

Vicent Ortells Chabrera

Universitat Jaume I

CONSEQUÈNCIES URBANES DEL TRAÇAT DE LA PANDEROLA A LES CIUTATS DE LA PLANA

De finals del segle XIX fins a 1963 comunicaba distints pobles de la Plana de Castelló un tren de via estreta conegut com "la Panderola". El tren va reviscolar l'economia agroindustrial i comercial de la comarca a més de deixar en les ciutats el testimoni del seus pas. Avui en dia, espaioses places, jardins, avingudes i amplis carrers deuen el seu traçat al simpàtic trenet que va escriure una important pàgina en la història de les comunicacions i en el desenvolupante socioeconòmic de Castelló, el Grau, Almassora, Vila-real, Onda i Borriana.

A little railway named "la Pandelora" communicated different towns in the Plana of Castelló (Spain) from the end of the XIX century to 1963. The train deloped the region's agroindustrial and commercial economy and the towns received the legacy of its way. Novadays, several squares, gardens, avenues and wide steets remember the joly train that was so important page of the communication's history and the socioeconomic increase of Castelló, el Grau, Almassora, Vila-real, Onda and Borriana.

Ara fa 106 anys que començà l'enllestiment de la Panderola i 31 del seu desmantellament. Una i altra data són importants. La primera, naturalment, per a celebrar-la i la segona, si d'això hi hagués costum, per a lamentar-la oficialment. Si totes dues fites històriques no existiren significaria que la Plana tindria un mitjà de transport tradicional, alhora que modern. Amb un traçat periurbà racional i amb uns altres aparells ferroviaris, és clar, no ens cap dubte que, almenys els viatgers, gaudirien d'una comunicació ben útil, com s'ha demostrat a l'horta de València.

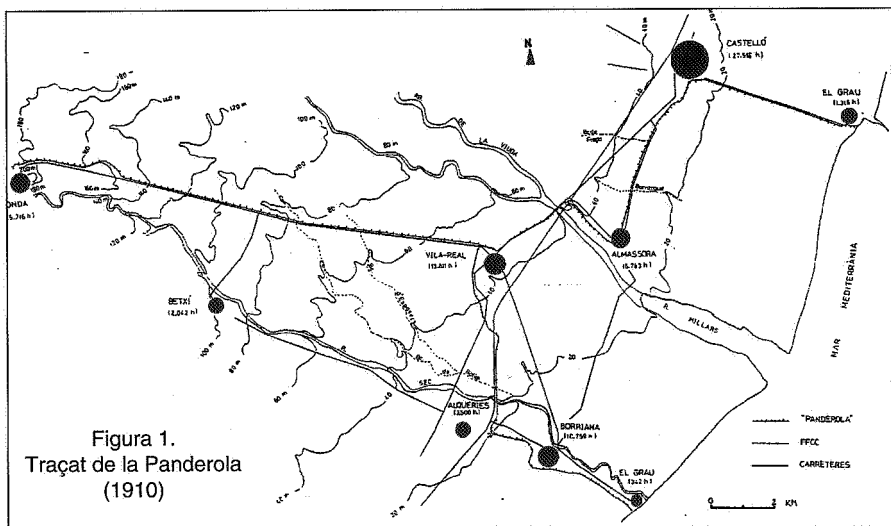
La realitat és que aquell trenet de via estretíssima ja no creua els nostres carrers i camins, però, el seu rastre ha influït, més del que hom pot pensar, en el desenvolupament urbà de les ciutats de la Plana que comunicava. D'això tractaran estes línies.

LA PANDEROLA I LES VIES DE COMUNICACIÓ A PRINCIPIS DE SEGLE

Per comoditat i estalviar despeses la via es va instal·lar majoritàriament sobre les carreteres i alguns carrers, que creixien a un ritme important en quan a tràfic i veinatge, mentre que el tramvia a vapor quedava en el mateix lloc.

Només uns vint anys després d'iniciar-se l'estés de les vies hi trobem constància escrita de les queixes: "Comenzó siendo tranvía de vapor, pero de ello sólo resta hoy la denominación, siendo en realidad un ferrocarril de vía estrecha con un servicio regular de trenes mixtos de pasajeros y mercancías. Sin embargo, sigue utilizando las carreteras públicas y puente del Mijares, mermando su anchura, y las calles de las poblaciones que atraviesa con gravísimo peligro para los transeuntes y vecinos" (SARTHOU, 1913, p. 328). Així s'expressa Sarthou que dona bona part de la culpa d'esta situació a l'abandonament de l'empresa.

A la figura 1 podem observar el traçat definitiu de la Panderola i les principals carreteres d'aleshores (1910), així com el ferrocarril del Nord. Des del Grau de Castelló seguia en tiralínies la carretera (avui Hnos. Bou) per la banda meridional; travessava Castelló i pel camí de l'horta enfilava la carretera d'Almassora, sempre a prop i pel sector occidental. En aquesta població girava 90º al NO i pel camí de vora riu se creuava perpendicularment amb el ferrocarril gran. Un pas soterrani superava l'obstacle, el qual s'utilitza avui per accedir a la N-340. Un nou gir i la Panderola passa pel pont del Millars que era molt més estret que avui. Malgrat tenir la via només 0'75 m. d'amplària es produïen freqüents problemes de tràfic. De Vila-real a Onda transcorre paral·lela a la comarcal i abans ho feia amb la carretera nacional. Tan sols el darrer trajecte



entre Vila-real, Borriana i el seu Grau, enllestit el 1907, va necessitar d'expropiacions per a fer-se i construir dos ponts de ferro sobre el barranc de Ràtils i el riu Sec.

Així, doncs, d'entrebancs naturals no en va tindre molts. Del nivell del mar alcançava la cota 180 m. a Onda. La pendent mitjana de Vila-real a Onda era d'1'1% i només efectuava una volta per a superar el pas dels 140 als 160 m. on el declivi ascendeix al 2%. Els rius i barrancs els travessava mitjançant les carreteres, llevat dels ponts de ferro anomenats.

QUADRE I

Baixadors i estacions de la Panderola

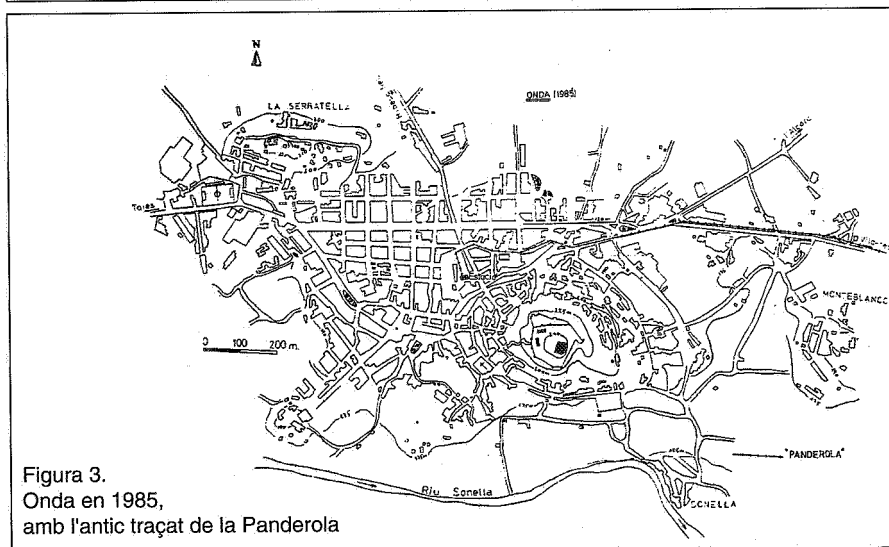
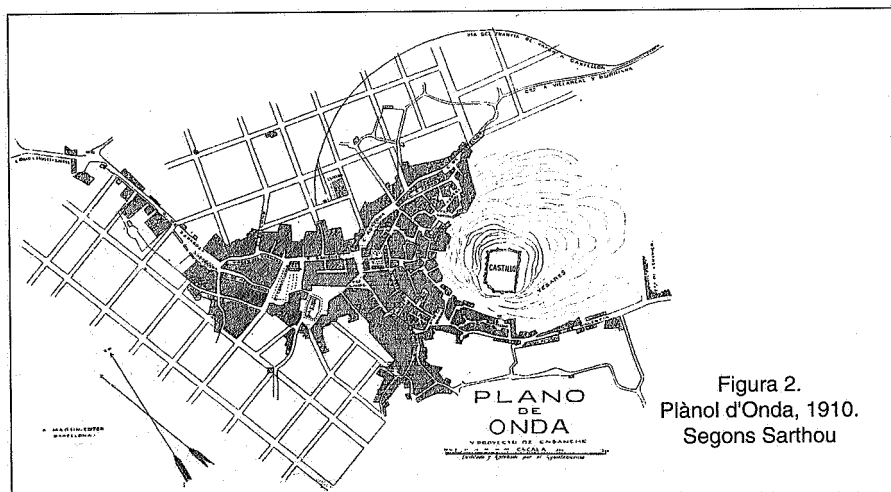
- 1) Baixador del port / platja.
- 2) Estació del *Grau de Castelló* (jardins de l'Estació).
- 3) Estació de *Castelló* (plaça Borrull).
- 4) Baixador (plaça de la Pau).
- 5) Estació d'*Almassora* (plaça Santa Isabel).
- 6) Baixador (raval de la Trinitat).
- 7) Baixador (C/ En Joan B. Llorens).
- 8) Estació de *Vila-real* (jardins de la Panderola).
- 9) Baixador de *Betxí* (encreuament de les carreteres d'Onda i Betxí).
- 10) Baixador de Miralcamp.
- 11) Estació d'*Onda* (Pl. d'Espanya).
- 12) Baixador d'*Alqueries* (junt a l'Estació del FFCC del Nord).
- 13) Estació de *Borriana* (Pl. de l'Estacioneta).
- 14) Estació del *Grau de Borriana*.

ELS TRAÇATS URBANS I LES REPERCUSSIONS POSTERIORIS.

Des d'Onda als Graus de Castelló i Borriana, la Panderola ha deixat "ratlles fetes" especialment dins de les ciutats; i estes han heretat carrers i places posteriors a la seua desaparició d'una amplària i extensió que contrasta amb el reduït tamany d'aquella "via econòmica".

Un gran espai central a la vila d'Onda.

El dia 17 d'abril de 1890, la ciutat d'Onda celebra unànimement l'arribada del primer tren procedent de Vila-real (BALBAS, 1892, p. 491). La necessitat

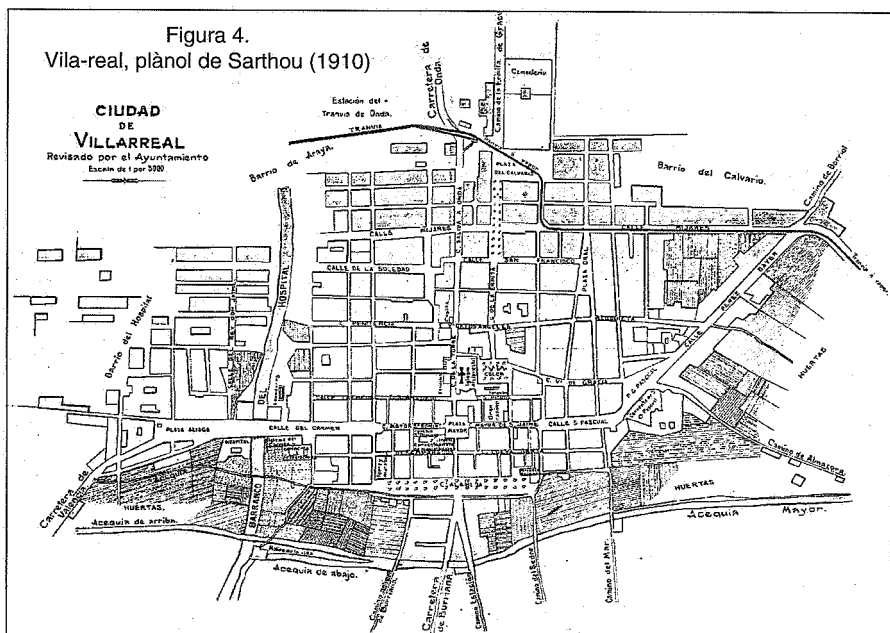


de transport de la vila taulellera justificava el fet. Aleshores, el plànol urbà era una mena de calze, amb la copa en la vila a faldes del castell i el peu al raval, estirant-se camí de Tales. L'estació va quedar a les portes. Posteriorment, se van conformar els carrers de la zona d'eixample i la Panderola trenca la uniformitat d'un sector als voltants del carrer Alfonso Pallarés per on eixia cap a la carretera de Vila-real.

Al plànol de Sarthou, el trajecte sembla traçat a mà alçada, però, es veu clar que transcorre pel projectat exemple a l'horta de la vila. Actualment, la plaça d'Espanya és un dels principals espais oberts de la ciutat, al centre geogràfic, on feia estació la Panderola. El mercat, un Centre de Jubilats i una zona verda ocupen avui la major part d'aquells solars.

Circumvalació de ponent i l'espai públic més extens a la ciutat de Vila-real.

A Vila-real, la Panderola, es ben aviat un tren urbà tot i que algun sector del seu recorregut, especialment a l'entrada des de Castelló, es consolidarà posteriorment. El nou camí de ferro s'inaugura oficialment el 31 d'octubre de 1889. La vila queda, aleshores, entre dos ferrocarrils: el del "nord" a llevant i el tramvia a vapor per ponent. El tren de via ampla queda un poc més allunyat, amb hortes i dues séquies entre la vila i l'estació. Tanmateix, la Panderola creua a occident per on creix la ciutat històricament. Este fet potència el paper inductor de la nova via de comunicació i no tardaran en aparèixer magatzems i



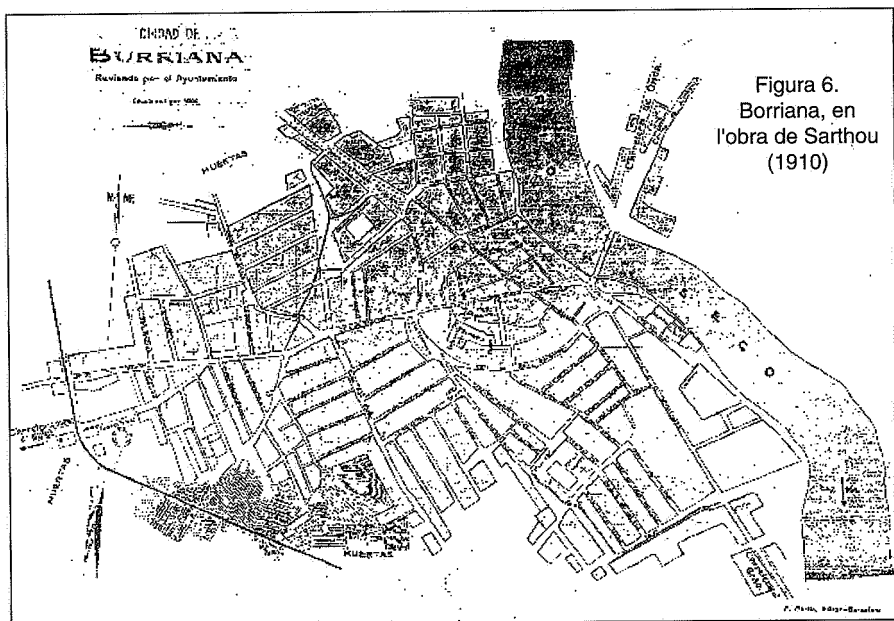


Figura 6.
Borriana, en
l'obra de Sarthou
(1910)

de les Alqueries i dibuixava un semicercle a l'eixida de l'estació en l'actual plaça de l'Estacioneta i per les hortes meridionals. Fins el 1950, el caseriu no alcança el traçat de la via (PLA, TORRENT, 1987) i al desaparèixer en 1963 dona lloc a nous carrers i les rondes que, com hem vist en Vila-real, actuen de circumvalacions exteriors. Pel carrer Santa Florentina, Ronda del Ferrocarril i Ronda de Pere IV buscava la plaça de Juan Bta. Tejado i la direcció del Grau.

La plaça de Santa Isabel en Almassora.

La Panderola sobreimposava les seues vies al plànol d'Almassora que a les darreries del XIX s'estirava per les carreteres de Castelló i Vila-real, essent l'antic Calvari l'aglutinant urbà del raval. El tren aplega des del pont del Millars per un camí rural i entra en la ciutat pel carrer Sant Jaume, després per Colón i a portes de la vila s'adreça pel raval de la Trinitat cap a Castelló. Tenia l'estació en la plaça de Santa Isabel, on prompte se situen bona part dels magatzems de taronjes del poble. Avui és la principal plaça d'Almassora juntament als terrenys que deixarà el Calvari (plaça Ajuntament, Mercat, . . .)

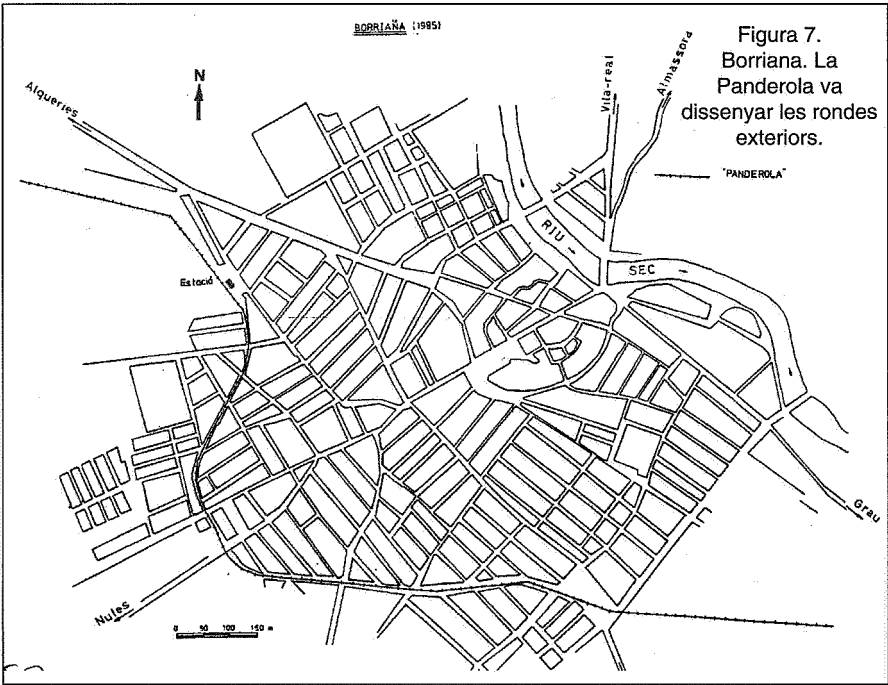


Figura 7.
Borriana. La
Panderola va
dissenyar les rondes
exterior.

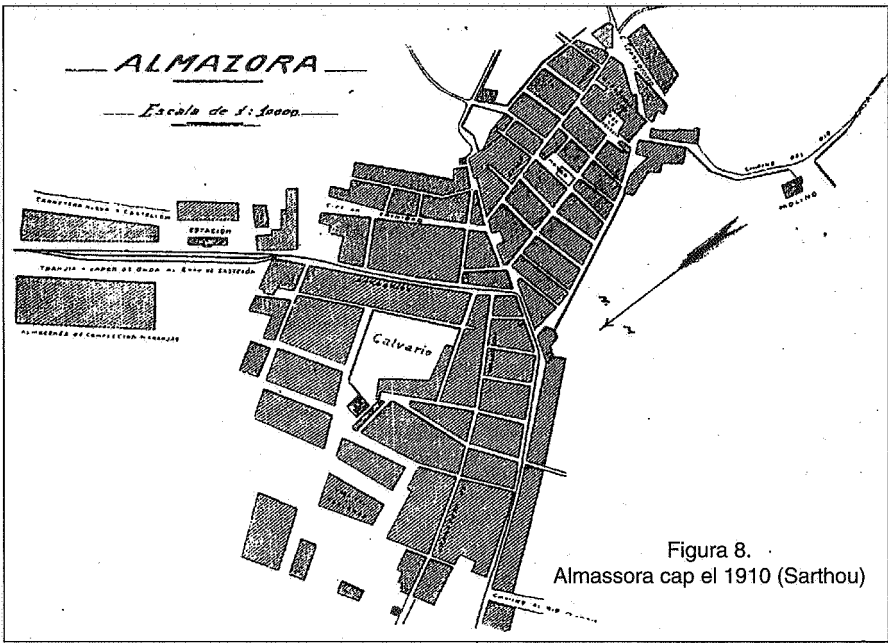
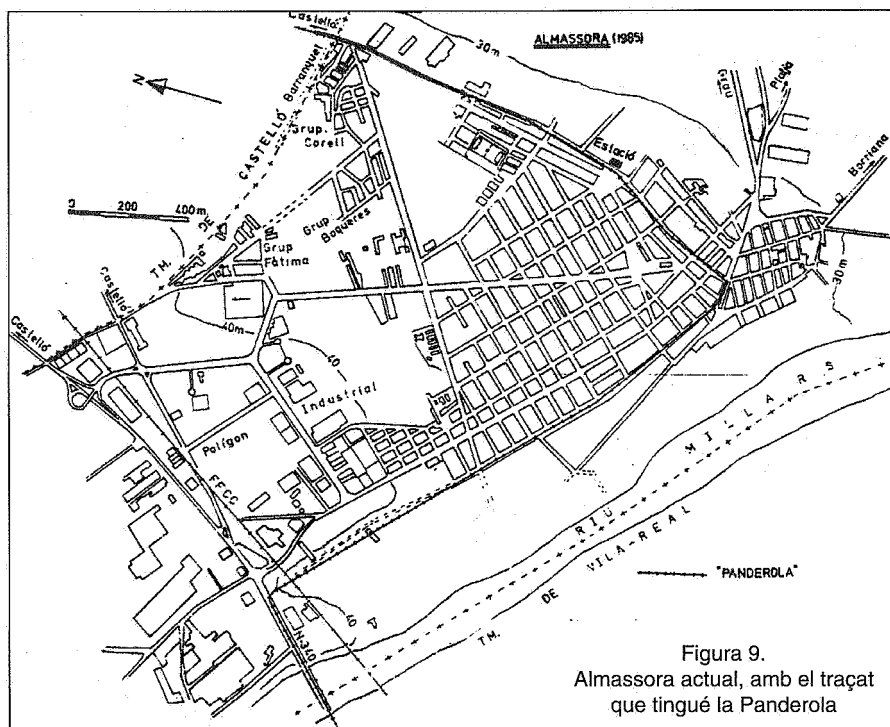


Figura 8.
Almazora cap el 1910 (Sarhou)



El creixement cap a l'horta meridional en Castelló.

Es un fet conegut com les vies de comunicació "condueixen" als seus voltants el creixement urbà i industrial. El 1890, Castelló es una xicoteta ciutat de 25.000 habitants que encara conserva bona part dels murs construïts quan les guerres carlines, però que ja demostra cert expansionisme, especialment a l'oest, on l'altre tren ha induït una extensa zona de serveis: parc de Ribalta, plaça de bous, Hospital. La Panderola, amb un altre model, més modestament, organitza en part la creació d'espai urbà a l'horta meridional.

L'Ajuntament de Castelló acordà el 1879 construir el Teatre Principal. Dos anys després es van adquirir els solars necessaris a l'hort de Cisternes i el 1890 comencen les obres, un any després de la inauguració de la Panderola i justament al seu costat tancant la nova plaça de la Pau. Posteriorment, els carrers al voltant del camí de l'horta per on transcorre el tren aniran consolidant-se progressivament. Un d'ells, Pelayo Castillo, es traça condicionat pel pas de les vies. Així mateix, la plaça Borrull utilitza els solars de l'antiga estació. Així, doncs, l'itinerari de la Panderola pel casc urbà de Castelló partia de la carretera d'Almassora i un troç de l'avinguda

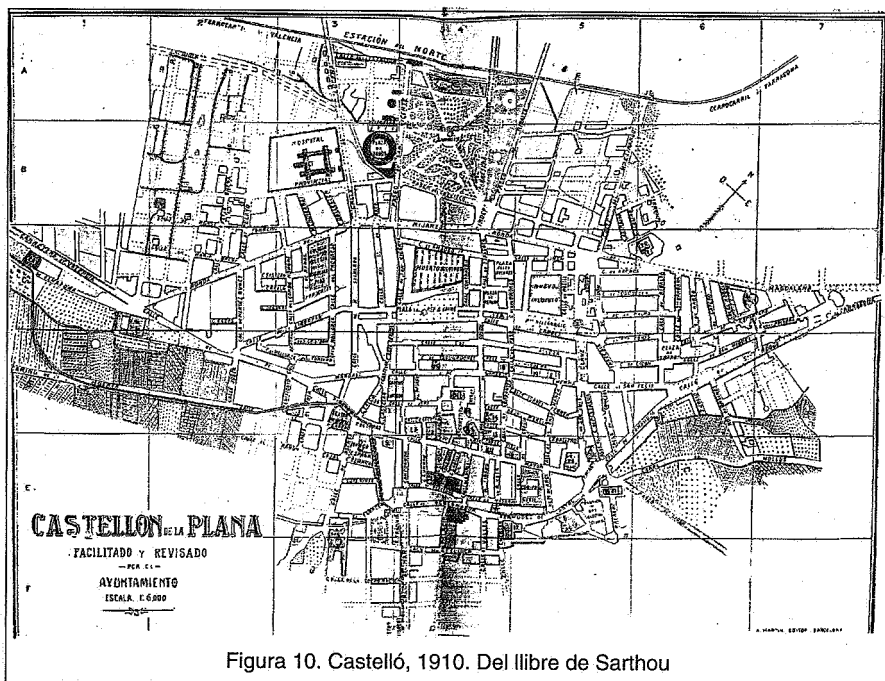
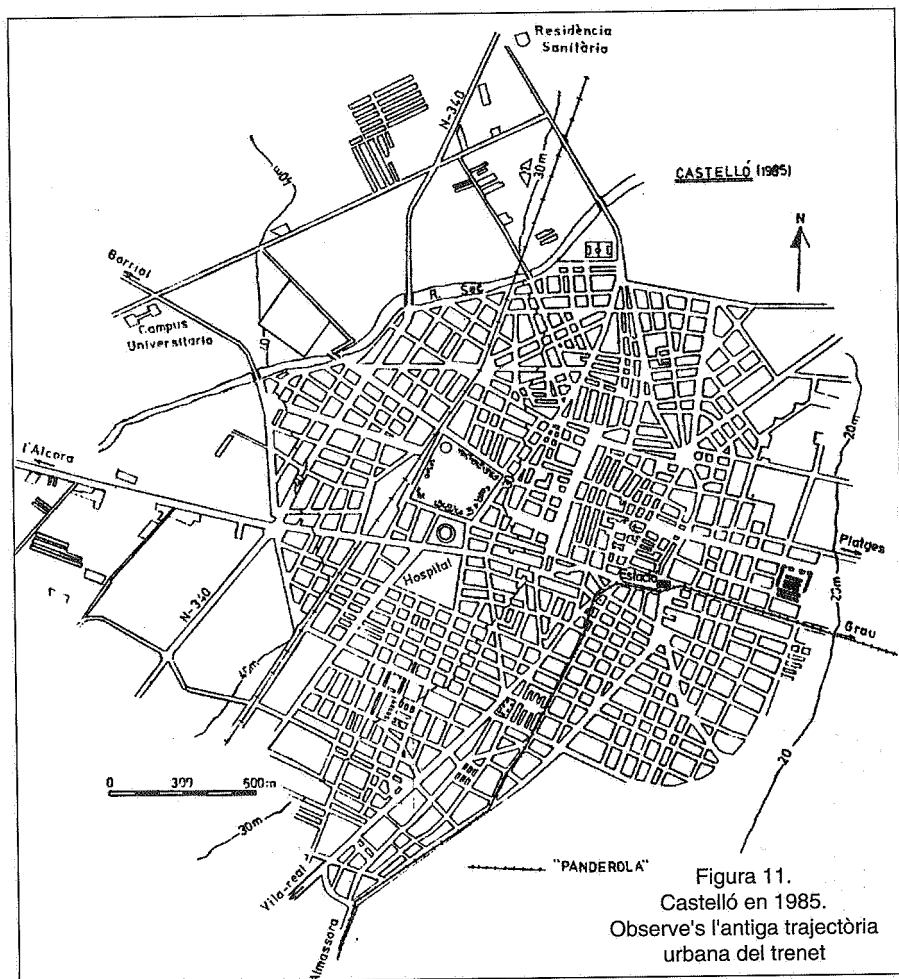


Figura 10. Castelló, 1910. Del llibre de Sarthou

de Casalduch, continuant per Herrero, Pelayo Castillo, Ximénez, plaça de la Pau, Escultor Viciano, plaça Borrul (estació) i Avgda. Hermanos Bou en direcció al Grau.

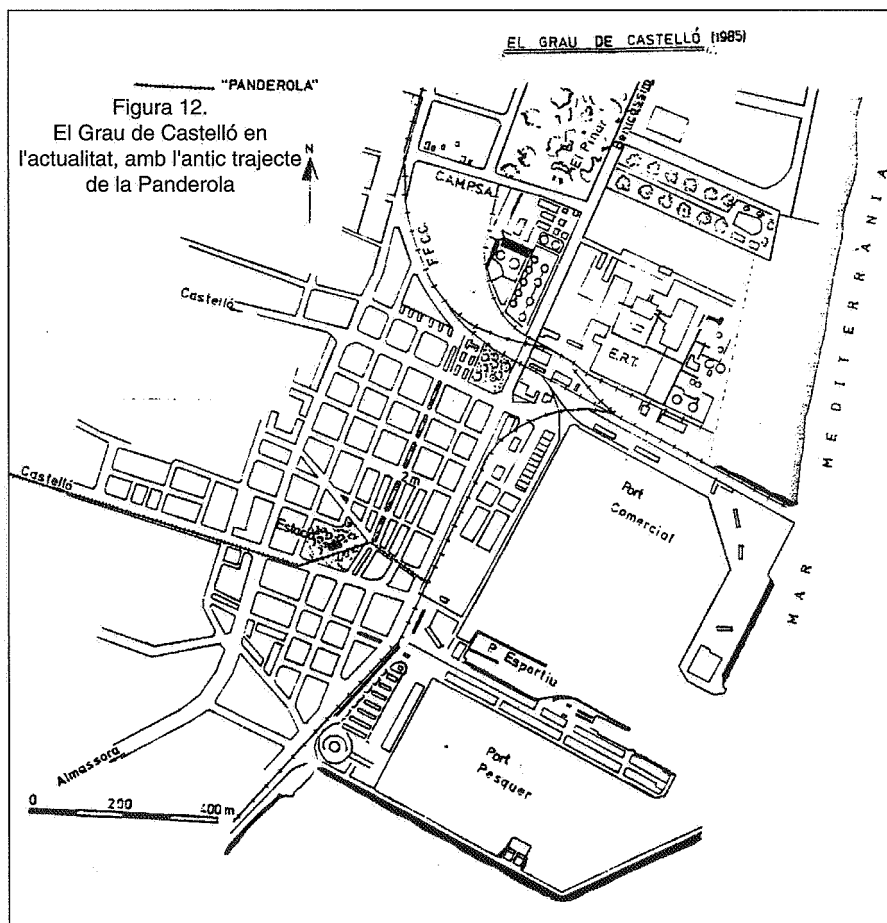
La zona verda més important del Grau de Castelló.

"Fecha memorable en los anales castellonenses será la del 16 de marzo de 1891. El pueblo en masa poseído de frenético entusiasmo acudió al Grao, ansioso de presenciar el importante acto, que se iba a realizar" (BALBAS, 1892, p. 453). Probablement, el cronista de Castelló exagera la nota, però, és indubtable la transcendència econòmica que tingué la col·locació de la primera pedra del port de Castelló. D'esta manera, cal relacionar l'esdeveniment amb l'enllestiment de la Panderola tres anys abans. Tots dos són elements de desenvolupament econòmic. L'impacte urbanístic del tren en el Grau no va estar tant important com en altres ciutats de la Plana. Amb un cens aproximat al miler d'habitants, el caseriu era prou reduït i les vies no trobaren massa entrebancs en el seu trajecte. Ara bé, a resultes de la seua desaparició es va generar una ampla zona verda en els terrenys de l'estació, i el traçat del carrer Balears segueix l'enllaç de la Panderola amb el carregador.



LA PANDEROLA I L'ACTUAL XARXA URBANA DE LA PLANA.

Com a cloenda d'aquestes línies se farà un repàs de les superfícies aproximades afectades pel traçat de la Panderola, així com una valoració demogràfica de les ciutats que afectava directament i, finalment, el nostre parer sobre les causes que provocaren la desaparició i la possible viabilitat que tindria avui.



QUADRE II
Longituds i superfícies urbanes del traçat de la Panderola (1963)

Ciutats	m. linials (casc urbà)	m ² . (estacions)
Vila-real	3.000 m.	19.900 m ² .
Castelló	2.960 m.	9.200 m ² .
Almassora	2.570 m.	9.600 m ² .
Borriana	1.440 m.	3.000 m ² .
Onda	1.234 m.	3.260 m ² .
Grau de Castelló	650 m.	9.400 m ² .
TOTALS	11.854 m.	54.360 m².

Font: El.laboració pròpia

Analitzant les xifres del Quadre II hom pot observar com és Vila-real la ciutat amb major herència de solars urbans i trajectes. El fet és conseqüència de ser nus de comunicació entre Onda i Borriana, comptant, per això, amb tres ramals de via des de l'estació en direcció a Onda, Borriana i Almassora. En la resta de ciutats, els llocs de les respectives estacions han donat pas a places i zones verdes i, si més no, hem vist com va afectar d'una o altra forma al desenvolupament urbà dels distints plànols.

QUADRE III
Evolució de la població absoluta (1887-1986)

Ciutats	1887	1930	1965	1986
Almassora	6.070	8.072	11.568	15.344
Alqueries	2.500	3.170	3.371	3.711
Betxí	2.011	2.221	3.499	5.034
Borriana	10.237	14.265	21.379	24.126
Castelló	25.193	34.664	62.306 *	121.229
Grau de CS.	—	2.117	8.404 **	8.584
Grau de Bo.	—	410	971	885
Onda	5.673	7.472	15.040	17.907
Vila-real	11.349	15.810	26.715	36.802
	74.283	107.183	180.022	270.145

* Pob. concentrada al casc urbà. On no figura xifra és que s'inclou al total municipal.

** Població de 1975.

Fonts: Cens i padrons. El.laboració pròpia.

L'augment demogràfic de les ciutats de la Plana ha estat constant al present segle fins a autar-se actualment. Analitzant el període de la Panderola es registra un increment global de població del 142'3% des del 1887 fins a 1965. Després, encara té lloc una empena forta fins a l'estancament actual. Aquest fet, juntament al creixement del tràfic i la competència d'altres mitjans de transport i els problemes econòmics i de mala gestió de l'empresa, van acabar amb la Panderola. Tanmateix, les darreres xifres de passatgers (1951-60) es mantenen en una mitjana prou alta -740.000/any- tot i que amb fortes desigualtats anuals, mentre que, la caiguda en les mercaderies transportades és absoluta i es passa de 54.339 tones el 1951 a només 2.107 el 1960 (ORTELLS, 1983). El fet és que els 40 km. de vies desaparegueren a partir de 1963 i sembla clar que no tindran una reedició ara per ara.

Hi ha molts elements que intervindrien en la viabilitat del trenet avui en dia. Sens dubte, seria impossible conviure amb ell en els nostres carrers i carreteres actuals, però, si el traçat hagués estat periurbà o subterrani en alguns trams i actualitzats els seus mitjans, tal vegada seria complementari en el transport de passatgers. També, d'altra banda, el projecte del tren de la costa seria molt útil els mesos d'estiu.

Sense caure en comparacions amb altres àrees de més importància demogràfica que la Plana -cas de l'horta de València on el trenet és essencial per a molts pobles- val a dir que l'existència a la nostra comarca d'un transport com el tren de via estreta ajudaria a descongestionar el tràfic, cada dia més col·lapsat.

BIBLIOGRAFIA

- BALBAS CRUZ, J.A.: *El libro de la provincia de Castellón*. Armengot, Castelló, 1892, 872 pp.
- DOÑATE SEBASTIA, J. M^a.: "Síntesis geográfico-histórica de Villarreal". *Datos para la Hª de Villarreal, II*. Ayuntamiento de Vila-real, 1973, pp. 11-89.
- ORTELLS CHABRERA, V.: *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*. Col·legi d'Arquitectes, Castelló, 1983, 124 pp.
- ORTELLS CHABRERA, V.: *Geografía urbana y del poblamiento en la Plana de Castellón*. Ayuntamiento de Castellón, 1987, 654 pp.
- PLA VALL, E.; TORRENT FUERTES, K.: "Evolución urbana". *Burriana en su Historia I*. Ayuntamiento de Burriana, 1987, pp. 315-345.
- SARTHOU CARRERES, C.: *Geografía general del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*. Ed. Alberto Martín, Barcelona, ap. 1914, 1.088 pp.