



El 19 de agosto de 1931 la compañía decidió abandonar la explotación, la renuncia oficial de la compañía a favor del Estado, presentada el 4 de septiembre de 1931, llevó al Gobierno de la República a la incautación temporal de la línea, quedando la explotación a cargo del Estado. La incautación definitiva se produjo a los seis meses. En la postguerra las instalaciones pasaron a depender del “Regimiento de Ferrocarriles” unidad que inició la recuperación del material. La actuación militar cesó por decreto de 23 de septiembre de 1939. El nuevo “Consejo Directivo” de la “Explotación de los Ferrocarriles por el Estado” (EFE) creado por OM de 19 de agosto de 1939 elaboró un estudio de la situación económica del TOGC en el que se contemplo la sustitución del material fijo y la continuidad de la línea hasta alcanzar la Playa del Pinar. Asimismo se procedió a la electrificación de la línea. La incorporación como jefe de talleres de Antonio Arcusa Calatayud supuso para el TOGC contar con un gran profesional dedicado a la pervivencia y mantenimiento del castigado material móvil.

En abril de 1956 se procedió al cierre de la sección entre Burriana y su Grao, coincidiendo con el cierre de servicios de viajeros entre Villarreal y Burriana. El Consejo de Ministros celebrado el 23 de julio de 1963, decidió el cierre del TOGC. El 31 de agosto de 1963, circuló por última vez, el último ascendente a Onda de las 19,15 horas. El último tren oficial que salió de la estación de Castellón fue el descendente al Grao de las 21,30 horas. La “Panderola” dejó de prestar servicio transcurridos 75 años y 17 días .

125 Aniversario del Tranvía a Vapor
de Onda al Grao de Castellón de la Plana

LA PANDEROLA

CASTELLÓN

Del 26.11.2013 al 05.01.2014
Sala San Miguel
de la Fundación Caja Castellón

ONDA

Del 31.01.2014 al 23.02.2014
Centre d’Ocupació i Cultura
del Ayuntamiento de Onda

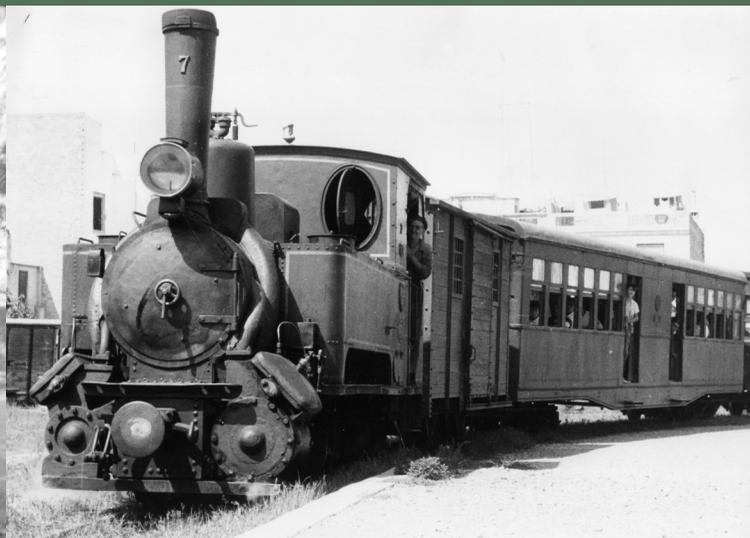
VILA-REAL

Del 07.03.2014 al 31.03.2014
Casa dels Mundina
Ayuntamiento de Vila-real



ASOCIACIÓN AMIGOS DEL FERROCARRIL
CASTELLÓN





El primer anuncio sobre el proyecto del T.O.G.C apareció en el periódico local "La Provincia" el 16 de octubre de 1881, en el contexto de promover las comunicaciones ferroviarias entre Castellón, Vila-real y Onda, excluyendo en un principio a Almazora, cuya integración se resolvió posteriormente. El trámite previo se materializó en la concesión administrativa otorgada a José Puig de la Bellacasa, reflejada en la R.O. de 20 de mayo de 1885, mediante la que se aprobó el proyecto. En el "pliego de condiciones", aprobado el 23 de diciembre de 1886, al que debería sujetarse la concesión, se indicaba la obligación de establecer en la Caja General de Depósitos una fianza de 37.947 pts. sujeta a lo previsto en la Ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y a su Reglamento de Ejecución del 24 de mayo de 1878.

Estas gestiones llevaron a la confirmación de la declaración de "utilidad pública" el 12 de mayo de 1888 y a la creación de la S.A. "Compañía del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón", a la que transfirió Puig de la Bellacasa en Barcelona sus derechos de concesión, el 15 de julio de 1887, en la notaría de Melchor Canal Soler, suscribiendo un capital de 400.000 pts. que representaban 1.600 acciones con un nominal de 250 pts., capital ampliado a 800.000 pts. el 1 de enero de 1890.

Los primeros trabajos, iniciados el 19 de febrero de 1888, coincidiendo con la petición de Puig de la Bellacasa ante el Ayuntamiento de Castellón solicitando la cesión de los terrenos de la estación del Grao, con el objeto de establecer los depósitos, cocheras, talleres y demás dependencias, además de autorización para prolongar la vía hasta el muelle y contramuelle de la rada.

Joaquín Peris, en calidad de Alcalde-Presidente de la corporación municipal, en escrito del 8 de marzo de 1888, cedía a título de subvención los terrenos municipales de "El Prado" en el Grao, de modo que el 4 de julio del mismo año se inició la instalación del material fijo de vía.

El Ayuntamiento cedió el 29 de febrero de 1888 los terrenos del "Pozo Nuevo" junto al camino del mar, actual Avenida de Hermanos Bou, que se convertiría con el tiempo en estación. La inauguración oficial el 13 de agosto de 1888, mediante la salida a las 5 de la tarde del primer convoy descendente al Grao de Castellón, inició la nueva explotación.

Los trabajos de la segunda sección entre Castellón y Villarreal, subastados el 27 de febrero de 1889, se adjudicaron al contratista Joaquín Fabregat Viché.

La cesión de un caudal de 20 m³/día, destinado a las locomotoras, aportado por la Comunidad de Regantes de Almazora, vino acompañada del agradecimiento del Ayuntamiento en sesión del 31 de octubre de 1889, por la modificación del trazado destinado a dar servicio a la población, concediendo al TOGC una subvención de 15.000 pts, pagaderas cuando quedara concluida la estación, cuyo reloj y campana instaló la compañía el 5 de noviembre de 1889, dando paso a la inauguración oficial de la sección completa, llevada a cabo el 31 de octubre del mismo año.

Un trazado completamente llano atravesaba el "Camí de Pescadors" el "Camí de Cuquello" y el de "Pasers", hasta alcanzar el apeadero de "La Hora" y el barranco de "Ràtils", donde se situaba un puente cuyo vano de 7 metros era la única obra civil de la sec-

ción. Alcanzada la estación de Betxi y tras atravesar el "Camí de Trencaes" y del "Palmeral" llegaba al apeadero de Miralcamp, a 5,3 km. de Onda. A partir de este punto y, para vencer una fuerte pendiente situada a 3,4 km. de Onda, se apartaba de la carretera para ganar cota una vez atravesado el "Camí del Colador". Concluidas las obras de esta Sección, se procedió el 17 de abril de 1890 a la inauguración oficial del tramo y consecuentemente de la totalidad de la línea, situando su cabecera como "kilometro 0" en Onda.

En abril de 1905 el Rey Alfonso XIII visitó las obras del puerto de Castellón, trasladándose hasta allí a bordo de un convoy especial dispuesto por el TOGC.

La Junta de Gobierno del TOGC publicita su deseo de establecer un ramal desde Villarreal al Grao de Burriana, ordenando la redacción del proyecto de la futura línea, el 21 de noviembre de 1902, solicitando se le adjudique a la compañía del TOGC el "Ferrocarril de vía estrecha de Villarreal a Burriana" que requirió la declaración de utilidad pública. Iniciada la obra en Vila-real el 14 de noviembre de 1904, junto al puente de hierro de la Compañía del Norte, quedó completada a primeros de 1905.

Inspeccionadas las obras, la 2ª División de Ferrocarriles emitió informe favorable del expediente del nuevo ferrocarril en los 8 kilómetros que separaba Vila-real de Burriana y los 2,47 Km. entre esta última y el Grao de Burriana, completando los 10.479 m. del tramo, inaugurados oficialmente el 1 de julio de 1907.

Se importaron en 1927 dos ramas completas de automotores adquiridos en Inglaterra a "The Motor Rail & Tramcar C^o Ltd", entrando en servicio a partir del 1 de mayo de 1928.