



## PARA COMPARTIR CONOCIMIENTOS Nº 1, marzo 2013

### LA HISTORIA SE REPITE

Unas notas sobre los trolebuses de Castellón, vertidas en el blog Historias del Tren , por Juan José Olaizola Elordi, uno de los más destacados especialistas en historia y arqueología industrial ferroviaria, me anima a recordar el paralelismo existente entre aquel primitivo trolebús y lo que se conoce como **Tram** , actualmente en construcción en la red urbana de Castellón.

Parece que históricamente algunas decisiones tomadas sin estudio previo, podrían generar unas consecuencias, que llegarían a convertirse en dañinas por ser poco adecuadas y oportunas, y lo que es peor, hasta financieramente poco justificadas e inasumibles.

Bien, en el primer trimestre de 2013, la ciudad de Castellón ha sufrido su primera metamorfosis urbana, en aras a la implantación de su novedosa, magnífica y oportuna- según algunos- red urbana del Tram. Cuya ocupación mediante vía reservada, va a mediatizar en un futuro, todos los desplazamientos de los ciudadanos de Castellón.



**Trolebús en vía doble reservada entre la Universidad Jaime I y el Paseo de Ribalta,  
Foto : J.J. Olaizola**

Mal inicia su andadura, un **tram** que, por conveniencias y similitudes con otras redes urbanas de transporte integrado, es más bien un trolebús que un tranvía. Este trolebús funciona mediante una guía óptica, cuya única bondad es la de acercar al vehículo de forma optima en las paradas. A la que se añadiría la de ser ecológico, un calificativo usado en aras a justificar en parte esta inversión, cuando realmente existen otras alternativas menos agresivas y más económicas.



**Calle utilizada únicamente por el trolebús en doble dirección  
Foto : J.J. Olaizola**

Una concesión de la Generalitat Valenciana, cuya andadura se inició en 2005; siendo acogida por el Ayuntamiento de Castellón sin llevar a cabo un riguroso análisis de lo que podría

reportar. Su lento desarrollo, unido a las molestias soportadas por la ciudadanía, nos conducen a realizar un somero análisis del paralelismo de este proyecto, con otro iniciado en Castellón por su Diputación Provincial en la década de los años cuarenta.

En aquel tiempo un novedoso sistema de transporte irrumpió en la mayoría de capitales europeas – el **trolebús** – siendo Castellón una de las primeras ciudades españolas en adoptarlo. Este novedoso servicio, se destinó a sustituir al Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana – conocido por La Panderola – una compañía cuyos acreditados servicios pasaron, en 1933, a manos de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado; ente que concluida la guerra civil, tomó la acertada iniciativa, para conseguir una mejora en su coeficiente de explotación, de redactar un proyecto de electrificación del servicio, llegando incluso a implantar los postes metálicos para soporte de la catenaria y a contar con una subestación en Vila-Real , alimentada por un salto del río Mijares.



**Trolebús de la RTLP en el Grao de Castellón , frente a la estación del Tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón , Foto Wiseman**

Aquella iniciativa de la Diputación Provincial conocida como **Red de Trolebuses de la Plana (RTLP)** proyectada por el ingeniero provincial Adolfo Machinandiarena, fue aprobada el 10 de noviembre de 1942, en tiempos del presidente Mira de Orduña. Aprobando a los pocos días un presupuesto de 12.100.000 pesetas. El proyecto contempló un itinerario que uniría Benicasim con Vall d'Uixo, a través Castellón, Vila-Real, Burriana y Nules, mediante doble catenaria (hilo de contacto) entre Castellón y Burriana, y simple catenaria en el resto del recorrido.



**El tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón (La Panderola) saliendo de su estación de Castellón, con el trolebús al Grao frente a la estación, lugar del que también partía el autobús. Foto Peter Wirsburg**

El experto Juan José Olaizola Elordi, en un somero estudio sobre los trolebuses españoles, manifestó que la tramitación de la concesión administrativa de la Red de Trolebuses de La Plana, fue particularmente lenta, puesto que el Ministerio de Obras Públicas no resolvió la concesión hasta el 24 de noviembre de 1947, a los cinco años de aprobada la iniciativa en el pleno de la Diputación.

A esta dilación en el tiempo se unieron las deficiencias del proyecto, puesto que se basó en el apoyo técnico prestado por la acreditada firma Brown Boveri, que aconsejó una tensión de servicio de 1200 voltios corriente continua ; igual a la adoptada en ciudades como Lugano ó Tetuán. Ante las dificultades de conseguir material móvil adecuado a esta tensión de proyecto, se rectificó, tras una sensible modificación del proyecto, a una tensión de servicio de 600 voltios corriente continua, más acorde con la mayoría de redes establecidas en Europa.



**Cochera del trolebús, conservada en la actualidad como almacén por la Diputación Provincial de Castellón, Foto : J.J. Olizola**

Recordemos que las cuatro únicas unidades de trolebús que circularon en Castellón, de las 10 unidades previstas, constituían un perfecto híbrido, de tal interés que serían susceptibles de figurar como pieza destacada en cualquier museo del transporte. Construidas gracias a la

aportación de diversas empresas; el montaje se llevó a cabo en 1956, con la aportación de bastidores y sistema de guiado por Enasa-Pegaso, la carrocería corrió a cargo de Macosa, otros componentes fueron suministrados por Experiencias Industriales de Aranjuez (actual Indra), la S.A. de Placencia de las Armas (Guipúzcoa) y Cenemesa.

Esto dilató hasta el 18 de julio de 1961, la entrada en servicio de la Red de Trolebuses de la Plana, explotando únicamente los 11 kms de línea entre Castellón y Vila-Real, 19 años después de ser aprobada la iniciativa por la corporación Provincial. El siguiente 14 de septiembre del mismo año, se confió la explotación a la sociedad La Valenciana.



**Trolebús frente a la valla de la estación del Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón, en mayo de 1962. Foto : Peter Lench**

El servicio, por vicios en la instalación, se prestó muy deficientemente hasta que el 29 de abril de 1962 tuvo que suspenderse – a menos de un año de su inauguración- siendo sustituido temporalmente por autobuses; retomando el servicio de trolebuses irregularmente, hasta que se paralizó definitivamente en 1966. Tres años después de que dejara de circular el Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana, y cinco años desde la inauguración del trolebús, lo que sin paliativos fue un estrepitoso fracaso.

Esta actuación definía perfectamente la falta de un plan articulado de transportes, puesto que en un periodo de tiempo, el Grao de Castellón estuvo unido a la Capital, mediante tres sistemas de transporte diferenciados: el Tranvía a Vapor de Onda al Grao de Castellón, el trolebús y los autobuses. En detrimento de impedir la electrificación del Tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón, que hubiera supuesto, de pervivir mediante tracción eléctrica, el desarrollo de una red ferroviaria mediante tracción eléctrica. Al igual que las puestas en servicio sobre la base de las redes de la Compañía de Tranvías y Ferrocarrils de Valencia (CTFV) unida al ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón y del Ferrocarril de la Marina (Alicante a Denia) con los extinguidos tranvías de la Compañía de Tranvías Vecinales de España , entre Alicante y San Vicente del Raspeig y Alicante a Muchamiel; embrión de las actuales explotaciones de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Evidenciando una oportunidad perdida, en aras de un sistema integrado, para la Plana de Castellón.



**Futurista parada del Trolebús TVR de Castellón , establecida en la Avenida del Mar, prevista para cientos de usuarios, Foto : J.J. Olaizola**

Esperemos que el **Tram**, heredero de aquella iluminada idea, cuente con mejor suerte; puesto que la adopción de este sistema de transporte corre serio peligro ante la decisión del fabricante Irisbus , de abandonar la fabricación de este tipo de vehículos , dada la poca aceptación del mercado, no permitiendo la construcción de series de cierta consideración. Al parecer, y esta no es una cifra contrastada, según mis noticias, no han pasado de 120 las unidades construidas.

Desde aquel primer trolebús de sistema guiado, mediante carril de acero, construido en Caen hace mas de 18 años, que tuve la oportunidad de conocer en un viaje a Normandía en 2012, no conozco implantación razonable de este sistema.

En Caen sigue funcionando, únicamente una sola línea, la inaugural, entre la Universidad y el centro, en todo este tiempo no se desarrollaron por este sistema otras líneas, adoptando en sucesivas ampliaciones de la red urbana de transportes, otros sistemas.

Este año se cumplen los 125 años de la implantación del Tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana – La Panderola- un medio que dio servicio a La Plana durante 75 años, hasta que fue suprimido en 1963. Esperemos que la línea entre la Universidad Jaime I y el Paseo de Ribalta, no se quede en la materialización de un sistema de transportes, que comienza a ser cuestionado en otras latitudes.

La inversión complementaria en arquitectura horizontal y en reserva de carril, de excesiva cuantía; la cuestión de la oportunidad de la inversión, y la disponibilidad financiera para atender este proyecto, lo convierten en fácil comentario de todos aquellos que conociendo esta cuestión la ponen en duda, incluso de los ciudadanos de a pié que lo contemplan con una paciencia y escepticismo digno de consideración. Al final como siempre, **la historia se repite** y nadie será el responsable.

Juan Peris Torner , Marzo de 2013

[jpt@spanishrailway.com](mailto:jpt@spanishrailway.com)

[www.spanishrailway.com](http://www.spanishrailway.com)

