



Empresa:

La Valenciana SA

Ubicación:

Castellón de la Plana (Castellón)



HISTORIAL

Antecedentes + Antecesores La mejor explicación es la que me aportó tiempo atrás el amigo Pablo Marco y que se ha reproducido íntegro en [Historia](#). Hay también algunos apuntes más en un artículo del Periódico Mediterraneo del 18-07-2021 que también se ha [reproducido](#). Aquí anotaré un resumen muy reducido de todo ello:

LA VALENCIANA SA

En los años 40 (finales) se empieza a preparar la salida del **Trolebús** en los años 40, en plena posguerra. Restricciones. Como no había apenas gasolina pensaron que sería buena idea el transporte eléctrico porque el gasógeno (que se usaba como alternativa) vieron pronto que no servía para nada.

En 12-1941 la Diputación Provincial acuerda redactar un proyecto de servicio interurbano de **trolebuses**.

Hasta un año después, no se aprueba el proyecto y se solicita del MOP la concesión.

La línea uniría las poblaciones de **Benicasim, Grao de Castellón, Castellón, Villareal, Burriana, Nules** y **Vall de Uxó**, quedando fuera la circunvalación por **Almazora**.

En 1947-1948 se otorga oficialmente la concesión de la línea

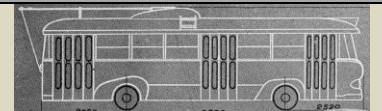
En 1951 se autoriza el cambio de tensión para usar trolebuses fabricados en España.

En 1951 también se aprueba un nuevo presupuesto que en una primera fase uniría las localidades comprendidas entre el **Grao de Castellón** y **Burriana**. También se solicita el ensanche de la carretera entre **Villareal** y **Burriana**, que con sus 5 m. de calzada hace imposible el cruce de trolebuses.

Se replantea la viabilidad y rentabilidad del proyecto, máxime cuando había que competir con otras líneas de autobús y el tren de vía estrecha **Onda-Grao**, la popular **Panderola**.

En el año 1954-1955 se compraron los 4 vehículos del **trolebús** (Pegaso-Macosa) y hasta 1961 no se pusieron en funcionamiento, como veremos.

Pasaron por tanto siete años metidos en un garaje, con lo que eso conlleva.



En 1959 se convoca concurso para la adjudicación por parte de la Diputación de Castellón.

Se presenta la Empresa de transportes domiciliada en **Madrid** c./ Antonio López 216, y en **Castellón** en Avda. Valencia nº24. Presidente **Clemente Gargallo Vea de la Jana**. Director gerente y vicepresidente **José Gargallo Vea**, sub-gerente **José Esbert Soler**. Gerente de la empresa en Castellón, **Manuel Martínez Dolón**.

Explotaban servicios regulares de viajeros en **Madrid** y en **Jerez de la Frontera**, y anteriormente habían tenido líneas en **Sevilla, Ceuta** y otras localidades del **norte de África**. ([Ver prospecto antiguo](#)).

(Se ha optado por crear esta ficha independiente de la General de **Autos La Valenciana** de Madrid por sus especiales circunstancias)

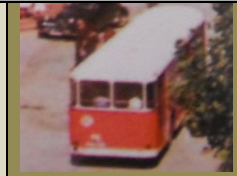
En 03-1961 se presenta la solicitud para el concurso público de adjudicación de estos servicios.

El 18-07-1961 comenzó a funcionar (según alguna fuente), pero no se tenía aún la autorización (según parece, ver nota siguiente).

El 13-09-1961 se adjudican los **servicios de autobús urbano y suburbano de Castellón** y el de **trolebuses de la Diputación**.

Disponían para el servicio de **trolebuses** con los 4 Pegaso Z-501 de la **Diputación** numerados 538-541 (ó 536-539 según otras fuentes) que iban pintados de color gris plateado.

Para el **urbano de Castellón** disponían de otros 4 autobuses Pegaso Monotral 6021, carrozados por Indecasa, uno de ellos con el número 545. Estos iban pintados con una combinación de rojo y blanco.



En 03-1962 incorporaron otros 3 autobuses, de las mismas características que los anteriores

En 04-1962 se inaugura la **línea 8** al Grao, en directa competencia con **HIFE**.

En 06-1962 se instalan los postes de señalización de las paradas.

En 04-1966 se inaugura la **línea 4**, que es la 5ª en servicio en la ciudad.

En 09-1966 se introdujo un sistema de cobro automático, el primero de la provincia, mediante una máquina expendedora automática controlada por el conductor, que hacía también las veces de cobrador.

En 1966 la empresa daba trabajo a unas 40 personas, entre conductores, cobradores, personal de talleres y administrativos.

El 09-04-1968 la Unidad de Recaudación Ejecutiva de Castellón embarga los autobuses de la empresa **La Valenciana SA**.

El 27-05-1968 solicita transferir los derechos de explotación a **Autotransportes Colectivos Castellonenses SA**.

El 31-12-1968 se acepta dicha propuesta.

El 05-12-1969 se interesa su confirmación por el MOP.

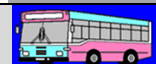
El 04-02-1969 Recaudación Ejecutiva de la Diputación de Castellón levanta el embargo, transfiriéndose el material móvil a **ACCSA** el 07-02-1969.

LA VALENCIANA SA



Con el levantamiento del embargo volvieron a funcionar los autobuses, pero los trolebuses quedaron arrinconados y no funcionaron nunca más. La marca **La Valenciana SA** se iría extinguiendo paulatinamente hasta desaparecer.

El 07-06-1974, se procedía a levantar la red del **Trolebús** y sus instalaciones.



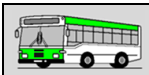
Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 07-2016, pero no se publicó.



Coches

Datos de un listado facilitado por Pablo Marco

MATRICULA	MARCA	MODELO	CARROCERIA	ALTA	BAJA	A	COMENTARIOS
CS-20226	PEGASO-MACOSA	Z-501	Trolebús 28+40 plazas	11/11/1961			A nombre de la Diputación
CS-20227	PEGASO-MACOSA	Z-501	Trolebús 28+40 plazas	11/11/1961			A nombre de la Diputación
CS-20325	PEGASO	6021	INDECASA autobús 21+26	11/11/1961	07/02/1969	ACCSA	Lleva el nº 545 visible
CS-20326	PEGASO	6021	INDECASA autobús 21+26	11/11/1961	07/02/1969	ACCSA	Embargado el 9-4-1968, cancelado el 4-2-1969
CS-20327	PEGASO	6021	INDECASA autobús 21+26	11/11/1961	07/02/1969	ACCSA	Embargado el 9-4-1968, cancelado el 4-2-1969
CS-20328	PEGASO	6021	INDECASA autobús 21+26	11/11/1961	07/02/1969	ACCSA	Embargado el 9-4-1968, cancelado el 4-2-1969
CS-22045	CITROËN	2CV	Furgoneta	19/01/1962	28/04/1962	Francisco Ruiz (M)	
CS-22735	PEGASO	34HP	Autobús 21 plazas	22/03/1962	08/02/1969	ACCSA	Embargado 9-4-1969 por R.Contribuciones de CS. Levantado el 4-2-1969 por Recaudación Ejecutiva de la Diputación 22-2-1966 motor Pegaso 34HP; 18-10-1968 +21 de pie
CS-22736	PEGASO	34HP	Autobús 21 plazas	22/03/1962	07/02/1969	ACCSA	Embargado 9-4-1969 por R.Contribuciones de CS. Levantado el 4-2-1969 por Recaudación Ejecutiva de la Diputación; 18-10-1968 +21 de pie
CS-22737	PEGASO	34HP	Autobús 21 plazas	22/03/1962	07/02/1969	ACCSA	Embargado 9-4-1969 por R.Contribuciones de CS. Levantado el 4-2-1969 por Recaudación Ejecutiva de la Diputación 18-10-1968 + 21 de pie



Historia - Antecedentes → (Datos recibidos en un correo de Pablo Marco del 24-07-2016).

La Valenciana, S.A.

Empresa de transportes domiciliada en **Madrid** en la calle Antonio López 216, y en **Castellón** en la avenida Valencia nº24.

Presidente **Clemente Gargallo Vea, de la Jana**. Director gerente y vicepresidente el castellanense **José Gargallo Vea**, sub-gerente **José Esbert Soler**. Gerente de la empresa en Castellón, **Manuel Martínez Dolón**.

Explotaban servicios regulares de viajeros en **Madrid** y en **Jerez de la Frontera**, y anteriormente habían tenido líneas en **Sevilla**, **Ceuta** y otras localidades del **norte de África**.

(Se intercala documento acreditativo obtenido en Internet):



HORAS DE SALIDA	INFORMACION
SEVILLA para ALGECIRAS a las 7	SEVILLA: Plaza S. Fernando, 6 Teléfono, 21.878
SEVILLA para JEREZ a las 7 y a las 18	JEREZ: R. Martínez número 8 Teléfono número 106
JEREZ para SEVILLA a las 8 y a las 17,30	ALGECIRAS: Marina núm. 4
ALGECIRAS para SEVILLA a las 13,30	AGENCIAS DE TURISMO

AUTOS «LA VALENCIANA» pasajeros y mercancías
SEVILLA • JEREZ • ALGECIRAS
ANTONIO JIMENEZ Y JIMENEZ

AUTOCARS, gran lujo, en combinación con los vapores de GIBRALTAR, CEUTA y TANGER;
 autos a LA LINEA, MALAGA y CADIZ y «LA VALENCIANA, S. A.», por todo MARRUECOS.

Al parecer el origen de su gerente fue lo que impulsó a la empresa el presentarse al concurso público de adjudicación de estos servicios.

En marzo de 1961 solicitó autorización para presentar un proyecto de ejecución del **servicio urbano de autobuses**, y el 13 de septiembre de 1961 se adjudicó los servicios de **autobús urbano y suburbano de Castellón** y el de **trolebuses de la Diputación**.

Contaban para el **servicio de trolebuses** con los cuatro Pegaso Z-501 de la **Diputación**, a los que se asignaron los números 538-541 (536-539 según otras fuentes) y para el **urbano de Castellón** con otros cuatro autobuses Pegaso Monotral 6021, carrozados por Indecasa, uno de ellos con el número 545. Frente al color gris plateado de los trolebuses, destacaba el colorido de los autobuses, con una combinación de rojo y blanco.

En marzo de 1962 incorporó otros tres autobuses, de las mismas características que los anteriores.

En abril de 1962 inaugura la línea 8 al Grao, en directa competencia con HIFE, y en junio instala los postes de señalización de las paradas.

En abril de 1966 inaugura la línea 4, la 5ª en servicio en la ciudad.

En septiembre de 1966 introdujo un sistema de cobro automático, el primero de la provincia, mediante una máquina expendedora automática controlada por el conductor, que hacía también las veces de cobrador.

La empresa daba trabajo a unas 40 personas, entre conductores, cobradores, personal de talleres y administrativos.

El 9 de abril de 1968, la Unidad de Recaudación Ejecutiva de Castellón embarga los autobuses de la empresa.

El 27 de mayo de 1968, solicita transferir los derechos de explotación a "**Autotransportes Colectivos Castellonenses S.A.**".

El 31 de diciembre se acepta dicha propuesta y el cinco de diciembre de 1969 se interesa su refrendo por el MOP.

El 4 de febrero de 1969 Recaudación Ejecutiva de la Diputación de Castellón levanta el embargo, transfiriéndose el material móvil a **ACCSA** el 7 de febrero de ese año.

De: SocBus@yahoogroups.com [mailto:SocBus@yahoogroups.com]

Enviado el: viernes, 8 de julio de 2016 20:38 **Enviado por:** Alejandro Roca <alejandrorocacerb2@gmail.com>

Para: socbus@yahoogroups.com; buses-y-autocares@yahoogroups.com **Asunto:** [SocBus] **Autos La Valenciana**

Ahora mismo no recuerdo que se haya comentado mucho sobre esta empresa en el grupo, que formaba parte del conglomerado del casi desaparecido Grupo Linesur. Digo casi desaparecido porque solo conserva las líneas de pedanías de Jerez de la Frontera y algunas líneas regulares en la provincia de Córdoba.

Si bien esta empresa actualmente tiene su razón social en la provincia de Cádiz, debió fundarse en Sevilla dado que su CIF empieza por A41...

El hecho es que debió tener líneas urbanas o interurbanas de corto recorrido dado el siguiente material que he recabado, de lo que ya tengo más dudas es de en que provincia:

SE-135823 - Pegaso 5023-CL. 26/06/1968 - 857041

CA-73079 - Pegaso 5023-CL. 07/04/1969 - 857026

SE-7275-I - Pegaso 5023-CL. 02/01/1976 - 857553

SE-4534-P - Pegaso 5023CLA. 10/01/1979 - 181000067

Y ya de paso añado material de tipo autocar que también he encontrado:

M-4355-DW - Setra S-154. 05/07/1980 - 104717678

M-7479-DX - Pegaso 5035N Irizar Urko. 18/08/1980 - E13711828 Ex Renfe (M)

CO-0954-J - Pegaso 5035N. 02/09/1980 - 13711668

Espero que entre todos podamos aportar más información a este hilo, sumado además a que es una zona bastante poco controlada y tratada "autobusísticamente" hablando.

De: buses-y-autocares@yahoogroups.com [mailto:buses-y-autocares@yahoogroups.com]

Enviado el: viernes, 8 de julio de 2016 22:44 **Enviado por** Manuel González Márquez

Para: buses-y-autocares@yahoogroups.com **Asunto:** Re: [buses-y-autocares] **Autos La Valenciana**

Antes de la guerra, La Valenciana tenía líneas a Marruecos y en los años 1950's tuvo algunas líneas suburbanas en el sur de Madrid. Pero no conozco detalles.

Tenía también el trolebús de Castellón.

El 8 de julio de 2016, 23:16, **Xavier Flórez Bosque** xaviflorez@hotmail.es [SocBus] <SocBus@yahoogroups.com> escribió:

Por si sirve de algo, adjunto el dossier que me hice hace tiempo... solo respecto a los trolebuses. Desconocía totalmente el resto de los apuntes que nos has explicado. Tampoco conocía lo que nos ha dicho Manuel luego. (Se reproduce íntegro después del apartado líneas)

En el documento PDF algunos enlaces funcionan (aunque en la web de Camiones clásicos igual ya no queda ninguna imagen) pero hay otros que enlazan con datos de mi ordenador y esos no los podréis abrir.

Si tengo tiempo mañana inventigaré un poco más, aunque ya os anticipo que no dispongo de demasiados datos, me pasa un poco lo que a José Antonio, antes estaba más habituado a "revolver" archivos "polvorientos"...

En todo caso el tema es interesante de por sí, hasta me entretendré en pasarlo todo a limpio.

De: SocBus@yahoogroups.com [mailto:SocBus@yahoogroups.com]

Enviado el: sábado, 9 de julio de 2016 13:37 **Enviado por:** Alejandro Roca

Para: SocBus@yahoogroups.com **Asunto:** Re: [SocBus] RE: [buses-y-autocares] **Autos La Valenciana**

Vaya! No había caído en relacionar esta empresa con la que llevaba los trolebuses de Castellón, supongo que por el hecho de desconocer la verdadera magnitud del tamaño de esta empresa en esa época. Pensaba que eran sociedades diferentes aunque compartieran marca comercial, pero veo que no.

También muy interesante el tema de las líneas suburbanas en el sur de Madrid aunque en este caso parezca más complicado desgranar datos acerca de los tráficos que cubría esta empresa y su material móvil.

Muchas gracias a ambos por la información, muy valiosa como podéis imaginar.

De: buses-y-autocares@yahoogroups.com [mailto:buses-y-autocares@yahoogroups.com]

Enviado el: sábado, 9 de julio de 2016 14:16 **Enviado por:** Alejandro Roca

Para: buses-y-autocares@yahoogroups.com **Asunto:** Re: [SocBus] RE: [buses-y-autocares] **Autos La Valenciana**

Si hablamos de la misma empresa, que hasta hace 3 o 4 años ostentaba la titularidad de la concesión Sevilla-Jerez-Algeciras que citas. Pero viendo los tráficos de esta empresa, solo vería medianamente factible utilizar ese material urbano en el tráfico Jerez-Sanlúcar-Chipiona o incluso en el Jerez-Paterna del Rivera por San José del Valle.

El caso es que Linesur si tuvo una línea en el Área de Sevilla, Sevilla-Bormujos-Albaida del Aljarafe, pero en los datos que he visto estaba siempre bajo titularidad de Transportes Bética SA, otra de las sociedades del grupo. De esta concesión hemos visto incluso fotos de sus unidades más modernas, tráficos ya absorbidos por Damas. Lo que desconozco es si esos 4 Pegaso urbanos que citaba se utilizaban en ese servicio pese a estar a nombre de otra sociedad del grupo, o bien se empleaban en otro tipo de servicios regulares (como los de la provincia de Cádiz que citaba). En cualquier caso hasta hoy no están documentados más servicios de cercanías de Linesur en el área sevillana.

Datos en:

<https://www.elperiodicomediterraneo.com/castello-provincia/2021/07/18/aniversario-trolebus-historia-castellon-castello-vila-real-55181397.html>

Castellón está de aniversario: 60 años del trolebús

La vida del fracasado hermano del actual TRAM se prolongó tan solo durante una década, conectando Castelló con el Grau y Vila-real

Rafael Fabián

18·07·21 | 12:28 | **Actualizado a las 12:49**



En septiembre de 1961 se adjudicó la explotación del trolebús a la empresa La Valenciana. LES DENCH

En Castellón todos conocemos el TRAM, pero los más 'veteranos' sabrán que este transporte tuvo un antecesor en la provincia, un trolebús que conectaba Castelló con sus vecinas Benicàssim o Vila-real y que **este domingo 18 de julio de 2021 hubiera cumplido 60 años** de no haberse acordado el cese de su actividad en 1969, desmantelando el tendido aéreo entre 1971 y 1974. De hecho, **todavía hoy son visibles los restos del tendido en algunos edificios de Vila-real o Castelló** como vemos en la foto inferior.



La imagen está tomada en la fachada del Hotel Mindoro de Castelló.

20 años para arrancar

Como destaca el doctor en Historia especialista en Transporte y profesor de la UJI y la UNED, Pablo Marco, de quien surge la totalidad de la información de este artículo, un trolebús es un vehículo eléctrico alimentado por una catenaria y su irrupción en Castellón hay que enmarcarla en una época de carestía de combustible. **“Se empieza a preparar su salida en los años 40, en plena posguerra. Como no había apenas gasolina pensaron que sería buena idea el transporte eléctrico** porque el gasógeno vieron pronto que no servía para nada”, destaca Marco, que señala como principal responsable del fracaso del trolebús **“el tiempo que tardaron en ponerlo en funcionamiento. Cuando empezó a rodar ya estaba desfasado”**.



El trolebús coincidió en el tiempo con la mítica y popular Panderola, compartiendo incluso algunos recorridos. EDWIN WILMSHURST

El proyecto original del trolebús, también conocido como trolley o trole, conenctaba por el norte Benicàssim con la Vall d'Uixó más en el sur de la provincia, pasando por poblaciones como Almassora, Vila-real, Nules... De hecho convivió **durante su periplo vital con la mítica Panderola**, que funcionaba a vapor y también quedó obsoleta por este motivo.

Siete años en el 'banquillo'

Pablo Marco señala que **"fue un problema que se pensara en una época y se pusiera en marcha en otra"**. Y es que en los años 40, cuando se diseñó el proyecto, "apenas había coches y en las carreteras se podía circular sin problemas, pero **en los 60 ya había más castellonenses con vehículo particular y no dependían tanto del transporte público**". Por si fuera poco, los vehículos del trolebús **"se compraron en el año 1954 y hasta 1961 no se pusieron en funcionamiento"**. Pasaron por tanto siete años metidos en un garaje, con lo que eso conlleva".

ADVERTISING



En 1956 se acaba de construir el "Cocherón" de la avenida Valencia.

En cuanto al recorrido del fracasado trolebús era, eso sí, más extenso que el del actual TRAM, pues contaba con una **línea de 11 kilómetros entre el Grau de Castelló y Vila-real**, y dividida en tres tramos: Castelló-Grau, Grau-Playa del Pinar y Castelló-Vila-real. Su recorrido por Castelló lo realizaba por la avenida Hermanos Bou, plaza Borrull, Guitarrista Tárrega, Asensi, Herrero, Orfebres Santalínea y Avenida Valencia, por donde se dirigía a Vila-real. En Vila-real entraba por la antigua nacional, camino de Onda, plaza Mayor, Murà, Pere III, plaza Bayarri, San Pascual y regreso por el Camí Real.



Imagen en blanco y negro de 1966 del trolebús, que no tuvo mucho éxito en Castellón y que este domingo hubiera cumplido 60 años. JEREMY WISEMAN

El doctor en Historia especialista en Transporte y profesor de la UJI y la UNED que ha tenido a bien documentar el artículo no oculta que por lo que ha podido investigar **"el trolebús era una castaña. Se averiaba mucho, se salía el trole en las curvas y se paraba. Cuando la gente subía le daba rampa al tocar las cosas metálicas porque habría mal algún contacto"**. Por si fuera poco, Marco recuerda que "era un estorbo para la circulación porque no pasaba de 60 km/h, no salía rentable, provocaba mucho ruido y era incómodo para los pasajeros". Una joya vamos.



Imagen del trolebús en Vila-real. ARXIU MUNICIPAL DE VILA-REAL

En cuanto al número de viajeros, existen datos de 1965, cuando **unas 58.000 personas circularon por el trayecto que une Castelló con el Grau, mientras unas 565.000 lo hicieron en el tramo Castelló-Vila-real.** Tres años más tarde, en 1968, La Valenciana solicita traspasar el servicio a ACCSA por problemas económicos y como decíamos al comienzo de este artículo, en 1969 se acuerda el cese del trolebús, que comenzó a gestarse en 1942 con el proyecto de la RTLP de la Diputación, aunque comenzó a funcionar el 18 de julio de 1961, hace hoy 60 años.



El trolebús no era precisamente muy veloz, lo que dificultaba el tráfico de otros vehículos. SUCINE

Destacar por último que el trolebús convivió en la misma época con La Panderola y con el autobús que conectaba ya la capital de la Plana con su distrito marítimo, circulando todos además por la misma carretera. **“Hacían las cosas sin pensar. No había estrategia de transporte”**, confirma Pablo Marco.

Si cuentas con imágenes o vídeos antiguos de la provincia de Castellón no dudes en hacérsolos llegar enviando un mensaje privado al perfil oficial del periódico en **Facebook, Instagram y Twitter**, o bien escribiendo al correo electrónico **rfabian@epmediterraneo.com**, o si os es más cómodo vía **whatsapp**, en el **número de teléfono 680558577**.

Datos en:

https://www.flickr.com/photos/carlos_perez_arnau_la_agencia/
(Ver enlace a pie de foto)

Descargada el
19-06-2023
(para hacer Ficha).

En esta imagen se ve claramente el nombre de la Empresa cosa que no se ve en ninguna otra de las que he visto en Internet.



https://www.flickr.com/photos/carlos_perez_arnau_la_agencia/16027720702
Trol_(La Valenciana)_(Flickr-Ver Ficha_2023-06)==

Datos en:

No todo fue Pegaso y Barreiros

Pablo Gonzalez Dominguez
16-06-2023

Entre las cosas que me encuentre hoy, traigo aquí esta foto inédita de este Trolebus Pegaso Z-501 carrozado por Macosa, que prestaba servicio en Castellón, para la empresa La Valenciana. Me parece recordar que aquí hubo 4 unidades, de las cuales creo que alguna se conserva, en estado muy deteriorado, hasta donde yo se. Este mismo modelo de trolebus, presto también servicio en Santander, donde había dos versiones muy parecidas, y en Bilbao en Tc, donde acabaron recarrozados por Irizar. También en Coruña tuvieron algún ejemplar

Pablo Marco

Gran foto, hecha concretamente en la plaza Fadrell



<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10227551961216187&set=g.740492913374607>
Trol_(antiguo)_(NoTodoFuePegaso)_(2023-06-16)==



Empresa:

**Antonio Jiménez y Jimenez
La Valenciana**

Ubicación:

??? → Luego → Castellón de la Plana (Castellón)



Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Antº Tartajo):

Timbre:

OM	Línea	Prov	Titular	Propietario
26/12/1932		-	La Valenciana	-
06/04/1938	Algeciras - Jerez - Sevilla		Antonio Jiménez y Jimenez, La Valenciana	

Adjudicación:

Línea	Pro	km	Titular	tipo	Fecha	Exp	Vehículos	Observaciones
Cortes de la Frontera y Jerez de la Frontera	MA CA	100	Antonio Jiménez Jiménez	def.	01/09/1955	5204	DOS 25 as.	
Jerez de la Frontera y Paterna de la Rivera con desviación a San José del Valle	CA	45	Antonio Jiménez Jiménez	def. conv	10/08/1956	4568	Klockner 32 as. Studebaker 25 as. Dodge 25 as.	
Jerez de la Frontera y Trebujena	CA	22	Antonio Jiménez Jiménez	def,	10/08/1956	4570	DOS 24/26 as.	
El Cuervo y Lebrija	SE	8	Antonio Jiménez Jiménez	def.	21/02/1958	5203	DOS 22 as.	
Cortes (cruce de la carretera) y Ubrique	CA	9	Antonio Jiménez Jiménez	def.	10/04/1958	6566	UNO 25 as. + reserva el del servicio base	Hijuela del serv. Cortes de la Frontera a Jerez de la Frontera (V-1135; ma-CA-6)
Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda	CA	23	Antonio Jiménez Jiménez	def. conv.	10/04/1958	4569	TRES 28/40/42 as.	
Algeciras y Sevilla E Algeciras a Sevilla E Jerez de la Frontera a Sevilla E Alcalá de los Gazules a Jerez de la Frontera con penetración en Medina Sidonia E Alcalá de los Gazules a Algeciras	CA SE		Antonio Jiménez Jiménez	def. conv.	09/11/1960	2104	12	
Sanlúcar de Barrameda y Chipiona	CA	9	Antonio Jiménez Jiménez	def.	29/08/1962	5672	Los del servicio base	Prolongación del serv. Jerez de La Frontera - Sanlúcar de Barrameda (V-1492:CA-16)
Algeciras y Sevilla > H Jerez de la Frontera a Chipiona > H Jerez de la Frontera a Trebujena > H El Cuervo a Lebrija E Jerez de la Frontera a Chipiona E El Cuervo a Lebrija E Algeciras a Sevilla E Jerez de la Frontera a Trebujena E Jerez de la Frontera a Sevilla E Alcalá de los Gazules a Jerez de la Frontera E Alcalá de los Gazules a Algeciras	CA SE	214 32 22 8,3	Antonio Jiménez Jiménez	def.	04/08/1965	U-80	UNO 48 as. DOS 41 as. UNO 40 as. TRES 39 as. DOS 38 as. UNO 37 as. UNO 32 as. UNO 30 as.	Unificación de concesiones: Jerez de la Frontera y Trebujena (V-1228) Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda > H prolongación Sanlúcar de Barrameda a Chipiona (V-1492) El Cuervo y Lebrija (V-V-1513) Algeciras y Sevilla (V-2074)

General:

V	provincial	Itinerario	Concesionario
U-80		Algeciras - Sevilla > H Jerez de la Frontera a Chipiona > H Jerez de la Frontera a Trebujena > H El Cuervo a Lebrija Unificación de concesiones: Jerez de la Frontera - Trebujena (V-1228) Jerez de la Frontera - Sanlúcar de Barrameda > H prolongación Sanlúcar de Barrameda a Chipiona (V-1492) El Cuervo - Lebrija (V-1513) Algeciras - Sevilla (V-2074) ????????????	Antonio Jiménez Jiménez
V-1135	ma-CA-6	Cortes de la Frontera - Jerez de la Frontera > H Cortes (cruce de la carretera) a Ubrique	Antonio Jiménez Jiménez
V-1228		Jerez de la Frontera - Trebujena	Antonio Jiménez Jiménez
V-1492	CA-16	Jerez de la Frontera - Sanlúcar de Barrameda > prolongación de Sanlúcar de Barrameda a Chipiona	Antonio Jiménez Jiménez
V-1513		El Cuervo - Lebrija	Antonio Jiménez Jiménez
V-2074		Algeciras - Sevilla ¿Es la U-80?	Antonio Jiménez Jiménez



Empresa:

La Valenciana

Ubicación:

Castellón de la Plana
Castellón



Historia

Publicado en la web:

<http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?t=8750&postdays=0&postorder=asc&start=0>

Previamente a este trabajo se publicó un extenso reportaje relativo a los trolebuses Pegaso en Santander → [VER](#) , los de Bilbao → [VER](#) , los de A Coruña → [VER](#) , los de Zaragoza → [VER](#) , los de Cadiz → [VER](#) y el de Madrid → [VER](#) → **Los Enlaces no funcionan → Pendiente de arreglar (se conservan como referencia a la información).**

Tacoma publicó → 24-03-2007:

RED DE TROLEBUSES DE LA PLANA DE CASTELLÓN

Poco después de terminada la GCE, en diciembre de 1941 la Diputación Provincial acuerda redactar un proyecto de servicio interurbano de trolebuses.

Hasta un año después, no se aprueba el proyecto y se solicita del MOP la concesión.

La línea uniría las poblaciones de Benicasim, Grao de Castellón, Castellón, Villareal, Burriana, Nules y Vall de Uxó, quedando fuera la circunvalación por Almazora.

El proyecto se topó con innumerables inconvenientes y tropiezos (tensión de la línea, falta de cobre para el tendido, imposibilidad de material nacional móvil para la primitiva tensión, estrechez en algunas zonas de paso e incluso carreteras...), lo que retrasó hasta 1947-1948 el otorgar la concesión de la línea.

La solicitud del cambio de tensión para usar trolebuses fabricados en España, no llegó hasta 1951, aprobándose un nuevo presupuesto que en una primera fase uniría las localidades comprendidas entre el Grao de Castellón y Burriana.

Se solicita el ensanche de la carretera entre Villareal y Burriana, que con sus cinco metros de calzada, hace imposible el cruce de trolebuses. Se replantea la viabilidad y rentabilidad del proyecto, máxime cuando había que competir con otras líneas de autobús y el tren de vía estrecha Onda-Grao, la popular "Panderola".

(Autobús Grao-Castellón y "La Panderola", 17-05-1962, foto Les Dench). (Fotos 1 y 2)



En 1955-6 se adquieren finalmente cuatro trolebuses (de los 10 inicialmente previstos) Pegaso – MACOSA, pero las condiciones de explotación han cambiado de forma rotunda.

Los autobuses ya consumen gasoil (en lugar de gasolina) y son más económicos, mientras que el ferrocarril es deficitario, pero estatal...

Todo ello hace que el proyecto se retrase nuevamente y no sea hasta 1959 cuando se anuncia el concurso para la explotación de la línea.

Una vez actualizadas las condiciones, el 13 de septiembre de 1961 se adjudica el servicio a "La Valenciana S.A.", haciéndole entrega del mismo el 16 de diciembre de ese mismo año.

(La Panderola y el trolebús Pegaso, foto Edwin Wilmschurst, 1962) (Foto 3)



(Trolebús Pegaso, 17-05-1962, foto Les Dench) (Foto 4)



Los cuatro trolebuses adquiridos se numeraron 538 – 539 – 540 y 541.

El único tramo finalmente acondicionado y explotado, fue el de Grao de Castellón – Villareal.

El tiempo había pasado y las condiciones cambiaron desde 1941 (fecha del proyecto) y 1961 (verdadera puesta en marcha).

Esos 20 años demostraron que el trolebús, sin la pertinente adecuación, estaba superado.

El 27 de mayo de 1968, "La Valenciana S.A." solicita transferir los derechos de explotación a "Autotransportes Colectivos Castellonenses SA".

El 31 de diciembre se acepta dicha propuesta y el cinco de diciembre de 1969 se interesa su refrendo por el MOP.

Los sucesivos inconvenientes y muy principalmente el derivado del tráfico de los trolebuses tanto en el interior de los cascos urbanos como en carretera, sitúan en un momento difícil la explotación.

En junio de 1969 se redactan diversos estudios y se presentan a la Diputación Provincial, acordando esta la posible sustitución del material por autobuses. Como la concesión era por 30 años (pero contando desde el inicio...) y transcurridos estos, todo el activo pasaba a ser un bien del Estado, se ajustaron las fechas para la sustitución de un servicio por el otro.

Así, en 1971 sólo quedaba ya el recuerdo de aquellos trolebuses que podrían haber aportado numerosas soluciones en 1941, pero su entrada en funcionamiento 20 años después los había desfasado.

El siete de junio de 1974, se procedía a levantar la red y sus instalaciones.

TROLEBÚS PEGASO-MACOSA 2ª SERIE, Nº 538 (Foto 5)



Foto: Jordi Ibañez (21-02-1971)

TROLEBÚS PEGASO-MACOSA 2ª SERIE, Nº 539 (Foto 6)



Foto: Jordi Ibañez (21-02-1971)

TROLEBÚS PEGASO-MACOSA 2ª SERIE, Nº 540 (Foto 7)



Archivo: Diputación Provincial de Castellón

TROLEBÚS PEGASO-MACOSA 2ª SERIE, Nº 541 (Foto 8)



Archivo: Diputación Provincial de Castellón

Camión Chevrolet sobre el que se instalaba la torre para reparaciones y mantenimiento de la línea aérea. (Foto 9)



Archivo: Diputación Provincial de Castellón

Dos trolebuses preservados para un futuro (en 1988) museo del transporte en Valencia. (Fotos 10 y 11)



Foto: Pedro L. Laborda (Valencia, julio 1988)

Una foto rezagada.... (Foto 12)



Foto: Wiseman (1966)



Foto: Pedro L. Laborda (Valencia, julio 1988)

Las fotos que yo he puesto ... las tengo en papel. Las fotos del archivo de la Diputación de Castellón, son reproducciones a "cámara alzada" de mi amigo Mariano Rodríguez. Gran parte de la información que yo he escrito, procede de fotocopias de los documentos originales. También fue recopilada por Mariano en una visita a Castellón.

Espero que si alguien tiene otras fotos, las haga llegar y tengamos más suerte que con el Pegaso Z-501 de Madrid.