



Empresa:

APSA (Autobuses de Pontevedra SA)
Antes: **TEP (Tranvía Eléctrico de Pontevedra)**

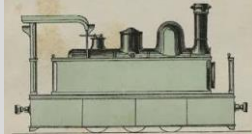
Ubicación:

Pontevedra
Pontevedra



HISTORIAL

El 12-06-1889 se inauguró el "**Tranvía a vapor de Pontevedra a Marín**" que explota dicha línea de unos 7 Km. con ancho de 762 mm.
El insuficiente mantenimiento provocó frecuentes descarrilamientos
En 1907 se proyectó su electrificación y reparación aunque no se llevó a efecto aun.



Tranvía a vapor de Pontevedra a Marín

El 30-04-1922 se constituye la **S.A del Tranvía Eléctrico de Pontevedra** que retomará la gestión de la línea anterior convertida en **Lérez - Pontevedra - Marín**.
El 12-02-1924 circuló por última vez el Tranvía de vapor y se procedió al levantamiento de los carriles.

S.A- Tranvía Eléctrico de Pontevedra

El 18-12-1924 se reinaugura (de nuevo) la línea electrificada de 10,9 Km de longitud y con ancho métrico y su nombre pasa a ser "**Tranvía Eléctrico de Pontevedra**". (En algunas publicaciones se cita además la Empresa "**Tranvías de Pontevedra**" como explotadora de la red urbana ?).



Tranvía Eléctrico de Pontevedra

En 1925 se estableció un arrendamiento de parte de la cochera de la **Compañía del Ferrocarril de Monforte a Vigo**, sección **Redondela a Pontevedra** por necesidades del servicio.

Compañía del Ferrocarril de Monforte a Vigo

A partir de 1941 se empieza el proceso para sustituir los tranvías (la totalidad de ellos serán vendidos a Vigo) por trolebuses. Se aprovecha la remodelación que el MOP está haciendo a la carretera de Marín y la propia compañía del tranvía contrata a una empresa (SEMI) para la implantación de la nueva electrificación (postes y catenaria).

El 15-12-1943 se reinaugura la línea **Marín-Pontevedra** con 6 Trolebuses. Al no haber traspaso de concesionario (simplemente es un cambio de sistema) sigue denominándose **Tranvía Eléctrico de Pontevedra** y se utilizan los mismos emblemas y logos.
En 1958 se construyeron 3 trolebuses más en la misma **TEP**.



El 07-01-1955 se amplía la línea hasta **Lérez**.

En 1961 se incorporan 8 Trolebuses de dos pisos exLondres. Se numeran dentro de la serie 100. →

En 1962 se amplía la línea nuevamente esta vez hasta **Alba**.



En 1975 **Tranvía Eléctrico de Pontevedra** es adquirida por **Transportes La Unión**, aunque sigue manteniendo su propia autonomía. (Comparten cocheras). Cabe recordar que esta otra empresa era operadora de multitud de líneas mediante autobuses que lucían los mismos colores, por lo que actuará como complementaria en la explotación.



En 1977 se reciben 17 trolebuses ex-Saltuv (de Valencia) y ex-TMB (de Barcelona). Se adaptan paulatinamente a los colores corporativos de TEP. Con esta incorporación se retiran los trolebuses de dos pisos que se reservan para recambios (por ser compatibles con los recién adquiridos, sobre todo sus equipos eléctricos). Se numeran también en la serie 100 sustituyendo a los anteriores citados, aunque alguno recibió el número de algún otro retirado de las primeras series (concretamente el 8 y el 9). (En la revista Carril-11 hay un reportaje sobre los trolebuses –[ver artículo](#)– y en los dos números anteriores sobre los tranvías eléctricos y de vapor).



En los años 80 se retiran todos los trolebuses de 2 pisos y se habilitan y restauran los de un piso, haciendo una explotación tradicional y homogénea.

En 1990 sus colores de llibrea pasan a ser rojo y al poco tiempo cambia su denominación por la de **Autobuses de Pontevedra SA (APSA)**.



En 1990 cesa la explotación de la línea **Marín-Pontevedra** con trolebuses y se realiza exclusivamente con autobuses.

En 1991 el trolebús 102 es trasladado a Barcelona -**AAFCEB**- en donde se conserva preservado y depositado en una cochera de **TMB**.



Puede verse un extenso reportaje y documentación sobre este tema en: http://www.xaviflorez.org/empresas/Xavi_Quien-soy-2-Trole.pdf

En noviembre 1999 **APSA** es adquirida por **Monbus**, que la integrará posteriormente a su estructura (junto con **Transportes La Unión**) aunque a ambas se les mantiene su autonomía, como se puede comprobar en los siguientes apuntes y en la ficha de la otra citada.



En el 2003 las líneas que explotaba eran:

V-0377	XG-019	1	Autobuses de Pontevedra, S.A.	* Pontevedra-cruce de Santo André de Xeve por Bora
V-0377	XG-019	2	Autobuses de Pontevedra, S.A.	* Pontevedra-Cruce Santa M ^a de Xeve por Lérez y Berducido
V-0377	XG-019	3	Autobuses de Pontevedra, S.A.	* Pontevedra-Fontáns por Lérez y Sta. M ^a de Xeve
V-0377	XG-019	4	Autobuses de Pontevedra, S.A.	* Pontevedra-Figueirido
V-0377	XG-019	5	Autobuses de Pontevedra, S.A.	* Pontevedra-Marcón-(Pazos)-Pintos
V-7033	XG-407		Autobuses de Pontevedra, S.A.	* Pontevedra-Marín por Cantoarea

En el 2005 siguen siendo las mismas:

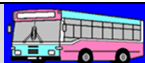
AUTOBUSES DE PONTEVEDRA, S.A.	V-0377	XG-019	PONTEVEDRA-BORA-PONTEVEDRA, CON ANEXOS
AUTOBUSES DE PONTEVEDRA, S.A.	V-7033	XG-407	PONTEVEDRA-...MARÍN, ATA O PEIRAO DO MESMO PORTO

Dentro de **Monbus** sigue mantenido total autonomía y no desaparecen ni su nombre ni su CIF. Los coches progresivamente reciben la misma decoración corporativa del Grupo **Monbus** (amarillo+azul sobre blanco).

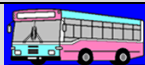
En el 2006 todavía quedan vestigios tanto de **TEP** como de **APSA** como de **T.LaUnión** en las cocheras y en algunas paradas. (Lo compruebo personalmente a raíz de un viaje familiar realizado por Galicia). ([Ver nota](#)).

El 04-03-2010 se reforma su Junta directiva de forma que su administrador único pasa a ser **Raul-José López López**.

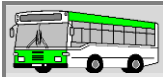
Después de esta fecha el servicio queda convertido en uno más del **Grupo Monbus**. La línea básica inicial **Pontevedra-Marín** adquiere la codificación **XG528**.



Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 04-2015 aunque no se publicó.



Esta ficha está inacabada y en construcción. Para dar salida a lo trabajado hasta aquí se edita tal cual en espera de poder completarla algún día próximo. Se irán incorporando otros apuntes.



Video sobre los trolebuses (narrado en inglés) de los años 80.	http://www.youtube.com/watch?v=C5_lry66fY&feature=related
Montaje de fotos en forma de video, sobre la historia de la línea.	https://www.youtube.com/watch?v=uVA-K4qs8Ew
Video sobre trolebuses (comienza con Tranvías de Vigo) año 1989	https://www.youtube.com/watch?v=6EUwBxvJWkY
Imágenes de la web de D.Bradley (con anotaciones en inglés) 1974	http://www.trolleybus.net/index2.htm → (Clickar en Pontevedra)
Fotos de Flickr de Tony Walmsley (todas con su enlace)	https://www.flickr.com/photos/75514026@N03/sets/72157629977296129/

Correo de Jose Antonio → 20-09-2004

... Transportes La Unión y TEP vienen a ser lo mismo. Creo recordar que fué hacia 1975 cuando el propietario de Transportes La Unión compró Tranvías Eléctricos de Pontevedra (trolebuses). En algún sitio he leído que esas empresas cayeron después en Manos de Arriva Noroeste. ¿cierto?

Juan Carlos Armendariz contesto:

→ Transportes La Union fue adquirida por Monbus de Galicia.
 → Pontevedra no tiene servicio urbano, salvo uno que hizo hace unos dos años que lo presto Líneas Pontevedresas y que fracasó por falta de viajeros.



Bus_69-Pegaso (Trans La Union)_1991-08(XF).jpg

Correo de Jose Antonio Tartajo → 17-11-2004

La foto corresponde a uno de los trolebuses Leyland que inauguraron la explotación en 1943. Fué reformado varias veces, la última hacia 1970, cambiando la conducción a la izquierda y disponiendo una puerta delantera para permitir la utilización en Agente Único.

La historia de esta serie de 6 coches es de novela. Sólo unas pinceladas. El chasis con el equipo eléctrico fueron preparados en 1938 para su envío a la ciudad china de Cantón (70 unidades). Pero el envío no se materializó, y tras estar almacenados, 64 fueron enviados a Australia y 6 a Pontevedra.

Parece que la llegada a España se produjo en 1940. Sobre esta llegada se han llegado a escribir estupideces del calibre de que "fueron requisados al hacer escala el buque en el puerto de Sevilla". Datos de Leyland y de General Electric Co. señalan que fueron vendidos a Pontevedra. Finalmente, fueron puestos en servicio en 1943, tras serles montadas carrocerías Seida que aparecen en anuncios de las revistas de la época.

Sabemos que han sido los últimos trolebuses Leyland en servicio, y en este momento dudo si han sido los chasis con mayor vida (51 años), pues puede que les hayan sobrepasados unos trolebuses brasileños de origen USA.



Trol__4-TEP_1983-00(Asfa100).jpg

César Ariño Plancheria → domingo, 15 de junio de 2003

Ya que has citado los Tillings de Madrid del año 1924, tan solo quiero recordar que uno de ellos al adquirirlos la Compañía General de Autobuses (CGA) fue transformado en autobús a imperial con el nº 204, (suma y sigue) en 1941 se convirtió el 204 en "trolebús" de servicio y engrase de línea, (suma y sigue) en 1956 se recarrozó a una sola planta también como vehículo engrasador con el nº 25 (suma y sigue) en 1968 fue vendido a SALTUV donde recibió el nº 911 (suma y sigue) en 1976 se vendió a Pontevedra para la línea de Marín recibiendo el nº 0 (cero) y en 1990 fue desguazado al suprimirse la línea de trolebuses. Total eso es lo que hizo el bastidor del Tillings de 1924 (no sumes más).

Jose Antonio Tartajo → domingo, 15 de junio de 2003

... 204, con sólo medio piso delantero arriba, al estilo de aquellos autocares que había por Bilbao en otros tiempos.
 También he visto una foto del cubo de la rueda delantera derecha, en Pontevedra, donde todavía se leía "Tilling tevens". Ha debido ser en una revista inglesa. Para completar la información, ese vehículo fue inicialmente 2049 en SALTUV, antes de pasar a 911.



Correo de Jose Antonio Tartajo → 27-09-2007

Visité Pontevedra muy pocas veces, y en tiempos muy antiguos. La foto del 1 es de Febrero de 1966, y la del 102 es del 11/6/1968.

Xavi Flórez contestó:

una cosa curiosa... debió haber una reenumeración de trolebuses porque el 102 que envías nada tiene que ver con el 102 que acabó sus días allí...

Jose Antonio contestó:

La historia de Pontevedra es muy complicada. Que me hayan contado, sólo hubo una reenumeración: el 102 (de dos pisos) de mi foto acabó sus días con el número 105.

Y hubo hasta tres sucesivos trolebuses de un piso con el número 102. Así que fueron en total cuatro los trolebuses que llevaron el 102. Por cierto, en Pontevedra el 102 tenía fama de ser un número gafe



Trol_102 TEP_1968-06(JAT).jpg

Correo de Enrique Andrés Gramage → 11-04-2009

... te adjunto una de los dos pisos en Pontevedra, que nunca conseguí en línea.

También te diré que en TEP si iban a Marín pero no a Alba y Lerez, ya que por el tipo de catenaria (filovia es su nombre adecuado) era muy baja, ya que con una sola ménsula cubría los dos lados de la carretera y estaba más bien diseñado para el material inicial y no el de dos pisos.

Siempre me ha quedado la duda, si, dada la buena relación de TEP y TEVCA, Vigo compró los Q1 para cederlos a TEP y por algún motivo legal no pudo hacerlo

Perdón por el Ladrillo a los que no comparten esta variante de la afición, pero como TEP también tenía Pegasos, adjunto una foto de uno

Xavi Florez contestó:

Fotazas como de costumbre.... muchisimas gracias.

Pero tengo mis dudas sobre el Bus_63 que dices que era de TEP (Tranvía Eléctrico de Pontevedra)..

Yo te adjunto otra foto para que te la estudies, corresponde a la del Bus_69, numeración muy cercana a del tuyo, pero de la Empresa "La Unión". En realidad eran la misma empresa pero "La Unión" explotaba líneas con autobuses y TEP con trolebuses. De hecho "La Unión" había comprado TEP en el año 1975 pero le mantuvo su autonomía y su personalidad. Lo que ocurre es que cuando por cualquier motivo no habían trolebuses para poner en la línea, utilizaban los autobuses de La Unión. Fijate que mi foto está hecha dentro de la cochera de TEP. Puede ser que tu foto este hecha en un momento de esos en que ese autobus estuviera haciendo la línea del trolebus, pero casi te aseguraría que no es de TEP (sino prestado como ya he explicado).

TEP cuando retiró los trolebuses si tuvo autobuses, de color rojo, no azul, que llevaron aún el logo de TEP sobre el fondo rojo, aunque al poco tiempo la empresa aprovecho para cambiar de nombre como "Autobuses de Pontevedra SA" (APSA) con un logo parecido.

Respecto a la "oportunidad" sobre la compra de Q1 ex-London por parte de TEVCA, te adjunto en PDF un artículo en el que se explica de forma bastante lógica los abatares ocurridos con respecto a la clausura de los Tranvías, creación de VITRASA (actual operador) y entre ellos dos la compra de los trolebuses en un intento de dar continuidad "de otra forma" a los tranvías (ver página 6 concretamente)... De todas formas el que tu apuntas es un aspecto más a tener en cuenta. La lógica me hace pensar que TEP aprovechó la segunda oportunidad de adquirir mas Q1 de un lugar cercano, Vigo (que no los iba a usar). Fijate que cuando tuvo ocasión de comprar coches de tercera a Valencia solo compro BUTs de un piso, pero cuyos elementos motrices eran compatibles con los Q1, no compró ni un solo Vetra cuando habría sido lo mas acertado por la edad del vehículo. TEP andaba buscando oportunidades porque sus líneas eran deficitarias, pero no quería dejar los trolebuses. Al final el Ayuntamiento de Pontevedra le dió la "puntilla", cambiando varias calles de sentido de circulación, lo que significaba el tener que cambiar la filovia (como tu muy bien dices) y ello representaba tal costo inasumible que hizo abandonar la futura continuidad del trolebus. Fué el último en clausurarse en España....



Trol_101 (dos pisos)_(EAG).jpg



Bus_63_Pegaso_1986-08-11(EAG).jpg → En La Unión

Correo de Xavier Guimerá → 13-04-2009

Consulta para expertos trolebuseros.

¿Es posible que algún eje de trolebús BUT fuera instalado en un autobús? En mi último viaje a Pontevedra (año 1978) llegué a ver un autobús parecido a los que enviáis, pero el eje trasero era clavado a los de los vehículos londinenses.

¿Es posible?

Cesar Ariño contestó:

Javier, si que me creo que vieras un autobús con los ejes de BUT Q1 en TEP por el siguiente motivo.

Según unas fotocopias sobre los Q1 en España obra de ingleses como no, en Pontevedra existieron los BUT ex London Transport 1824,1791,1811,1816 y 1801. Estos recibieron los números en TEP 101 a 105 por este orden

Cuando aficionados ingleses visitan TEP redactan lo citado, y añaden:

Fuera de servicio

el LT 1799 se le ha sacado el piso de arriba

el LT 1804 se encuentra en estado London Transport tal como llegó

y el LT 1776 está en proceso de transformación a autobús de tres ejes con nueva carrocería, motor Pegaso y caja de cambios Wilson ISA. Así está escrito y así lo escribo.

Luego lo que dices debió de ser, falta saber si lo que viste era de dos o tres ejes, y si era de dos también entra en lo posible con los ejes que no usaron tuvieron para recambios. Se debe de tener en cuenta que hablamos de unos años en que la artesanía reinaba en la mayoría de los talleres de las empresas.

Luego si Bilbao transformó dos BUT que son conocidos y Coruña eliminó un piso todo tuvo de ser posible en Pontevedra.

En Agosto del 2006 todavía quedan vestigios tanto de LPA, como de TEP, como de APSA, como de T.LaUnión, en las cocheras y en algunas de las paradas



Cocheras (3)(cartel).jpg



Poste Parada1 (Apsa+LaUnion)_2006-08(XF).jpg



Poste Parada2 (Lpa+Tep)_2006-08(XF).jpg



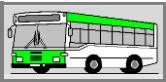
Poste Parada3(Tep en cochera)_2006-08(XF).jpg



Poste Parada4 (LaUnion+APSA)_2006-08(XF).jpg

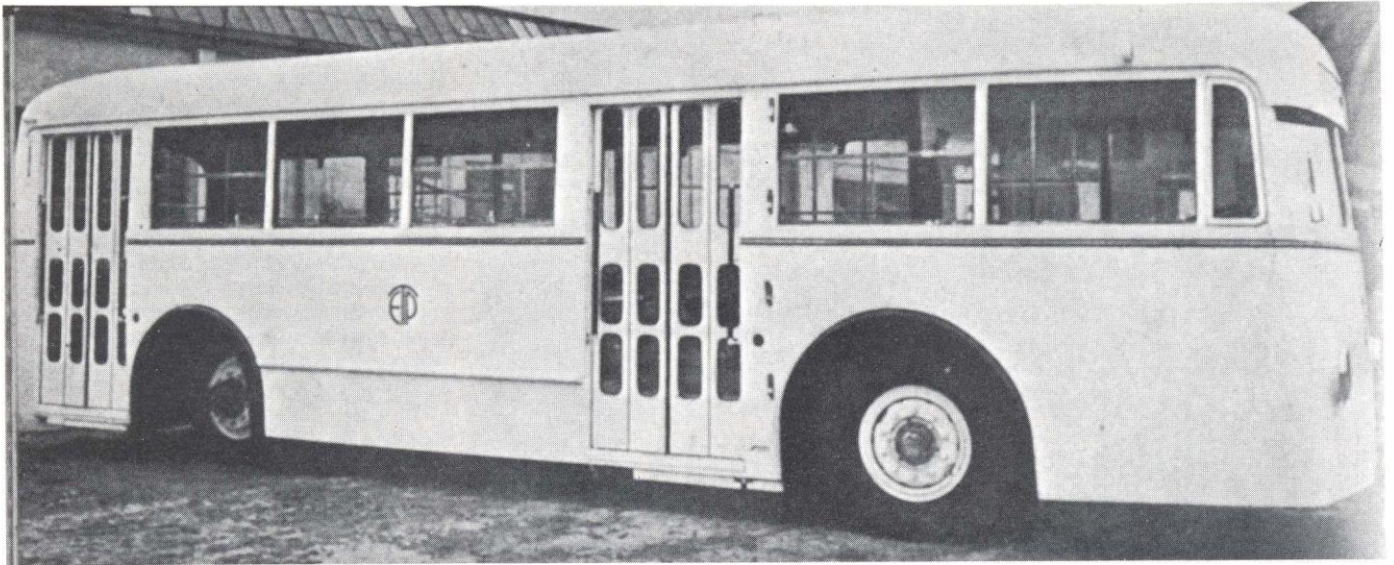


TEP - Marín (Pontevedra)
Agosto 1991
Foto Xavi Flórez



(En la **revista Carril-11** hay un reportaje sobre los trolebuses y en los dos números anteriores sobre los tranvías eléctricos y de vapor).

HISTORIA DE UNA EVOLUCION



Este era el estado original de los trolebuses de la primera serie (1 a 6), pintados uniformemente de color blanco. (Doc. Trenes)

LOS TRANVIAS DE PONTEVEDRA A MARIN (y 3)

LOS TROLEBUSES

La decisión del Ministerio de Obras Públicas de adoquinar la carretera de Pontevedra a Marín obligaba al levante de las vías del tranvía eléctrico; además, la decisión de situar en Marín la Escuela Naval Militar provocaría un previsible aumento del tráfico, que se juzgaba imposible de ser absorbido por el tranvía. Por tanto el Consejo de Administración de TEP en 1942 decidió la sustitución del tranvía eléctrico por el medio de transporte urbano que entonces se consideraba como más moderno y avanzado: el trolebús. En aquellos momentos Bilbao y Barcelona eran las únicas ciudades de nuestro país en que existían trolebuses.



Los tres vehículos de 1958 (7, 8 y 9), cuyo montaje se realizó en los talleres de la propia compañía. (Col. Sebastián Fabelo)



Todavía en 1976 era posible ver circular este trolebús de dos pisos, ex-London Transport. (Foto Amadeu Blanch)

CARACTERISTICAS DE LA LINEA DE TROLEBUSES

Longitud del tramo Pontevedra-Marín	6.844 m
Longitud del tramo Pontevedra-Lérez	3.800 m

La línea discurre a lo largo de la carretera de Marín a Pontevedra, de las calles de la ciudad y de la carretera de Pontevedra a Santiago, hasta Lérez-Alba. No existe ningún tipo de separación entre el trolebús y los demás vehículos que circulan por la vía pública.

FENOSA suministra a TEP energía eléctrica de alta tensión (corriente alterna de 10.000 V), haciéndolo directamente a la subestación existente en el recinto de la cochera de Puente Molinos. La subestación posee las siguientes instalaciones:

- Un transformador de 700 kVA (10.000/565 V), conectado a un convertidor de vapor de mercurio de 500 kW (salida a 600 V).
- Dos transformadores de 132 kVA (10.000/444 V), conectado con dos commutatrices de 240 kW (salida a 600 V).

La alimentación a 600 V de la línea aérea se realiza mediante tres conductores o *feeders*, de los que uno está conectado a la línea de contacto junto a la misma subestación y los otros dos van paralelos a la línea hasta conectar con ella en sendos puntos intermedios entre Puente Molinos y Pontevedra y Marín.

La línea aérea de contacto está formada por dos hilos conductores, uno positivo y otro negativo, transportando la corriente continua a 600 V necesaria para la tracción. La presencia del hilo negativo es debido al hecho de circular el trolebús sobre la calzada, ya que de circular sobre carriles (tranvías) éstos cumplirían la misión de aquel. Los hilos conductores, de cobre al cadmio, tienen una sección circular ranurada de 85 mm², con un diámetro de 10,5 mm. Están sustentados, a 7 metros de altura sobre la calzada y mediante ménsulas o cables, por una doble fila de postes de hormigón armado de 9 metros de altura y situados a una distancia media de 30 metros.

Las circunstancias bélicas de la época, en plena Segunda Guerra Mundial, y las simpatías del gobierno de Franco por los países del Eje entorpecieron las gestiones para conseguir en Gran Bretaña el material necesario para la línea de trolebuses. Conseguido el permiso de importación del material móvil hubo que sortear nuevos obstáculos para situarlo en la península y finalmente, burlando el bloqueo de los submarinos alemanes, el material fue desembarcado en dos tandas en el puerto de Sevilla. Algunos rumores dicen que el material adquirido había sido fabricado por encargo de alguna ciudad de Extremo Oriente (Cantón?), pero su entrega quedó paralizada ante los acontecimientos bélicos.

El 15 de diciembre de 1943, se inauguró el servicio público de trolebuses entre Pontevedra y Marín. La sustitución del tranvía por el trolebús se realizó mediante un período de transición en que se utilizaron autobuses de gasógeno, lo que permitió instalar la nueva línea aérea. La instalación eléctrica fue realizada por una empresa madrileña del sector. Años más tarde, el 7 de enero de 1955, se puso en servicio el tramo de Pontevedra a Lérez.

El material móvil lo componían seis unidades de dos ejes, 9 toneladas y 80 cv, numeradas del n.º 1 al n.º 6. Los bastidores y el equipo eléctrico eran los elementos importados de Gran Bretaña en 1943 —Leyland y General Electric respectivamente— y el carrozado se realizó en los talleres de SEIDA en Zorroza (Vizcaya). Estaban pintados íntegramente de color blanco.

Posteriormente (1958) en los talleres de TEP se construyeron otras tres unidades de características muy parecidas a los ya existentes. Se importaron de Gran Bretaña los equipos eléctricos (General Electric) y los órganos de rodaje (Leyland), siendo de construcción nacional el bastidor. Las carrocerías fueron realizadas en los talleres de la propia TEP. En su día constituyó un verdadero éxito la construcción de estas tres unidades, dadas las dificultades de todo tipo que atravesaba la industria nacional. Fueron numerados 7, 8 y 9, como continuación de la serie inicial.

El 25 de febrero de 1961 la motonave alemana *Ana Oldeford* llegó al puerto de Marín llevando a bordo doce trolebuses (BUT) de dos pisos procedentes de Londres. En aquellos momentos el London Transport Executive (LTE) estaba desmantelando su importante red de trolebuses y por ello muchas unidades eran vendidas a otras redes. Diversas ciudades españolas adquirieron trolebuses ex-LTE, entre ellas Vigo⁽¹⁾. En la red de Pontevedra formaron la serie 101 a 108 (ex-LTE 1824, 1791, 1811, 1816, 1801, 1776, 1799 y 1804), por lo que parece que cuatro unida-

⁽¹⁾ CARRIL 3 (marzo 1983), pág. 8.

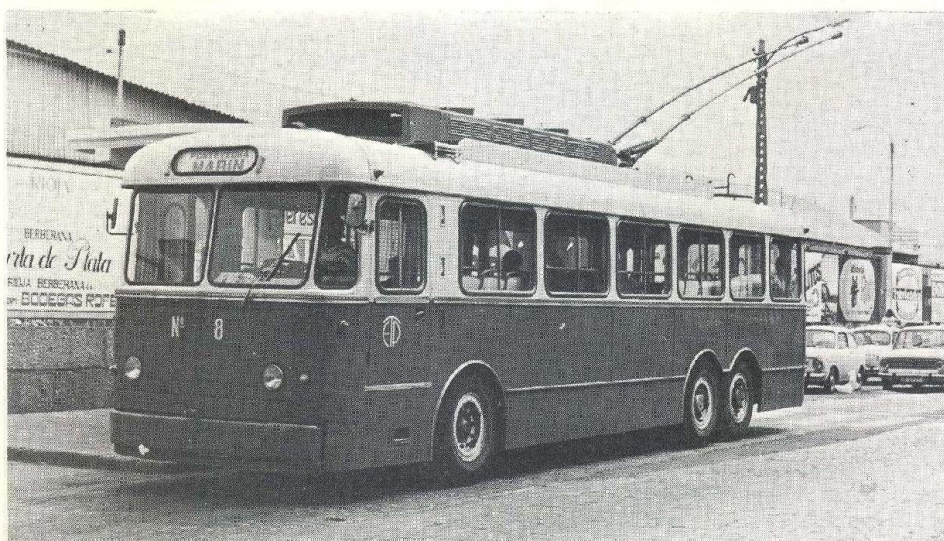
des debieron transferirse a otra red. Los coches 106, 107 y 108 fueron utilizados para ceder repuestos al resto de la serie.

El parque móvil no sufrió modificaciones hasta 1977, momento en que se recibieron 17 trolebuses procedentes de la red valenciana (SALTUV), que a su vez los había adquirido, unos años antes, a Tranvías de Barcelona (TB). Se trataba de trolebuses de tres ejes construidos en 1950 y 1956 por BUT (Gran Bretaña) y carrozados originalmente por MACOSA como coches de dos pisos; en 1964 fueron recarrozados por la misma firma como coches clásicos de un piso. También procedentes de Valencia llegaron a Pontevedra dos vehículos para el mantenimiento de la línea aérea: un camión torre Ebro y un curioso trole-camión para el engrase del tendido aéreo. Este último, matriculado como n.º 0 en TEP y 911 en SALTUV, también había pertenecido originalmente a TB (n.º 25).

Aprovechando los equipos de los coches ex-LTE y otros procedentes de Tranvías de Zaragoza se han reconstruido algunos coches ex-SALTUV, que junto con algunos supervivientes de la primera serie (1 a 6) constituyen el parque actual de la red de trolebuses de Pontevedra. Están decorados con los colores actuales de TEP, azul oscuro y crema y han ido siendo numerados con el mismo número que los coches antiguos a los que han ido sustituyendo. Ultimamente no circulaba ningún trolebús de dos pisos, estando abandonados en la cochera de Puente Molinos una decena de coches ex-SALTUV, todavía con los colores de la empresa valenciana.



El coche n.º 4 en el bucle final de la línea de Lérez-Alba; la fotografía está tomada en agosto de 1976. (Foto Josep Miquel)



Actualmente el grueso del parque lo constituyen las unidades ex-SALTUV y ex-TB; muchos equipos eléctricos provienen de otras series. La foto, de agosto de 1976, corresponde a la terminal de Marín. (Foto Josep Miquel)

Mapa de situación Año 2006 →



Trolebuses. Nueve trolebuses normales (de un piso), relacionado con los números del 1 al 9 y 5 trolebuses de dos pisos relacionados del 101 al 105, de las características siguientes:

nº del trolebús.	nº chasis.	nº motor.	marca.	plazas.
1	TB-15110	WT-2527K	Leyland	60
2	TB-15113	WT-2518K	"	60
3	TB-15114	WT-2115K	"	60
4	TB-15015	WT-2522K	"	60
5	TB-15085	WT-2523K	"	60
6	TB-15047	WT-2517K	"	60
7	101.099	ST-16254/1	Naval-Somua	70
8	101.102	ST-16254/3	"	70
9	101.107	ST-16254/2	"	70
101	8156	3542	B. D. T.	75
102	10626	3538	"	75
103	8163	3499	"	75
104	8168	3496	"	75
105	8175	3570	"	96

Autobuses. - Los autobuses de las características siguientes:

matrícula	nº chasis	nº motor	marca	plazas
FO-13.796	A-1051010641	154.744	Barreiros	71
FO-45.320	790.220	3BD-3600872	Barreiros	66

Vehículos de servicios. - Dos camiones-torre, para engrase, con servación y reparación de la línea aérea, matrículas J-4.705 y --M-291.950.

Estos vehículos, con excepción de los dos autobuses que se incorporarán al servicio en autobuses, se retirarán para -deaguace.

Not_(1980-00) Inventario Coches_19xx-00(EAG).jpg

HORARIOS A PARTIR DEL 10 DE JULIO DE 2006	
MONBUS	
PONTEVEDRA - MARIN (Por Lonjaj y S. Pedro)	
SALIDAS DE PONTEVEDRA Lunes a viernes laborables 8:05 9:30 11:00 12:30 15:05 17:15 18:45 20:15 22:05	SALIDAS DE MARIN Lunes a viernes laborables 7:15 8:45 * 10:15 11:45 14:15 16:30 18:00 19:30 21:15 * Por S. Pedro y Cantoiarena
Sabados laborables 7:00 17:00 19:00 22:05	Sabados laborables 7:15 8:45 10:15 11:45 14:15 16:15 18:15 21:15
Domingos y festivos 8:05 15:05 17:00 19:00 22:05	Domingos y festivos 7:15 14:15 16:15 18:15 21:15
PONTEVEDRA - MARIN (Por Lonjaj y S. Pedro)	
* Procede de Montecelo	
SALIDAS DE PONTEVEDRA Lunes a viernes laborables 8:25 9:30 11:20 12:50 15:25 17:35 19:05 20:35 22:25	SALIDAS DE MARIN Lunes a viernes laborables 7:15 8:10 8:45 * 10:15 11:45 13:15 14:15 16:30 18:00 19:30 21:15 * Por S. Pedro y Cantoiarena
Sabados laborables 8:25 9:50 11:20 12:50 15:25 17:20 19:20 22:25	Sabados laborables 7:15 8:45 10:15 11:45 14:15 16:15 18:15 21:15
Domingos y festivos 8:25 15:25 17:20 19:20 22:25	Domingos y festivos 7:15 14:15 16:15 18:15 21:15
902 29 29 00	

Lin_Marin-Pontevedra=Horarios_2006-08.jpg



Algunas Imágenes



Trol_3-TEP_1984-00(EAG).jpg



Trol_6-TEP_1985-08(CB+XF).jpg

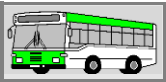


Trol_103 TEP_1984-00(EAG).jpg



Trol_4-TEP_1983-00(Asfa100).jpg





Comentario de Tony Walmsley: “ ...el último sistema de trolebuses en España que se cerró en agosto de 1989”
Se incluyen todas las imágenes manteniendo el enlace respectivo



El archivo integro lo descargé el 12-08-2012, pero he comprobado que actualmente sigue funcionando.
Mis agradecimientos a Tony Walmsley por mantener activa esta muestra de vehículos históricos.



Pontevedra, 19-08-2006
Foto: Xavi Flórez



Pontevedra, 19-08-2006
Foto: Xavi Flórez

Coche 526



Pontevedra, 22-08-2006 Foto: Xavi Flórez

Coche 287



Pontevedra, 19-08-2006
Foto: Xavi Flórez



Pontevedra, 22-08-2006
Foto: Xavi Flórez

Coche 289



Pontevedra, 19-08-2006
Foto: Xavi Flórez



Pontevedra, 19-08-2006
Foto: Xavi Flórez

Coche 524



Pontevedra, 22-08-2006 Foto: Xavi Flórez