la ganya.  
Ai tingué mala intenció  
El joguet de Castelló

Qui t'ha vist i qui te veu  
Panderola, Adeu.  
Adeu.

R. Montornés  
Barcelona, MCMLXIII

Curiosidades:

## ♦ ALGUNOS DATOS SOBRE ACCIDENTES:

Son exagerados, los calificativos que definen a la compañía del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana, y al Ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana, bajo administración única, como los causantes y únicos responsables de gran cantidad de accidentes. Aureola que acompañó a ambas compañías constantemente en los años de servicio a las localidades de *La Plana*. Es evidente que por su carácter de tranvía, con un recorrido eminentemente urbano y coincidente en su mayor parte con caminos y carreteras, motivara accidentes. Sin embargo, en un detenido examen de los accidentes estudiados es cierto que en su mayoría no son imputables directamente al mal servicio ni a negligencia del personal de la línea.

Algunos de los accidentes, son la resultante de la imprudencia de chicos de corta edad, que en sus jugueteos infantiles tomaban al tranvía del O.G.C. con motivo de sus hazañas. Otros obedecen a la imprudencia y reiterativa costumbre de apearse y subir del tranvía en plena marcha. Los más son debidos a otras causas, unos a la utilización del tranvía para el suicidio tácito de algunos para acabar con sus vidas. Sin motivación podríamos citar los que, sordomudos, circulan ocupando el tendido del tranvía.

El primer accidente de la historia del tranvía, tuvo lugar en Almassora el 28 de Enero de 1889 en el que resultó el joven Pedro Huzot con fractura del pie derecho. La primera víctima mortal fue el niño Juan Gea, que a la salida de un ascendente con destino a Almassora, jugueteando a subir y bajar de los topes de uno de los coches, fue arrollado en la Plaza de la Paz, el 9 de Noviembre de 1889. Finalmente señalaremos que el primer descarrilamiento tuvo lugar el 10 de Agosto de 1889 en el paraje conocido como <<Llano de San Francisco>> situado a la salida de Castellón en dirección a Almassora.

Curiosamente destacaremos que un futuro Alcalde de Castellón, D. Vicente Plá Brich, fue víctima de un accidente al colisionar el vehículo que conducía su padre con un tranvía, siendo asistido junto con su hermana en la casa de socorro, el 2 de julio de 1929.

El alcance de un tranvía al autobús de la empresa Soler, ocurrido en el Grao de Castellón el 13 de Julio de 1955, en el Paseo de Buenavista resultó ser el que mayor número de víctimas –13- registró en toda la historia del Tranvía.

Por supuesto que algunos accidentes fueron motivados por imprudencias imputables al tranvía, la mayoría de los que calificamos en ese apartado son los provocados por el uso del silbato, el escape de válvulas de seguridad y por la apertura de purgas de los cilindros de las locomotoras que provocaban la estampida de las caballerías cercanas. Y por supuesto los provocados por los inevitables fallos humanos de los servidores de la línea.

♦TARIFA DE PRECIO MÁXIMO DE PEAJE Y TRANSPORTE PARA EL TRANVÍA CON MOTOR DE VAPOR DE ONDA AL GRAO DE CASTELLÓN (Publicado en la Gaceta de Madrid del viernes 21 de octubre de 1887)

### PRECIOS

**Por cabeza y Km. De recorrido: viajero en coche de primera clase, cerrados con asientos recubiertos y con vidrieras y cortinillas.**

Peaje 0'06....Transporte 0'03 .....Total 0'09 Ptas

**Viajero en coche de segunda clase, cerrado con banquetas de madera y cin vidrios.**

Peaje 0'04....Transporte 0'02 .....Total 0'06 Ptas.

**Ganado: bueyes, vacas, toros caballos, mulas y animales de tiro.**

Peaje 0'14 ....Transporte 0'06 .....Total 0'20 Ptas

**Terneros y corderos.**

Peaje 0'07 ....Transporte 0'03 .....Total 0'10 Ptas

Corderos, ovejas y cabras.

Peaje 0'04 ....Transporte 0'02 .....Total 0'06 Ptas

**Mercancías por Tm. y Km.:**

1ªclase ....Peaje 0'13 ....Transporte 0'07 .....Total 0'20 Ptas

2ª “ ..... “ 0'11 ..... “ 0'06 ..... “ 0'17 “

3ª “ ..... “ 0'08 ..... “ 0'05 ..... “ 0'13 “

**Coche y material móvil. Vagón u otro carruaje destinado al transporte por el tranvía que pase vacío y máquina locomotora que no arrastre en convoy.**

Peaje 0'24 .....Transporte 0'18 .....Total 0'42 Ptas

Todo vagón o carruaje cuyo cargamento en viajeros o mercancías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviese vacío. Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado ya sea de viajeros ya sea de mercancías no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

**Carruajes mixtos y 4 ruedas con una testera y una banqueta**

Peaje 0'22 .....Transporte 0'12 .....Total 0'34Ptas.

**Carruajes de 4 ruedas con dos testeras y 2 banquetas en el interior.**

Peaje 0'26 ....Transporte 0'14 .....Total 0'40 Ptas.

Dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifas en los carruajes de una banqueta. Y tres en los de dos banquetas. Las que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de 2ª clase

**Servicio fúnebre:**

**Un coche fúnebre con un ataúd.**

Peaje 0'94 .....Transporte 0'86 .....Total 1'80 Ptas.

**Un ataúd en un compartimento aislado.**

Peaje 0'37 .....Transporte 0'33 .....Total 0'70 “

## **8. Reflexiones finales**

Llegados a este punto señalaré los siguientes aspectos:

No es mucha la información publicada actualmente respecto a La Panderola. Esto ha supuesto, en parte, que al realizar el trabajo me haya tenido que basar en los pocos textos publicados hasta el momento, así como en recuerdos tanto míos como de otras personas que convivieron durante la época de funcionamiento de este tranvía. Así pues, desde mi humilde reflexión trataría de animar a expertos e investigadores en su labor por conocer un poco más sobre nuestra historia reciente (como es el caso que nos ocupa). La Panderola supuso, como hemos visto, una revolución en La Plana y trajo consigo innumerables cambios (tanto positivos como negativos) que no podemos olvidar.

Por otro lado la desaparición de La Panderola dejó un vacío en los pueblos y sus gentes que no se ha vuelto a llenar. Era un medio de transporte que comunicaba a los habitantes de las distintas poblaciones de la zona. Supongo que esto no puede llegar a conmover a la opinión pública, pero no estaría de más que algún día nuestros políticos retomaran la idea de la existencia de un tranvía moderno en el paisaje de la comarca.

Desde un punto de vista personal llevar a cabo este trabajo ha supuesto un reto personal muy importante. Nunca hasta ahora (y nunca es tarde) había llevado a cabo una tarea como esta: hacer un trabajo académico de este tipo. Ciertamente es que no era demasiado optimista al comenzar (pocas ideas, desorientación...). Pero a medida que he ido trabajando, he visto que no ha sido tan complicado. Ha supuesto una importante reflexión tanto por la estructuración del trabajo como por la localización de información, pero me siento muy contento del trabajo obtenido.

No me gustaría concluir este trabajo sin agradecer la ayuda prestada por parte de todos aquellos que han confiado en mí, animándome a seguir. A mi familia por su aliento y su tiempo; a Vicente Gimeno por su amabilidad y desinteresada colaboración; a Juan Peris Torner por su asesoramiento y por la información prestada; a Pili Escuder por sus orientaciones y comprensión; y como no a La Panderola por crecer conmigo, por sus viajes, sus gentes, sus vivencias, su recuerdo...

## **9. Bibliografía:**

- Peris Torner, J. (1993). *El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana. Premio “Ciudad de Castellón” 1993*. Castellón.
- Pons Chust, R. (2002). *La Panderola 1888-1963*. Edicions Brosquil. València.
- Agut i Beltrán, F.; García i Pascual, P.; Sorribes i Doñate, J. (2003). *Història del nostre poble*. Edita: Associació Cultural de Moros i Cristians d’Almassora.
- Balbás, J.A. (1987). *El libro de la provincia de Castellón*. Caja de ahorros y monte de piedad de Castellón.
- García de la Fuente, D. (1996). *Del gas del alumbrado al gas natural en Castellón de la Plana. 1870-1995*. Edita: Compañía Española de Gas, S.A. València.

Direcciones en Internet:

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

[www.cehfe.es](http://www.cehfe.es)

[www.iespana.es/ferrocarriles/](http://www.iespana.es/ferrocarriles/)

<http://ca.wikipedia.org/wiki/LaPanderola>

# ANEXOS

ANEXO 1

Anexo 1. A

**TEXTO DE LA RATIFICACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL  
TRANVÍA A VAPOR DE ONDA AL GRAO DE CASTELLÓN  
DE LA PLANA**

PUBLICADO EN LA GACETA DE MADRID DEL 17 DE FEBRERO DE  
1888

Ilmº Sr:

Visto el expediente instruido a instancia de D. José Puíg de la Bellacasa, vecino de Barcelona, solicitando la concesión de un tranvía con motor de vapor desde Onda al Grao de Castellón, en la provincia de este nombre:

Visto el testimonio del acta de la subasta que para adjudicar dicha concesión se ha celebrado el 17 del mes actual, de cuyo documento resulta que el acto se celebró observándose todas las formalidades que previenen las disposiciones legales vigentes, y que transcurrido el plazo señalado al efecto sin que se presentase pliego alguno para optar a la concesión.

Considerando que la falta de postores deja firme y subsistente la concesión, que garantiza con la correspondiente fianza, hizo el peticionario D. Jose Puíg de la Bellacasa, que al efecto aceptó el pliego de condiciones particulares aprobado por R.O. de 23 de Diciembre de 1886.

S.M. La Reina Regente, en nombre de su Augusto Hijo D. Alfonso XIII (Q.D.G.) de conformidad con la propuesta por esa Dirección General, ha tenido a bien aprobar dicha acta de la subasta celebrada para la concesión del tranvía con motor de vapor de Onda al Grao de Castellón adjudicando esta concesión al expresado D. José Puíg de la Bellacasa, con sujeción al citado pliego de condiciones particulares que ha servido de base para dicha subasta, y que se insertó en la Gaceta de Madrid del día 21 de Octubre del próximo pasado año

De Real Orden lo digo a V.I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V.I. muchos años.

Madrid a 18 de Enero de 1888 Navarro y Rodrigo.

Anexo 1. B

TEXTO DE LA DECLARACIÓN DE <UTILIDAD PÚBLICA> DEL T.V.O.G.C.  
PUBLICADO EN LA GACETA DE MADRID DEL LUNES 14 DE MAYO DE 1888

Don Alfonso XIII por gracia de Dios y la Constitución, Rey de España y en su nombre y durante su menor de edad la Reina de Regente del Reino.

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:  
que las Cortes han decretado y NOS sancionado lo siguiente:

**Artículo único.** Se declara de utilidad pública, con derecho a la expropiación forzosa y aprovechamiento de los terrenos de dominio público, el Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana por Villarreal y Castellón, cuyo proyecto ha sido aprobado por el Ministerio de Fomento y concedido a D. José Puíg de la Bellacasa, de Barcelona.

Por tanto: Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores, y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a doce de Mayo de mil ochocientos ochenta y ocho.

Yo La Reina Regente.

El Ministro de Fomento  
Carlos Navarro y Rodrigo



Anexo 1. C

TEXTO DE LA TRANSFERENCIA DE DERECHOS DE D. JOSÉ PUÍG DE LA BELLACASA, CONCESIONARIO DEL TRANVÍA A VAPOR DE ONDA AL GRAO DE CASTELLÓN DE LA PLANA A LA SOCIEDAD ANÓNIMA <COMPAÑÍA DEL TRANVÍA A VAPOR DE ONDA AL GRAO DE CASTELLÓN >, Y SU RATIFICACIÓN OFICIAL. PUBLICADO EN LA GACETA DE MADRID DEL SÁBADO 24 DE NOVIEMBRE DE 1888.

Ilmo Sr. Vista la instancia elevada a este Ministerio con fecha 14 de Mayo del corriente año por D. José M<sup>a</sup> Galí, Presidente de la S.A. titulada **Compañía del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón**, y por D. José Puíg de la Bellacasa, como concesionario de dicha línea, solicitando ambos que se autorice la transferencia hecha por el segundo a la primera, según escritura otorgada en Barcelona el 27 de Febrero último ante el notario D. Melchor Canal Soler.

Resultando que la autorización viene solicitada por quien tiene capacidad y personalidad jurídica para ello, el Sr. Puíg a causa de haber sido conocido como tal concesionario, en la Real Orden del 13 de Enero del año actual y el Sr. Galí como presidente de la mencionada Sociedad.

Resultando que tanto la instancia como en la escritura de transferencia consta que la parte adquirente se subroga en los derechos y obligaciones inherentes a toda concesión de ferrocarril: visto el Artículo 21 de la Ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Considerando que la S.A. **Compañía del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón** esta constituida legalmente y anotados sus estatutos en el Registro Mercantil, a tenor de lo que dispone el vigente Código de Comercio.

Considerando que el concesionario al transferir la Sociedad subrogarse en los derechos y obligaciones se atienden a la letra y espíritu de la legislación que rige en la materia.

Y considerando, por último que no hay motivo justificado para que la administración deniegue la pretensión formulada en la instancia de que se ha hecho mérito.

S.M. La Reina Regente, en nombre de su Augusto Hijo D. Alfonso XIII (Q.D.G.) ha tenido a bien aprobar la transferencia hecha por el Sr. Puíg del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón a la expresada Sociedad, subrogándose esta en todos los derechos y obligaciones que con el estado tenía aquel.

De Real Orden lo digo a V.I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V.I. muchos años.

Madrid 8 de Noviembre de 1888.

Canalejas y Méndez  
Sr. Director General de Obras Públicas.

ANEXO 2:

Poesía original de D. Augusto Mora:

Cada vez que rugiendo y silbando, en pos dejando vaporosa estela, pasa un tren, le contemplo extasiado cual si lo viese por vez primera: me parece que en alas del viento un espíritu bueno se acerca , y que viene a premiar el trabajo del hombre alimentando la torpe pereza.

Cuando valles y ríos saltando y cruzando por debajo las sierras esas serpientes de madera y hierro de su paso benéficas huellas va a dejar en lejanos confines, miro en ella el genio el emblema , del comercio el auxilio potente, del humano progreso la muestra.

Cuando miro perderse a lo lejos sin juntarse, jamás, paralelas, esas barras de acero, presumo que son del planeta de ricas arterias; y del túnel de las amplias

entradas, cuando transporte el tren sus bocas negras; me parecen atónitos ojos que contemplan tamaña grandeza.

Esto siento: y en ello inspirado brindo al final de esta solemne fiesta, al feliz porvenir de este tranvía que trae a esta comarca la riqueza; y también el esfuerzo de los hombres que han conseguido coronar la empresa de dar fácil salida a los productos y termino exponiendo el deseo de que este ejemplo imitadores tenga y vengan en su auxilio los tesoros que ocultos hay en silos y bodegas; esos tesoros que en rincón oscuro, como el arpa de Béquer esperan el impulso del hombre industrial que haga vibrar las argentinas cuerdas.

