HISTORIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS EN CASTELLÓ. EVOLUCIÓN Y FACTORES DETERMINANTES

TESIS DOCTORAL

Presentada por:
PABLO MARCO DOLS

Codirigida por:
FRANCISCO JAVIER SORIANO MARTÍ
JOSEP BENEDITO NUEZ

Noviembre 2019

PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA Y ESTUDIOS
CONTEMPORÁNEOS

Escuela de Doctorado de la Universitat Jaume I

**HISTORIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS EN
CASTELLÓ. EVOLUCIÓN Y FACTORES DETERMINANTES**

Memoria presentada por Pablo Marco Dols
para optar al grado de doctor por la Universitat Jaume I

Francisco Javier Soriano Martí
Codirector

Josep Benedito Nuez
Codirector

Pablo Marco Dols
Doctorando

Castelló de la Plana, 20 de noviembre de 2019

Índice

Agradecimientos	9
Introducción	11
1. Contextualización.....	11
2. Objetivos	15
3. Hipótesis y preguntas de investigación	16
4. Metodología	18
4.1. Consulta bibliográfica.....	18
4.2. Consulta de fuentes primarias.....	22
4.3. Trabajo de campo y entrevistas	28
4.4. Análisis de la información. Tratamiento cartográfico y estadístico.....	29
4.5. Estructuración de la tesis	30
5. Aclaraciones sobre el léxico, lenguaje de género y uso de topónimos	33
PARTE I. CONTEXTUALIZACIÓN GENERAL	37
Capítulo 1. El marco geográfico: Castelló, un territorio marcado por la orografía	39
1. Orografía: un complejo cruce de estructuras.....	39
2. Climatología: un clima mediterráneo con matices propios	43
3. Demografía, poblamiento y economía: grandes desequilibrios territoriales.....	45
4. Vías de comunicación. Génesis y evolución de la red de carreteras.	53
Capítulo 2. Introducción a la historia del transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castelló.....	65
1. Los orígenes: de las diligencias y servicios de postas al ferrocarril.....	65
2. La irrupción del automóvil: los primeros ómnibus.	68
3. De la multiplicación de líneas a una nueva concepción como servicio público.	70
4. Guerra, postguerra y desarrollismo.	81
5. La crisis de los servicios regulares.	93
6. El transporte ante el nuevo marco europeo	109
7. De la burbuja inmobiliaria a la crisis: búsqueda de nuevos modelos de transporte. Análisis de la situación actual (2018).	120
PARTE II. EVOLUCIÓN DE LA RED	143
Capítulo 3. El área de Castelló.....	145
1. Introducción	145
2. Características del área.....	148
3. Evolución histórica: 1909-1935	153
4. 1935-1961.....	162
5. 1961-1986.....	170
6. 1986-1998.....	178
7. 1998-2018.....	186
8. Conclusiones	199
Capítulo 4. Área de Castelló: el área metropolitana de la Plana o conurbación de Castelló	203
1. Introducción: en torno al concepto de área metropolitana	203
2. Características de la conurbación	206
3. Evolución histórica: 1910-1935	209
4. 1935-1961.....	220
5. 1961-1986.....	231
6. 1986-1998.....	245
7. 1998-2018.....	253

8. Conclusiones	269
Capítulo 5. Área de Castelló: la subárea de l'Alcora.....	273
1. Introducción	273
2. Características de la subárea.....	274
3. Evolución histórica: 1910-1935	277
4. 1935-1961.....	281
5. 1961-1986.....	286
6. 1986-1998.....	290
7. 1998-2018.....	294
8. Conclusiones	301
Capítulo 6. Área de Castelló: la subárea de Onda.....	305
1. Introducción	305
2. Características de la subárea.....	306
3. Evolución histórica: 1910-1935	308
4. 1935-1961.....	312
5. 1961-1986.....	317
6. 1986-1998.....	325
7. 1998-2018.....	328
8. Conclusiones	335
Capítulo 7. Área de Castelló: la subárea de la Vall d'Uixó	339
1. Introducción	339
2. Características de la subárea.....	340
3. Evolución histórica: 1910-1935	344
4. 1935-1961.....	350
5. 1961-1986.....	356
6. 1986-1998.....	363
7. 1998-2018.....	370
8. Conclusiones	383
Capítulo 8. Área de Castelló: el servicio urbano de Castelló.....	385
1. Precedentes: el tranvía a vapor	385
2. Las primeras líneas.....	385
3. La expansión de los 60. El servicio urbano y suburbano de autobuses	391
4. La crisis del servicio urbano: años 70 y 80	397
5. De la gratuidad a la gran expansión	403
6. Ante una nueva movilidad: crecimiento urbano y transporte por vía reservada	414
7. El Tram y el récord de usuarios (2008-2011).....	421
8. Reestructuración y recortes (2011-2014)	428
9. La llegada del Tram al Grau y el Plan de Potenciación: nuevo récord de viajeros (2014-2018)	433
10. Diez años de Tram. Un análisis de datos.....	451
11. La II Fase del Plan de Potenciación: perspectivas de futuro	455
12. Propuestas de mejora.....	456
13. Conclusiones	457
Capítulo 9. El área de Vinaròs.....	461
1. Introducción	461
2. Características de la subárea.....	462
3. Evolución histórica: 1910-1935	466
4. 1935-1961.....	479
5. 1961-1986.....	488
6. 1986-1998.....	496
7. 1998-2018.....	504
8. Conclusiones	516

Capítulo 10. Área de Vinaròs: la subárea de Morella	519
1. Introducción	519
2. Características de la subárea.....	520
3. Evolución histórica: 1910-1935	523
4. 1935-1961.....	531
5. 1961-1986.....	537
6. 1986-1998.....	542
7. 1998-2018.....	546
8. Conclusiones	556
Capítulo 11. El área de Segorbe	559
1. Introducción	559
2. Características del área.....	561
3. Evolución histórica: 1910-1935	563
4. 1935-1961.....	572
5. 1961-1986.....	579
6. 1986-1998.....	588
7. 1998-2018.....	593
8. Conclusiones	603
PARTE III. EMPRESAS Y EMPRESARIOS	605
Capítulo 12. Los pioneros: 1909-1939.....	607
1. Los primeros años: 1909-1919	607
2. La transformación del sector carretero: 1920-1924	614
3. El marco concesional y la coordinación ferroviaria: 1924-1936	620
4. La Guerra Civil: 1936-1939	649
Apéndice 1: los servicios mixtos y los camiones-berlina.....	655
Apéndice 2: autorizaciones para la prestación de servicios de clase D.....	658
Capítulo 13. El sector desde 1939 hasta la actualidad	663
1. La postguerra (I): el restablecimiento de servicios (1940-1947)	663
2. La postguerra (II): el nuevo marco legislativo (1947-1961)	673
3. Tiempos de cambio (1961-1986).....	687
3.1. Escisión de HIFE	687
3.2. Crisis de los servicios regulares.....	689
3.3. Concentración empresarial	693
3.4. Auge de otros servicios.....	699
3.5. Aparición de nuevas empresas.....	701
4. Ante un Mercado Común: convergencia con Europa e inicio de liberalización (1987-1998)	712
5. Liberalización, concentración empresarial y crisis: ¿hacia el duopolio? (1998-2018).....	728
5.1. Evolución durante el ciclo expansivo: 1998-2008	728
5.2. Crisis y liberalización 2008-2018.....	743
Epílogo	763
Conclusiones	791
Fuentes y Bibliografía.....	797
Índice de tablas, gráficos y mapas	825
ANEXOS	837
Anexo 1. Fichas de municipios.....	839
Anexo 2.1. Empresas desaparecidas	995
Anexo 2.2. Empresas en activo.....	1.141
Anexo 3. Apéndice documental: notas de entrevistas.....	1.325
Resumen.....	1.339
Summary	1.340

Agradecimientos

Son muchos los agradecimientos que un doctorando debe reconocer a la conclusión de su tesis, incluso cuando, como en el presente caso, dicho trabajo se ha realizado sin contar con ningún tipo de financiación por parte de organismos públicos o privados. O quizá dicho agradecimiento deba hacerse patente con mayor motivo si cabe, al depender durante los tres años que su realización comporta de la buena voluntad de tantas y tantas personas sin cuya ayuda dicha tesis no hubiera sido posible.

Debo citar en primer lugar a mi familia, especialmente a mis padres, por el apoyo y respaldo que he recibido de ellos tanto en este como en todos mis proyectos. Sin ellos verdaderamente esta tesis nunca hubiera podido ni siquiera plantearse.

Igualmente merece un agradecimiento especialísimo mi director Javier Soriano. Por creer en mí desde el primer momento, por aceptar la dirección de la tesis de un alumno desconocido que le asaltó con su proyecto, y por todo el enorme apoyo que he recibido de él a lo largo de estos años. Le agradezco profundamente la ardua labor de lectura y corrección, así como sus consejos. Los desvelos y preocupaciones que ha mostrado hacia mí han ido siempre mucho más allá de la mera labor académica que como director le correspondía, y ello debe ser adecuadamente reconocido.

Asimismo, debo agradecer el trabajo y la ayuda de mi codirector, Josep Benedito Nuez, mi tutor Juan José Ferrer Maestro, y del director del programa de doctorado en Historia y Estudios Contemporáneos, José Antonio Piqueras, así como el apoyo y asesoramiento desinteresado de otros profesores como Enrique Montón, M^a Ángeles Fernández, M^a Victoria Petit, Imilcy Balboa Navarro o Jordi Adell. Todos ellos se han mostrado siempre dispuestos a brindarme su ayuda y colaboración. También quisiera agradecer la ayuda y los consejos de algunos compañeros de doctorado como Andrés Ortí y Juan Luis Bachero, y la oportunidad que me ha brindado la Universitat per a Majors, con Pilar Escuder, Mònica Sales y M^a Paz García.

La realización de la presente tesis ha comportado visitar diversos archivos y empresas, así como entrevistar a numerosos profesionales del sector del transporte. Es de agradecer la dedicación y profesionalidad del personal de los archivos municipales de Castelló, Morella, Segorbe, Vila-real y Vinaròs; del Archivo Histórico Provincial y el de la Diputación de Castelló, y del Archivo General de la Administración. Igualmente ha sido inestimable la colaboración y buena disposición del Ayuntamiento de Castelló, especialmente de Rafael Simó y Federico Palermo; del Registro

Mercantil, con un especial agradecimiento a Fina; de la Cámara de Comercio de Castelló, de la Jefatura Provincial de Tráfico de Castelló, con un agradecimiento especial a Pilar González; del Museo Vasco del Ferrocarril, especialmente a Juanjo Olaizola; de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, especialmente a Virgina García; y del diario *Levante de Castelló*, especialmente a Enrique Ballester y Pepe Beltrán.

Profundamente agradecido me siento también con los numerosos profesionales, empresarios y trabajadores del transporte que, robándole tiempo a sus quehaceres, han dedicado tiempo y esfuerzo a atenderme, contestar a mis preguntas y proporcionarme valiosísima información, todo ello de manera totalmente desinteresada. Puesto que citarlos a todos ellos resultaría demasiado extenso, me limito a reconocer especialmente la disposición de los directivos y personal de Autos Mediterráneo: Vicente Cuevas, Juanjo Guimerá, Antonio Manzanas, Alberto Sebastián y Antonio Moreno, así como recordar a Salvador Nabas, presidente de Autos Vallduxense, fallecido durante el curso de este trabajo.

Y por supuesto agradecer la ayuda de Domingo Aparici, gerente de Domingo Bus, que además de abrirme las puertas de su empresa y proporcionarme diversos contactos, me dio la oportunidad de iniciarme profesionalmente en el sector, lo que ha contribuido a alcanzar un conocimiento más profundo del mismo.

Junto a todos ellos, hay que agradecer también la colaboración de un variado grupo de aficionados y expertos a la historia y al transporte, cuyas aportaciones en forma de fotografías, documentos o testimonios orales han resultado inestimables, y en algunas ocasiones claves, en la realización de la tesis: Narciso Chiva, Sergio Ibáñez, José Manuel López Blay, Amparo Marín, Paco Miras, Javier Navarro, José Ángel Planillo, Héctor García o Carles Ripollés; a Àlex Peñarrocha, Ferran Mena, Enrique Andrés Gramage, Carlos Martínez, Carlos Pérez, Nacho Ramos, Rubén M. Villalba, y resto de miembros de la Associació per a la Conservació i Estudi del Transport; Carlos Sanz Aguilera, de la Asociación Turolense de Amigos del Ferrocarril; Pedro González, de la Asociación de Amigos de la EMT y del Autobús de Madrid; a la Associació Cultural Amics de Vinaròs, así como al alumnado de la Universitat per a Majors de las sedes de Sant Mateu, Segorbe y Vinaròs.

Por último, también quisiera reconocer y agradecer los consejos, apoyo y contactos de tantos amigos, así como la compañía y apoyo logístico que me han brindado en el trabajo de campo: a Agustín, Dani, Ramón, Ana, Silvia y Mónica; Saül y Núria; Alejandro, Manolo y Rafa y, especialmente, a Maider y Haitz, por hacer inolvidable la estancia en Donosti.

Introducción

La presente tesis realiza un estudio histórico sobre el desarrollo y evolución del transporte público colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castelló,¹ con especial atención a dos aspectos: la red de líneas y servicios, y el sector empresarial. Para ello se analiza la evolución de la red y su adecuación a las necesidades de cada momento histórico, para determinar su actual idoneidad e identificar los principales problemas, proponiendo algunas posibles soluciones.

Resulta obvio afirmar que el transporte ha jugado un papel decisivo en la historia de la humanidad, que ha ido incrementándose hasta convertirse en un elemento clave en la actual sociedad globalizada. El transporte permite los intercambios comerciales y culturales, el desplazamiento de las personas y mercancías, o la misma formación de economías de escala. Esta importancia ha convertido al transporte en objeto de estudio por parte de numerosas disciplinas, entre ellas la Historia y la Geografía, dando lugar a una abundante bibliografía.

Habida cuenta de la considerable extensión que finalmente ha alcanzado esta tesis, se ha optado por no incluir ningún capítulo o apartado dedicado a analizar el marco teórico de los transportes, ya que no aportaría información relevante para la comprensión de este trabajo. Por ello, se remite en este punto a la bibliografía existente que, desde diversas aproximaciones, tratan extensamente este tema.²

Se incluye a continuación, únicamente a modo de contextualización, una breve síntesis de la evolución de la red de transporte público en el territorio objeto de estudio de la tesis (la provincia de Castelló), para que se pueda apreciar la importancia decisiva que el desarrollo de la red ferroviaria y de autobuses desempeñará en la conformación del actual espacio socioeconómico.

1. Contextualización

En marzo de 1909, ciento diez años antes de que estas líneas fueran escritas, se inauguró el primer servicio de autobuses –ómnibus en el argot de la época– en la provincia de Castelló, que

¹Para esta tesis se emplea el concepto de transporte público recogido por la actual legislación española, que establece que es aquel que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica (art. 62 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres). Al final de este capítulo se incluye un glosario en el que se desarrolla la clasificación de los distintos tipos de transporte contemplados por la legislación. Asimismo, se incluye la característica de colectivo, pues está destinado al transporte de numerosos viajeros.

²Destacan en este caso las revistas *Transportation Research*, con estudios sobre el transporte desde múltiples enfoques, las publicaciones de la International Association of Public Transport (UITP) o libros como *Public Transportation* (George E. Gray, George y Lester A. Hoel, Eds, 1992), *Geografía de los Transportes* (Joana Maria Seguí Pons y Maria Rosa Martínez Reynés, 2004) o *Historia del transporte en España* (Ignacio González Tascón, 2005).

comunicaba la capital de la Plana y Sant Mateu. Su puesta en marcha fue un hecho de gran trascendencia, que se enmarcaba en una tendencia general en toda España desde que, en 1907, fuera establecido el primer servicio de transportes mecánicos de todo el Estado, entre Cáceres y Trujillo.³

Desde el último tercio del siglo XIX, con la implantación de las principales líneas ferroviarias, el ferrocarril se había convertido en el medio de transporte por excelencia de su época, pues ofrecía una velocidad y capacidad de carga absolutamente superiores a cualquier otro medio conocido hasta entonces. Fue una auténtica revolución que permitió el desarrollo de economías de escala, relegando a un papel totalmente secundario a los antiguos sistemas carreteros.

Sin embargo, las propias limitaciones que la complejidad de una línea férrea presenta acabaron excluyendo a amplios territorios de este moderno sistema de transporte, lo que suponía un pesado lastre que en la práctica implicaba un freno al desarrollo. En un marco orográficamente tan complejo como el de la provincia de Castelló, a principios del siglo XX permanecían ajenas al ferrocarril la mayoría de áreas agrícolas del interior, que veían agravado su ya histórico aislamiento, pero también algunos municipios del interior y el prelitoral con una destacada actividad económica o administrativa, o un considerable peso demográfico, que no podían resignarse a verse excluidos del nuevo espacio que el ferrocarril estaba creando.

Se trataba de municipios como Morella, Sant Mateu o la Vall d'Uixó, para los que carecer de ferrocarril suponía un grave perjuicio a la hora de, entre otros aspectos, dar salida a su producción industrial, agrícola o minera. Es por ello que, en la mayoría de casos, fue la burguesía de estos municipios y comarcas la principal impulsora de las líneas de transportes mecánicos, pues vio en el nuevo invento del automóvil una interesante alternativa a la tracción sangre.

Así, durante toda la década de los años 10, se asiste en toda España a la creación de diversas líneas de automóviles que, pese a su precariedad y problemas técnicos, ofrecen claras ventajas respecto a los antiguos carruajes. Como estos, cubren trayectos de cierto tráfico no servidos por el ferrocarril (algunos de ellos turísticos, como los que tienen como destino balnearios como el de la Font d'en Segures en Benassal), así como rutas alimentadoras de la red ferroviaria, entre áreas de interior y su estación de tren más cercana.

En la década de los 20 el desarrollo técnico experimentado por los automóviles y la bajada de su precio tras la I Guerra Mundial, entre otros factores, provocaron un considerable incremento del número de líneas, al permitir a pequeños empresarios y antiguos carreteros iniciarse en el sector. A esta década corresponde también el efectivo establecimiento de los primeros servicios urbanos en Barcelona y Madrid, pero también en Castelló o Segorbe.

El ómnibus se convirtió, desde entonces, en «una alternativa viable tanto técnica como

³José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector", *Revista de Historia Industrial*, núm. 52, 2013, p. 111.

económicamente»⁴ que se atrevió incluso a competir directamente con el ferrocarril, hasta el punto de representar una amenaza para las compañías ferroviarias, que acabaron forzando la aprobación de medidas proteccionistas.

La entrada en vigor, en 1924, del Reglamento de Servicios Públicos de Transportes Mecánicos Rodados⁵ acabó con la libre competencia en el sector, considerando desde entonces las líneas regulares de viajeros como un servicio público titularidad de la Administración, cuya explotación se otorgaba mediante concurso público en régimen de concesión. Un sistema del cual el actual es heredero.

Con la nueva legislación la red de líneas acabó configurando su estructura característica, que acabará perdurando con algunas modificaciones hasta la actualidad. Del mismo modo, el sistema de concesiones favoreció a las empresas más potentes, que consolidaron sus áreas de operaciones, al adjudicarse la explotación de las principales líneas. No obstante, el sector presentaba una gran atomización, con un numeroso grupo de pequeños transportistas que operaban líneas secundarias.⁶

Tras el paréntesis de destrucción que supuso la Guerra Civil, la mayoría de servicios pudieron ir restableciéndose, en unas condiciones enormemente precarias, a lo largo de la postguerra.

La estructura del sector presentaba pocas variaciones respecto a la de 1936, logrando la mayoría de empresas reanudar su actividad tras la contienda. Caso similar se observa en cuanto a las líneas y servicios, si bien no será hasta la década de los 50 cuando logre recuperarse la oferta anterior a la guerra. Hasta entonces, la insuficiente oferta, así como la carencia de medios alternativos de transporte, generaba elevadas cifras de tráfico que se traducían frecuentemente en aglomeraciones, una situación que se repetía también en el ferrocarril.⁷

A partir de la década de los 50 empiezan a registrarse diversas tendencias, en buena medida contradictorias, tanto en el plano económico como en el demográfico, que acabarán teniendo una profunda repercusión en los servicios de viajeros.

En el aspecto económico, el incremento del nivel de vida y la superación de las penurias de la postguerra permitieron a las empresas afrontar diversas mejoras en sus servicios, renovando flotas, incrementando expediciones o estableciendo nuevas líneas que ampliaron la extensión de la red, dotando de servicio a municipios que hasta entonces carecían del mismo. Pero, simultáneamente, este crecimiento económico también permitió que cada vez más familias pudieran acceder a un

⁴José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España..." p. 111.

⁵Real Decreto de 4 de julio de 1924 reglamentando los servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias, en *Gaceta de Madrid* de 5 de julio de 1924.

⁶José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España..." p. 128. En la provincia de Castelló esta atomización era significativamente menor que en el resto de España, debido al incuestionable dominio que ejercía la Hispano de Fuente En Segures (HIFE).

⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, Edicions Alfons el Magnànim, València, 1988, p. 210.

vehículo particular, disponiendo así de un medio alternativo al transporte público.

Por su parte, en el plano demográfico, se produjo a partir de los años 50, y especialmente a partir de los 60, un importante incremento del éxodo rural, que provocó el abandono de muchas localidades de interior y la concentración de la población en la costa, un proceso que todavía continúa.

La combinación de ambos fenómenos (despoblación rural y generalización de los medios privados) provocó a partir de la década de los 60 una progresiva disminución en el tráfico de las líneas rurales hasta convertir a muchas de ellas en deficitarias. Esto supuso la reducción de servicios y el cierre de algunos itinerarios, que invalidaron en algunos casos los avances conseguidos pocos años atrás.

En la costa, la concentración demográfica, unida al uso excesivo del vehículo privado, el auge turístico y la mala (o nula) planificación urbanística generaron problemas de congestión en las vías de comunicación. Convertido el automóvil particular en el eje central de la movilidad, el autobús quedó relegado como un medio secundario destinado a aquellos colectivos que no podían acceder a los medios privados, lo que se conoce como población cautiva.

Desde entonces ha sido en la costa donde se han concentrado la mayoría de nuevos servicios, principalmente con destinos de playa y marcados por una fuerte estacionalidad. Asimismo, se estableció de forma definitiva el servicio urbano de Castelló. En todo caso, y a pesar de los sucesivos incrementos que, a lo largo de las siguientes décadas, se han aplicado en algunos servicios, seguirá prevaleciendo esa concepción subsidiaria del transporte público, con una oferta insuficiente y con múltiples carencias.

La falta de rentabilidad de los servicios fue especialmente acusada por las pequeñas concesionarias de líneas de interior que, careciendo de otros servicios con los que poder compensar el déficit, abandonaron la actividad y fueron absorbidas por las grandes empresas, que acabaron controlando la totalidad de las líneas regulares. Frente a este proceso de concentración empresarial, se produjo también paralelamente el surgimiento de un numeroso grupo de pequeños empresarios que, a partir de mediados de los 60, se iniciaron en la prestación de servicios discrecionales, en auge a partir de aquellos años como consecuencia del crecimiento económico.

Así, mientras la explotación de los servicios regulares iba concentrándose en media docena de operadores, se producía una nueva eclosión de microempresas dedicadas ahora a los discrecionales, y con un recorrido dispar. Esta situación se prolongaría hasta entrada la década de los 90, en la que las restricciones de acceso a la actividad, junto con otras circunstancias, pusieron fin a este ciclo de creación de nuevas empresas, dibujando prácticamente el panorama actual del sector.

La irrupción de la crisis de 2008, así como la incertidumbre generada ante la inminente licitación de las nuevas concesiones de servicios públicos de viajeros, ha provocado en los últimos años una serie de movimientos empresariales, con un incremento de la competencia y diversas absorciones que marcan una clara tendencia a la concentración en torno a dos grandes grupos familiares.

Actualmente la subsistencia de la mayoría de líneas de interior depende por completo de las ayudas públicas, establecidas de forma más o menos constante a partir de los años 80, y que se han convertido en indispensables para la continuidad de unos mínimos servicios, de gran importancia para el medio rural.

En la costa, la saturación e incluso el colapso de las infraestructuras viarias y el elevado impacto medioambiental que provoca el uso indiscriminado de los medios privados han llevado a las distintas administraciones a buscar nuevas medidas, no siempre efectivas, que permitan hacer del transporte público una alternativa al vehículo particular.

En este contexto cabe entender el establecimiento de un sistema tipo BRT⁸ como el Tram de Castelló o el plan de potenciación del transporte público incluido en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del Ayuntamiento de Castelló, o el futuro Plan de Movilidad Metropolitana de Castelló, así como planes similares que han empezado a aplicarse en otras localidades de la Plana.

La reciente presentación de los nuevos proyectos de servicios públicos regulares de viajeros de la Comunidad Valenciana viene a acabar con una situación irregular que se arrastraba desde hace años, con sucesivas prórrogas de las antiguas concesiones. Sin embargo, los nuevos servicios propuestos, si bien solventan algunos de los problemas existentes en la red actual, tampoco parece que resuelvan, en principio, las principales carencias del transporte público de la provincia, manteniendo en buena medida la estructura básica que ya existía incluso en la preguerra.

2. Objetivos

El primero y principal objetivo de la tesis ha sido analizar en qué medida la red castellonense de transporte de viajeros por carretera, tanto la actual como la propuesta en los nuevos proyectos, y tanto en su estructura de líneas como en la oferta de servicios, responde a un patrón heredado de los tiempos en que dicha red fue constituida. Este primer objetivo principal va acompañado de un segundo, el de analizar la evolución histórica del sector del transporte de viajeros por carretera en la provincia. Otros objetivos secundarios derivados de los dos primeros son:

- Comprobar en qué medida la red de autobuses ha ido adaptándose a los cambios demográficos, sociales o las variaciones acaecidas en los centros de referencia de la provincia.

⁸*Bus Rapid Transit* o autobús de tránsito rápido: sistema de transporte público mediante autobuses, con carriles reservados, plataformas de acceso y preferencia semafórica, que permiten una mayor velocidad comercial (Taotao Deng y John D. Nelson, "Recent Developments in Bus Rapid Transit: A Review of the Literature", en *Transport Reviews*, vol. 31, 2011, pp. 69-96, [en línea], DOI: 10.1080/01441647.2010.492455, consultado 5 de junio de 2019). Para otros autores, como Vuchic, «Rapid transit modes (...) have high speed, capacity, reliability, and safety. All existing rapid transit systems utilize guided technologies (rail or rubber tire), which permit the operation of trains (high capacity) and automatic signal control (high safety)». (Vukan R. Vuchic, "Urban passenger transportation modes", en George E. Gray y Lester A. Hoel (Eds.), *Public Transportation*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey (EE.UU.), 1992, p. 85). Sobre las características de este sistema, y su comparación con otros sistemas de tránsito rápido, consultar Thomas B Deen y Richard H. Pratt "Evaluating rapid transit", en George E. Gray y Lester A. Hoel (Eds.), *Public Transportation*, pp. 293-332.

- Conocer con mayor profundidad la evolución histórica de la red de transporte público de viajeros por carretera en la provincia de Castelló y sus características.
- Estudiar las características y evolución tanto de la red actual como de la propuesta en los nuevos proyectos.
- Analizar las causas de creación, modificación o extinción de las líneas y servicios, atendiendo al contexto histórico, demográfico y socioeconómico de cada momento.
- Determinar la adecuación e idoneidad de la red para las necesidades actuales, detectando las posibles deficiencias en la actual estructura de servicios.
- Proponer mejoras y soluciones a los problemas que hayan podido detectarse, dentro del ámbito de estudio de la tesis.
- Determinar la composición y estructura del sector en cada momento histórico.
- Identificar los empresarios y sociedades que integran, en cada momento, el sector, así como conocer su origen y trayectoria.
- Establecer las causas y circunstancias que han determinado la creación, modificación o desaparición de las empresas de autobuses en la provincia.
- Analizar la influencia que los aspectos técnicos, legislativos, sociales, políticos o económicos tienen en el surgimiento, devenir o desaparición de las empresas.
- Conocer la situación actual del sector y sus perspectivas de futuro.

La carga adicional que el estudio de los nuevos proyectos de concesiones ha supuesto, así como el gran volumen de material ya producido, ha hecho necesario reorganizar algunos aspectos y renunciar a algunos objetivos secundarios que, aunque interesantes, suponían una cierta desviación sobre las líneas principales de investigación: así, el análisis pormenorizado de los aspectos sociolaborales del sector han quedado simplemente integrados en el estudio general sobre el contexto y evolución histórica. Asimismo, se han eliminado los capítulos complementarios sobre la evolución del sector carrocero de la provincia y el referente al patrimonio industrial resultante del transporte. Ambos capítulos, que se encontraban ya bastante perfilados, bien podrían servir como artículos en un futuro.

3. Hipótesis y preguntas de investigación

La hipótesis fundamental de la presente tesis es que la red actual obedece a un modelo obsoleto, diseñado sobre una realidad y unas necesidades muy distintas de las actuales, y que presenta por tanto carencias y disfuncionalidades.

Esta hipótesis ha sido en parte corroborada recientemente por la propia Conselleria que, en el prólogo de los nuevos proyectos de servicios de viajeros por carretera, hechos públicos a lo largo de 2018, en el transcurso de la realización de esta tesis, afirma que el «sistema vigente obedece a un

modelo obsoleto, diseñado a base de criterios y necesidades de hace más de 50 años, que evidencia carencias y disfuncionalidades con la realidad de la sociedad actual».⁹

Otras hipótesis secundarias son:

- El agudizamiento del éxodo rural y el despoblamiento del interior interrumpieron el proceso de expansión de líneas e incremento de servicios por el interior, sumiendo en un letargo la oferta de servicios en esas comarcas hasta la actualidad.
- El incremento de la oferta en las áreas del litoral no se ha ajustado al crecimiento demográfico y urbanístico experimentado en dichas zonas en las últimas décadas.
- La tendencia histórica de las empresas a la concentración está conduciendo al sector hacia una situación de duopolio.

De los anteriores objetivos e hipótesis surgen diversas preguntas de investigación que marcarán el trabajo, siendo la principal cuestión si la red de transporte público de viajeros por carretera en la provincia de Castelló conserva principalmente un esquema heredado de los tiempos en que dicha red fue configurada, o responde a la actual situación demográfica y los presentes flujos de movilidad. Otras preguntas de investigación son las siguientes:

- ¿Cuál ha sido la evolución histórica de la red de líneas y de la oferta de servicios de autobuses?
- ¿En qué medida se ha ido adaptando a las necesidades de la población y a la distribución demográfica?
- ¿Qué deficiencias e inadecuaciones presenta la red actual?
- ¿Qué novedades presentan los nuevos proyectos de concesiones? ¿Contribuyen a solventar las actuales deficiencias?
- ¿Cómo ha ido evolucionando el sector del autobús en la provincia de Castelló?
- ¿Qué causas han influido en el sector, o han provocado la aparición o extinción de las empresas?
- ¿De qué sector económico procedían los empresarios del transporte?
- ¿Qué influencia tuvo la Guerra Civil en el sector?
- ¿Cuál es la situación actual del sector?
- ¿Qué perspectivas de futuro presenta? ¿Se avanza hacia un duopolio entre dos grandes grupos familiares? ¿Qué papel desempeñarán las microempresas supervivientes en un futuro escenario presuntamente duopolizado?

Responder a estas preguntas para comprobar las hipótesis formuladas y lograr los objetivos de esta

⁹*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 5, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742840/Projecte+CV-001MorellaVinar%C3%B2sCastell%C3%B32003.pdf/4f9b44cd-c2ac-4fa9-8603-336a0ca45537> (consultado 5 de junio de 2019).

investigación van a ser el propósito de esta tesis. Ello exige compaginar aspectos geográficos e históricos dando lugar a un trabajo que, si bien es eminentemente una investigación histórica, presenta un marcado componente geográfico y humanístico.

4. Metodología

Para lograr estos objetivos se ha realizado un amplio trabajo de consulta bibliográfica, investigación en archivos públicos y privados, visitas a empresas, entrevistas personales, búsqueda de documentación gráfica, así como trabajo de campo, como se explica a continuación.

4.1. Consulta bibliográfica

En cuanto a la consulta bibliográfica, cabe distinguir entre la bibliografía referente a aspectos geográficos e históricos de la provincia de Castelló y la que trata específicamente temas relacionados con el transporte por carretera.

En el primer grupo la lista de títulos es amplia y variada. De todos ellos se han extraído datos e información sobre el marco geográfico de la provincia de Castelló, su estructura económica y demográfica, red de carreteras y ferrocarriles, servicios, procesos de urbanización e industrialización o centros de referencia, y su evolución desde principios del siglo XX.

De esta manera se ha podido determinar cómo ha ido variando la población castellonense a lo largo del último siglo y su distribución, la localización de los centros económicos y de servicios, o la extensión de la red viaria. Así, se han analizado procesos como el de concentración demográfica en el litoral y la despoblación del interior, la consolidación del clúster industrial cerámico, la urbanización del litoral asociada al crecimiento demográfico y al auge turístico, la evolución de la red de vías de comunicación, con la extensión de la red de carreteras o la desaparición del tranvía a vapor, o el surgimiento de nuevos centros de referencia con la apertura de centros educativos u hospitalarios.

La elección de la provincia como ámbito territorial de la tesis puede parecer actualmente como obsoleta, inadecuada o extremadamente localista. Sin embargo, la provincia ofrece una extensión asequible para ser tratada con gran profundidad, al tiempo que lo suficientemente amplia para participar de tendencias más generales. Un marco geográfico más extenso (Comunidad Valenciana, por ejemplo) habría hecho inviable un análisis tan pormenorizado.

Frente a la abundante bibliografía sobre la geografía e historia de la provincia, los títulos publicados sobre la historia del transporte son más escasos, especialmente los referidos al transporte de viajeros por carretera. No ocurre así tanto con el ferrocarril, cuya importancia histórica se pone de manifiesto en un significativo número de publicaciones.

En este sentido, destaca a nivel valenciano la Cátedra Demetrio Ribes, un centro de estudios sobre la historia del transporte y la obra pública constituida por la Conselleria d'Habitatge, Obres

Públiques i Vertebració del Territori y la Universitat de València. A lo largo de sus quince años de existencia, esta Cátedra tiene en su haber un buen número de monográficos sobre la historia del ferrocarril en la Comunidad Valenciana, coordinados por Inmaculada Aguilar, a los que se suman otras obras de la misma autora publicadas independientemente de dicha Cátedra.

Publicadas por otros organismos, existen obras de otros autores sobre la historia del ferrocarril en la provincia de Castelló, como la editada por la Diputación con motivo del 150 aniversario de la llegada del ferrocarril a Castelló.¹⁰ Caso similar es la obra que en 1999 publicó el Instituto de Cultura Alto Palancia y la Fundación Bancaja sobre el centenario de la llegada del ferrocarril a dicha comarca¹¹, si bien la obra de referencia para el estudio del Ferrocarril Central de Aragón (FCA) es el libro de Carlos Sanz Aguilera.¹² La Panderola centra también diversos estudios, destacando los de Raül Pons¹³ y Juan Peris Torner,¹⁴ este último siendo autor de otras investigaciones sobre ferrocarriles secundarios y de vía estrecha de la provincia.

En general, una extensa bibliografía que da cuenta de la relevancia histórica, económica, social o patrimonial que el ferrocarril ha tenido y tiene en nuestra sociedad. Sin embargo, el autobús, pese al impacto que ha supuesto sobre la forma de vida y la relación de la población con su territorio, contribuyendo de manera decisiva a la vertebración del espacio geográfico actual, apenas ha sido objeto de algunos contados estudios.

La mayoría de las publicaciones sobre este tema presentan un carácter marcadamente local, dedicándose casi todas ellas a la historia de algunas empresas o a los servicios urbanos de las principales capitales españolas. En este grupo cabe citar los dos libros editados por la Hispano de Fuente En Segures (HIFE) con motivo de su 75 aniversario y de su centenario,¹⁵ y de la obra de Ernest Nabàs sobre Autos Vallduxense (AVSA).¹⁶ En todo caso, la cantidad de publicaciones de este tipo en España es abrumadoramente menor en comparación con la existente en otros países europeos, donde existen incluso editoriales especializadas.

Mucho más escasos aún son los trabajos que analizan la historia de los servicios de autobuses desde una perspectiva más general, a nivel provincial, regional o estatal, siendo reducidísimo el número de autores que han estudiado estos temas, muchas veces en relación con el ferrocarril. Entre estos,

¹⁰Esteban Gonzalo Rogel, Xavier Jiménez Belenguer, Enrique Andrés Gramage, Juan Peris Torner y Fernando Monroy Peña, *150 años de la llegada del ferrocarril a Castellón*, Federación de Amigos del Ferrocarril de la Comunidad Valenciana, Diputación de Castelló, 2013.

¹¹Vicente Gómez Benedito (Coord.), *Cien años de tren en el Alto Palancia, 1898-1998*, Instituto de Cultura Alto Palancia y Fundación Bancaja Segorbe, Segorbe, 1999.

¹²Carlos Sanz Aguilera, *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*, Saraqusta, Zaragoza, 2010.

¹³Raül Pons Chust, *La Panderola*, Brosquil Edicions, València, 2002.

¹⁴Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana, 1888-1963*, Ayuntamiento de Castelló, 1993.

¹⁵*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, HIFE, Barcelona, 1991 y Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, Tartaruga Edicions, Tortosa, 2015.

¹⁶Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, la Vall d'Uixó, Centre d'Estudis Vallers, 2016.

apenas se pueden encontrar los referidos al sureste andaluz,¹⁷ a la provincia de Girona,¹⁸ o el artículo de José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez y Rita Ruiz sobre el transporte de viajeros por carretera en España entre 1924 y 1936.¹⁹

En cuanto al ámbito valenciano, resulta absolutamente indispensable la obra de Carmen Sanchis Deusa *El transporte en el País Valenciano*,²⁰ que analiza con gran profundidad la evolución histórica del transporte terrestre valenciano y la situación existente en la segunda mitad de los años 80. Se trata de un trabajo que ha resultado básico y fundamental para la realización de esta tesis, pudiéndose afirmar que ha sido, sin duda, la obra de referencia para su elaboración.

En cuanto a las publicaciones de la Cátedra Demetrio Ribes, tan prolifas en temática ferroviaria, apenas sí tratan el transporte por carretera, pudiéndose citar únicamente el Cuaderno n.º 8 del Museo del Transporte *El Tram de Castellón, un paseo por la ciudad*,²¹ que analiza las transformaciones urbanísticas llevadas a cabo en la ciudad para la puesta en marcha del transporte de vía reservada.

Con un ámbito territorial exclusivamente provincial, la bibliografía existente se limita, además de los títulos ya citados sobre AVSA e HIFE y el cuaderno de la Demetrio Ribes, a diversos artículos periodísticos de Francisco Pascual, referidos a la historia de las principales concesionarias de la provincia, así como al libro *Historia del transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*,²² de quien esto escribe. En este último caso, se ha preferido obviar dicha obra y no emplearla en la elaboración de esta tesis, acudiendo en su caso a las fuentes originales. Junto a estos títulos, la importancia que la empresa HIFE llegó a alcanzar a nivel nacional la ha hecho objeto de estudio para algunos investigadores e historiadores locales, lo que ha dado como resultado diversos artículos, especialmente centrados en los primeros años de existencia de la sociedad.

Esta ausencia de trabajos similares referidos a otros ámbitos geográficos dificulta, incluso impide, el establecimiento de estudios comparativos de la situación castellanense con la de otros territorios, lo que indudablemente lastra los resultados del análisis de la tesis. Ojalá este trabajo abra camino a otras investigaciones que permitan solventar esta carencia. En todo caso, se incluyen a lo largo de la obra breves comparaciones entre la situación castellanense y la de otras áreas cuando ha sido posible obtener suficiente información, si bien estas comparativas acaban siendo poco sistemáticas

¹⁷Domingo Cuéllar Villar, *Los transportes en el sureste andaluz (1850-1950)*, Economía, Empresas y Territorio, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2003

¹⁸Josep Vert Planas, *Els transports a Girona*, Museu del Montgrí i del Baix Ter, Torroella de Montgrí, 1994.

¹⁹ ¹⁹José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...".

²⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*.

²¹Inmaculada Aguilar Civera, *El TRAM de Castellón. Un paseo por la ciudad*, Conselleria d'Infraestructures i Transport, València, 2008.

²²Pablo Marco Dols, *Historia del transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2016.

por la falta de datos.

Completan la bibliografía empleada algunos títulos sobre aspectos legislativos del transporte por carretera, recomendados por la catedrática M^a Victoria Petit, así como diversas obras sobre historia de la automoción, todas ellas de referencia, destacando el libro de César Ariño sobre autobuses españoles,²³ los trabajos de autores como Manuel Lage²⁴ y Joaquim Ciuró²⁵ sobre la automoción española y *The Complete Encyclopedia of Commercial Vehicles*, del prestigioso editor G. N. Georgano.²⁶ Lo específico de muchos de estos títulos ha hecho necesaria su consulta en bibliotecas especializadas, especialmente la del Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia, Guipúzcoa) y la Biblioteca del Automóvil de Salvador Claret (Sils, Girona).

Pese a la importancia del trabajo bibliográfico, una gran parte de la información necesaria para esta tesis se ha obtenido de fuentes hemerográficas y guías comerciales, con un gran trabajo de consulta. Se han revisado todos los números disponibles en el Archivo Histórico Municipal de Castelló del *Heraldo de Castellón* entre 1909 y 1938, así como el *Mediterráneo* desde 1938 hasta su completa digitalización en 2002. Respecto a esta última cabecera, ha resultado de gran utilidad la aplicación disponible en la Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, que permite una sencilla y rápida búsqueda de los números comprendidos entre 1969 y 1986. En los últimos años, la generalización de las publicaciones en línea ha permitido ampliar la búsqueda a otras cabeceras de prensa local como *Levante de Castelló*, así como revistas especializadas en transporte de viajeros por carretera como *Nexo Bus* o *Revista Viajeros*.

Resulta llamativo comprobar cómo la repercusión que los servicios de viajeros por carretera tienen en prensa va paralela a la valoración social que este medio de transporte tiene en cada momento histórico. Así, en las primeras décadas, la prensa recogía profusamente cualquier novedad sobre estos temas, sucediéndose los sueltos que informaban sobre inauguraciones de líneas, incorporaciones de nuevos vehículos, suspensiones de servicio, cambios de horario o cualquier otra modificación. Este hecho pone de manifiesto la importancia que estos servicios tenían en la sociedad.

A partir de los años 60, en cambio, se reducen drásticamente las menciones, resultando bastante difícil reconstruir la historia a partir exclusivamente de fuentes hemerográficas. El mayor número de noticias se refieren a accidentes de tráfico en los que se ven involucrados autobuses, así como a quejas por deficiencias del servicio.

²³César Ariño Planchería, *De Hispano a Pegaso: 100 años de transporte público en España*, autoedición del autor, Barcelona, 2008.

²⁴Manuel Lage Marco y Christian Manz, *Hispano-Suiza/Pegaso: un siglo de camiones y autobuses*, Lunweg, Barcelona, 1992, y Manuel Lage, José Feliu et al., *El automóvil en España*, Susaeta, Madrid, 2015.

²⁵Joaquim Ciuró Gabarro, *Historia del automóvil en España*, Ceac, Barcelona, 1970.

²⁶G. N. Georgano y G. Marschall (Eds.), *The Complete Encyclopedia of Commercial Vehicles*, Motorbooks International, Osceola, Wisconsin (EE. UU.), 1979.

Desde esas fechas y hasta la actualidad, la información sobre líneas y horarios aparecida en prensa es escasa, confusa y, en la mayoría de casos, errónea y enormemente desfasada, lo que dificulta la labor de determinar la oferta de servicios de los años 70 y 80, resultando totalmente imposible a partir de mediados de la década de los 90, salvo en el caso de las líneas urbanas.

Caso similar se da en las guías comerciales, también consultadas en el Archivo Histórico Municipal de Castelló. Existe un buen número de guías disponibles desde finales del siglo XIX hasta la postguerra, con una completa información sobre líneas de autobuses y ferrocarriles, con sus recorridos, horarios y tarifas. Según el año y la edición, en algunos casos contiene información sobre líneas de toda la provincia y en otros sólo con los servicios con cabecera en la capital.

Asimismo, estas publicaciones, como su propio nombre indica, contienen una guía de profesionales y servicios de todos los municipios de la provincia, extremadamente útil a la hora de conocer la actividad previa profesional, o incluso política, de los empresarios que se inician en el sector del transporte. A partir de los años 50 la publicación de estas guías se reduce drásticamente, dejando además de contener información sobre servicios de viajeros.

En cuanto a ferrocarriles, a partir de esas fechas y hasta finales de los años 80 hay que recurrir a los *Horarios-Guía de Ferrocarriles* y a las propias guías de horarios y libros de itinerarios de RENFE (en este caso se han consultado los obrantes en la colección particular de Enrique Andrés Gramage y en el fondo de la Asociación Turolense de Amigos del Ferrocarril, ATAF). Más complejo resulta encontrar información sobre los servicios de autobuses, debiendo recurrir a los poco fiables horarios que aparecen esporádicamente en prensa.

El papel de las antiguas guías comerciales es en cierta medida continuado en los años 80, 90 e incluso la primera década de 2000 por las guías telefónicas. Si bien estas publicaciones no recogen ningún tipo de información sobre líneas, sí permiten conocer con gran precisión las empresas existentes en el sector del autobús cada año. En este sentido, han resultado de enorme utilidad para la elaboración de esta tesis, especialmente las conocidas como *Páginas Amarillas*. El principal problema resulta, en muchos casos, poder encontrar las propias guías, ya que parece que no se preservan en ningún archivo.

4.2. Consulta de fuentes primarias

En cuanto a las fuentes primarias, se han consultado diversos archivos oficiales, concretamente los municipales de Castelló, Borriana, Morella, Segorbe, Vila-real y Vinaròs, el de la Diputación de Castelló, el de la Jefatura Provincial de Tráfico (JPT), el de la Cámara de Comercio (AHCCCS), el Histórico Provincial (AHPC), el del Reino de València (ARV) y el Archivo General de la Administración (AGA).

En el primero de ellos, el Histórico Municipal de Castelló (AHMC), se han consultado, además de las fuentes hemerográficas y guías comerciales antes comentadas, los libros de actas de la Comisión

Permanente y del Pleno del Ayuntamiento de Castelló de diversas fechas. Estos aportan abundante información principalmente sobre el servicio urbano de autobuses.

Respecto a los archivos de Borriana, Morella y Segorbe, la consulta se ha realizado por correo electrónico, ya que la ausencia de documentación sobre transporte de viajeros hacía inútil la visita. En el caso de Borriana, interesaba consultar el libro de actas del año 1932, cuando se autorizó un servicio urbano entre el municipio y la pedanía de les Alqueries de Santa Bàrbera, pero dicho libro fue destruido en un incendio. En el de Morella, el Fondo Pascual recoge escasa documentación sobre la empresa Hispano Suiza del Maestrazgo-Transportadora Morellana. En cuanto al de Segorbe, no disponen de documentación sobre este tema, aunque recientemente han recibido un lote de documentos referente a la Expreso Segorbina, que se encuentra a la espera de su clasificación, lo que haría interesante su visita en un futuro. La documentación obtenida en los archivos de Vila-real (AMV-R) y Vinaròs (AMV) se ha limitado, en el primer caso, a la autorización para el establecimiento del primer servicio urbano en 1930, y a diversos documentos y patentes de circulación en el archivo vinarocense.

La totalidad de la documentación consultada en el archivo de la Diputación de Castelló se refiere de manera exclusiva a la Red de Trolebuses de La Plana (RTLPL), que se comenzó a gestar en 1942, permaneciendo en activo hasta 1969. Asimismo, en dicho archivo se han consultado diversos números del *Boletín Oficial de la Provincia (BOP)* de la década de los 20, en los que aparecen anuncios de autorización de servicios de viajeros. Aunque esta colección se encuentra digitalizada y accesible en línea, la consulta virtual solía ser problemática, siendo necesaria en ocasiones la consulta física.

En cuanto al Archivo Histórico Provincial, dispone de un amplio fondo procedente del Gobierno Civil. La documentación consultada corresponde principalmente al fondo de Hacienda y de Transportes. En el primero se ha obtenido información sobre la tributación de las empresas del sector de las décadas de los 20 y 30 y algunos años de las décadas de los 50 y 60. Los datos, sin embargo, son poco sistemáticos. Respecto al segundo, contiene numerosa documentación sobre expedientes de servicios de autobuses tramitados desde la postguerra hasta principios de los años 60. En ellos se puede encontrar documentación sobre solicitudes de líneas y servicios discrecionales, incidencias, peticiones, reclamaciones o sanciones. Especialmente útil ha resultado un completo informe de 1962 en el que se especifican todos los servicios en funcionamiento en aquel momento, detallando el recorrido, paradas, tarifas, horarios y expediciones, lo que ha permitido reconstruir perfectamente la estructura de líneas y oferta de servicios. En fase de catalogación se encuentra en el AHPC el fondo procedente de Tráfico, que hubiera sido interesante consultar.

Pese a que, desgraciadamente, con la crisis fue suprimida la plaza de archivero-documentalista del

Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Castelló, ha sido posible su consulta bajo petición. Las principales fuentes de información han sido los censos electorales y los anuarios estadísticos, si bien los datos son a menudo discontinuos. En todo caso, se ha podido obtener la recaudación de las empresas del sector en la primera mitad de la década de los 30 que complementan a los procedentes del AHPC, siendo el ejercicio 1935 el que contiene información más completa. Asimismo, también se han encontrado datos sobre tamaño de flotas de preguerra, así como de viajeros entre los años 1968 y 1971. De nuevo la poca continuidad de estos impide que puedan aprovecharse para análisis más amplios.

En cuanto a las consultas realizadas en la Jefatura Provincial de Tráfico de Castelló y el Archivo del Reino de València se han limitado a los registros y expedientes de matriculaciones de vehículos. Se trata de una información meramente complementaria que ha permitido obtener detalles acerca de diversas características de las flotas (marcas de los vehículos, capacidad, antigüedad, etc.), lo que contribuye a perfilar mejor cómo era la realidad de los servicios en cada periodo. De acuerdo con la normativa vigente en Protección de Datos, estas consultas han tenido como fecha límite más reciente el año 1968.

Pero sin duda ha sido el Archivo General de la Administración, sito en Alcalá de Henares, el de referencia para la realización de esta tesis, sirviendo todos los demás para complementar, completar y contrastar la información obtenida en el complutense. El AGA alberga los expedientes completos de adjudicación de todas las concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera tramitadas en España hasta el año 1970.

La documentación obrante en el AGA se encuentra repartida en dos agrupaciones documentales, ambas dentro de la serie *Expedientes de Concesión de Servicios de Transporte por Carreteras*, (IDD (04)061.000 (680 cajas con fechas extremas 1952-1970) e IDD (04)084.000 (316 cajas con fechas extremas 1924-1950)).

La primera serie recoge los miles de expedientes tramitados por el Ministerio de Obras Públicas al amparo de la legislación de 1947, mientras que la segunda lo hace respecto a los cursados con la legislación de 1924. Estos últimos se encuentran incluidos en una base de datos y ordenados por provincias y líneas, facilitando mucho la consulta.

Respecto a las líneas que discurren total o parcialmente por la provincia de Castelló, en la agrupación (04)084 se han encontrado 112 expedientes, con fechas extremas 1925-1946, mientras que en la agrupación (04)061 se han podido localizar 69, con fechas extremas 1952-1970.

Por lo general cada uno de los expedientes contiene unos documentos comunes: solicitud del interesado, acompañado de una memoria del proyecto y un estudio económico en los que se especifica la longitud de la línea, paradas, horarios y expediciones, material móvil asignado, motivación, precio de los billetes, gastos previstos, amortización, etc. En muchos casos esta

solicitud viene acompañada de algún escrito de apoyo a la iniciativa firmado por los ayuntamientos beneficiados o fuerzas vivas de las localidades de tránsito.

El proyecto solicitado era sometido a diversos informes, tanto de un ingeniero de Obras Públicas del Ministerio, que debía estudiar la viabilidad y conveniencia del proyecto, como de las diversas administraciones implicadas (ayuntamientos, Diputación y, durante el franquismo, por el Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones). Fundamental resultaba también el informe de la correspondiente Junta Provincial de Coordinación de Transportes, integrada por representantes ferroviarios y carreteros, que podía rechazar el proyecto si lesionaba los intereses de algunos de los miembros. Todos estos documentos acompañan al expediente, así como la resolución final en la que se especifican los parámetros que deben regir el servicio. La tramitación de cada expediente podía demorarse durante varios años.

También se ha empleado en esta tesis diversa información estadística facilitada u obtenida de las administraciones públicas. En este caso, la situación ha sido enormemente dispar. Los mejores resultados se han obtenido en el Ayuntamiento de Castelló, que ha mostrado desde el primer momento una gran disposición para colaborar, facilitando datos estadísticos amplios y completos sobre viajeros en las líneas urbanas. También se encuentran disponibles a través de la web del Ayuntamiento otros datos referentes, por ejemplo, al presupuesto municipal en transportes, lo que ha permitido realizar análisis multifactoriales.

Contrasta la respuesta del Ayuntamiento con la obtenida de la Conselleria d'Habitatge, que ha ofrecido datos escasos y, tras un somero análisis, poco fiables. La información estadística procedente de esta Administración se ha obtenido básicamente mediante dos vías: por un lado, los datos sobre viajeros, recaudación y otros parámetros facilitados directamente por la misma; por otro lado, los que se incluyen en las dos agrupaciones de proyectos de servicios públicos de viajeros disponibles, el primero correspondiente al fallido intento de 2014-2015 y al actual de 2018-2019. En todo caso, los datos proceden inicialmente de la misma fuente, las propias empresas concesionarias.

Lamentablemente, y como se ha señalado, la fiabilidad de estos datos se ve comprometida tras un primer análisis. Las principales causas para esta afirmación son las discrepancias que sobre un mismo parámetro presentan algunas cifras según la fuente que se consulte, así como otras incongruencias (líneas sin servicio que en las estadísticas presentan tráfico de viajeros, número idéntico de usuarios en una misma línea en distintos años, etc.). Todo ello invita a tomar estos datos con cautela, si bien, dentro de las debidas reservas, resultan bastante útiles. El Gobierno de Aragón, en cambio, ofrece de forma abierta los datos estadísticos sobre transporte de viajeros, resultando de fácil consulta.

La búsqueda de información en las propias empresas se ha limitado lo máximo posible en previsión

de las reticencias que pudieran mostrar (habida cuenta del carácter familiar de la mayoría de ellas) y para no alterar el normal funcionamiento de las mismas. En general es escasa la documentación histórica que conservan, con la salvedad de algunas fotografías antiguas en el mejor de los casos. Por ello, el trabajo de investigación en las empresas se ha reducido a mantener entrevistas con sus responsables y algunos antiguos trabajadores, que han sido fuentes muy valiosas. Es de lamentar la falta de colaboración de algunas empresas, especialmente de RENFE, de la que se sigue esperando contestación.

El grueso de información sobre la historia de las empresas se ha obtenido a través del Registro Mercantil, donde se encuentran depositadas copias de los estatutos, y de las sucesivas modificaciones de estos, de un gran número de sociedades tanto activas como extinguidas, algunas incluso constituidas a principios del siglo XX. Sin embargo, sólo disponen de información sobre sociedades constituidas como tal, no de empresarios individuales, cuya trayectoria resulta mucho más difícil de investigar. Para este trabajo se ha consultado principalmente el Registro Mercantil de Castelló, así como el de València en algunos casos puntuales. La información referente a los balances y cuentas de resultados de las empresas se ha consultado mediante la base de datos SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos), disponible en línea a través de la Biblioteca de la UJI.

Internet ha sido, pues, una importante fuente en la que se encuentra disponible una vasta cantidad de información. Como se ha ido viendo, a través de la web se ha accedido a diversos artículos, consultado la hemeroteca virtual u obtenido información estadística sobre líneas de viajeros, proyectos, aforos de tráfico, etc. Para ello se han visitado habitualmente las páginas web del Ministerio de Fomento y la Conselleria d'Habitatge, repositorios, revistas en línea y otros recursos.

De gran utilidad ha sido la web del *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, donde se han consultado todos los anuncios de adjudicación de servicios regulares, publicados tanto en la *Gaceta de Madrid* como en el *BOE*, así como la web del *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV)*. También han resultado una fuente fundamental las páginas web de las propias empresas. Aunque generalmente la información histórica que ofrecen es muy escasa, permiten consultar cómodamente todos sus servicios actuales: líneas, horarios, recorridos, etc., siendo prácticamente la única manera de conseguir esa información. La comprensibilidad de estos horarios y rutas es del todo dispar, incluso en una misma empresa, siendo algunos sumamente sencillos y otros del todo incomprensibles, incluso para quien está habituado a manejar este tipo de documentos. Un buen ejemplo de esto último es el horario representado en la imagen 1, correspondiente al actual de la línea Borriana-Port-Grau.

Sobre este punto es necesario indicar que, si bien la digitalización facilita considerablemente el acceso a la información sobre los servicios actuales, la consiguiente ausencia de soporte físico hace que sea prácticamente imposible consultar tablas de horarios y servicios que ya no se encuentran en

vigor, pues no se conservan en ningún soporte. Ante esta situación resulta conveniente que sea el propio investigador interesado el que periódicamente se descargue y archive estos datos, para poder consultarlos cuando le sea necesario.

Imagen 1. Horario y esquema de la línea Burriana-Port-Grau vigente en mayo de 2019

Fuente: *Línea Burriana Puerto Grao*, Hispano del Cid, S.A., [en línea], <http://www.hicid.es/wp-content/uploads/10.pdf> (consultado 5 de junio de 2019).

Esta circunstancia se une a otra ya comentada: la progresiva disminución, casi desaparición, de la información sobre servicios regulares de viajeros aparecida en prensa, guías o publicaciones

similares, así como la escasa fiabilidad de la misma. La confluencia de ambos hechos crea la paradójica situación que resulta mucho más sencillo obtener información sobre los servicios de viajeros de las décadas de 1910-1960 que de los últimos años.

Siguiendo con los medios digitales, una fuente imprevista de información han sido los numerosos grupos que sobre fotografías antiguas e historia local existen en algunas redes sociales, especialmente Facebook. En ellos los distintos usuarios comparten fotos de su municipio o comarca, con profusión de comentarios sobre las mismas. De tal utilidad han sido en la elaboración de la tesis, permitiendo obtener documentación gráfica, anécdotas, detalles o contactos, que quien esto escribe se ha creado un perfil específico para este fin en dicha red social, llegando a participar en más de una veintena de grupos de este tipo, de todas las comarcas de la provincia.

4.3. Trabajo de campo y entrevistas

Todo esto se ha complementado con un extenso trabajo de campo, con visitas a la mayoría de empresas del sector de la provincia y a cada uno de los municipios. En las empresas, aparte de mantener entrevistas con sus propietarios y algunos trabajadores, y en su caso consultar sus archivos, documentos gráficos, etc., se visitaron las instalaciones y se realizaron observaciones sobre la organización del trabajo. Asimismo, también se han visitado todos los municipios de la provincia, prestando especial atención a sus accesos, ubicación y estado de las paradas.

Profundizando algo más en el trabajo relativo a las entrevistas personales, se han realizado algo más de una veintena a lo largo de los tres años de investigación, resultando una fuente cualitativa de gran interés. Entre los entrevistados se encuentran algunos de los máximos responsables de las empresas en activo: Vicente Cuevas, de AMSA; José M^a Chavarría, de HIFE; Lorena Castillo, de Azahar; Domingo Aparici, de Domingo Bus; Pedro Vives, de Autos Vives; Montserrat Rodríguez, de Rutas Rodríguez; Manuel Mundina, de Viajes Mundina; Juan Herrero; Rafael Beltrán, de Furió; Patricia Altaba, de Automóviles Altaba; o el difunto Salvador Nabás, de AVSA, manteniéndose estas entrevistas habitualmente en el marco de la visita de campo a sus respectivas empresas. También se ha entrevistado a encargados o jefes de tráfico de estas y otras sociedades, como Daniel Caballero (Vía Reservada, S.A.), Alberto Sebastiá (Autos Mediterráneo en Vinaròs) o Juan Ignacio Barea (Furió en Sarrión).

Y sin desmerecer la información facilitada por estos entrevistados, de enorme interés y utilidad han resultado las entrevistas concedidas por personas ya retiradas que han estado vinculadas al sector, ya como trabajadores (Santiago Pitarch, Francisco Macías), inspectores o jefes de tráfico (José Bellver, Antonio Manzanar) o empresarios autónomos (José M^a Ramos, Nacho Ramos, Miguel Capdevila), destacando entre todas ellas las dos largas conversaciones mantenidas con Francisco Madrid, exconsejero delegado de HICID y una de las personas clave en el transporte provincial durante décadas.

Una vez concertada la entrevista, que salvo contadas excepciones era concedida sin grandes problemas, esta se desarrollaba, para una mayor comodidad del entrevistado, sin ningún sistema de grabación, tomando simplemente notas a mano. Asimismo, se realizaban prácticamente sin guion previo, aunque siempre había una batería de preguntas que se consideraba que el entrevistado podría resolver, cosa que no siempre ocurría. Muchas veces la entrevista derivaba en una rememoración de vivencias y anécdotas del entrevistado, que podían llegar a aportar datos e información relevante e inesperada, por lo que, lejos de reconducirlas, se alimentaban. En todo caso, la entrevista siempre se ha intentado llevar a cabo una vez se ha concluido el estudio del resto de fuentes, sirviendo así de complemento y, en su caso, de ayuda para la resolución de posibles dudas.

4.4. Análisis de la información. Tratamiento cartográfico y estadístico

A partir de todas estas fuentes se inició la elaboración de la tesis, siendo necesario previamente contrastar y verificar toda la información obtenida, analizando los datos y detectando y corrigiendo las posibles disparidades.

El fuerte componente geográfico de esta tesis hace que una gran parte de la información deba ser representada gráficamente mediante mapas. Para la realización del trabajo se han consultado mapas de diversas épocas. Sarthou, en su obra,²⁷ incluye diversos mapas, de gran utilidad para conocer la red de vías de comunicación a principios de siglo. También hay información sobre este tema en Sanchis Deusa²⁸ y en publicaciones de la Cátedra Demetrio Ribes,²⁹ que asimismo las ofrece en diversos formatos informáticos a través de la web del Institut Cartogràfic Valencià.³⁰

Se ha empleado también un mapa de carreteras de 1957, editado por Firestone Hispania, el mapa oficial de la provincia de 1988, editado por el Instituto Geográfico Nacional, perteneciente a la colección particular de don José Trullén (+), y el oficial de la Diputación de 1998, así como los mapas de carreteras y aforos disponibles en la web del Ministerio de Fomento, de varias épocas. Para los planos de Castelló, se han empleado como base los realizados por Francisco Carbó sobre la evolución urbana de la ciudad en diversos momentos históricos,³¹ así como los actuales de líneas disponibles en la web del Ayuntamiento y la empresa concesionaria.³²

Para la realización de mapas propios se ha empleado el programa de código libre QGIS, utilizando

²⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1989. (Facsimil de la edición original de 1913).

²⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*.

²⁹Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación. De la diligencia al TRAM*, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, València, 2013.

³⁰Institut Cartogràfic Valencià, [en línea], <http://www.icv.gva.es/va/> (consultado 13 de marzo de 2019).

³¹Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad y su término municipal*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2003, pp. 18-21.

³²*Plànol dels recorreguts de les línies d'autobusos urbans*, Ayuntamiento de Castelló, [en línea], http://www.castello.es/web20/archivos/menu0/1/adjuntos/Plano_Bus_2019_val.pdf (consultado 29 de abril de 2019).

diversas capas vectoriales disponibles de forma libre a través del Instituto Geográfico Nacional y el Institut Cartogràfic Valencià:

- Mapa vectorial de líneas límite municipales. Formato vectorial poligonal. Disponible en el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).
- Capa de núcleos de población. Formato vectorial poligonal. Disponible en CNIG.
- Línea costera de la Comunidad Valenciana. Formato vectorial lineal disponible en el ICV.

A partir de estos recursos se han elaborado diversos mapas base, sobre los que se ha trabajado mediante el programa de edición de imágenes GIMP.

En general, se ha optado por confeccionar mapas tanto de las líneas (marcando su recorrido mediante líneas, de distintos colores en función de la empresa operadora) como de la oferta de servicios (número de expediciones de ida y vuelta efectuadas en cada tramo, determinadas mediante el grosor de la línea) para cada área y subárea de influencia en las que se divide la provincia, determinadas básicamente a partir de las descritas por Sanchis Deusa³³ y Joan Carles Membrado,³⁴ y a su vez para cada uno de los seis momentos históricos analizados, como se desarrolla en el siguiente subapartado.

En cuanto al tratamiento estadístico de los datos disponibles, se ha centrado principalmente en el análisis de la población, el número de líneas, número de expediciones y número de viajeros, completado algunos casos por otros parámetros como los de recaudación. Estos datos han permitido establecer interesantes comparaciones entre la oferta de servicios y la población, el número de viajeros y la población, o el número de viajeros por expedición.

Para el estudio de las empresas, los principales datos tratados se refieren a la dimensión de la flota, oferta de plazas, recaudación y balance de resultados de cada empresa.

Para el capítulo referido al transporte urbano de Castelló, la disponibilidad de datos sobre el presupuesto municipal destinado a este servicio ha permitido relacionar parámetros como la inversión pública y el uso del autobús urbano por parte de la población, entre otros.

4.5. Estructuración de la tesis

Este trabajo se estructura en tres partes. La primera está formada por dos capítulos de introducción: en el primero se contextualiza el marco geográfico sobre el que se centra la investigación, definiendo sus características orográficas, climáticas o demográficas, entre otros factores determinantes en el desarrollo de los servicios de viajeros; el segundo ofrece una visión general y resumida de la evolución histórica del transporte de viajeros por carretera en la provincia, tanto respecto a la red de líneas y oferta de servicios como a la estructura del sector.

³³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 258-259.

³⁴Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, Editorial Prensa Valenciana, Castelló, 1992, tomo II, pp. 764-766.

Tras esta primera parte de introducción y contextualización general, y respondiendo al primer objetivo, la segunda parte del trabajo se centra en la evolución de la red de servicios de viajeros por carretera en la provincia, atendiendo a los distintos factores que condicionan su desarrollo (orográficos, demográficos, legislativos, centros de referencia, infraestructuras, etc.). Esta parte se estructura en ocho capítulos en los que se analiza concretamente la situación en cada una de las áreas y subáreas. Completa esta parte un capítulo referido específicamente al servicio urbano de la ciudad de Castelló.

La tercera parte del trabajo se centra en el segundo objetivo principal, y en ella se analiza la evolución histórica del sector del transporte de viajeros por carretera en la provincia, así como la influencia que factores legislativos, sociales, políticos o económicos tienen en su estructura, composición o cambios. Esta parte se estructura en dos capítulos. El primero comprende los primeros años de existencia del sector, desde la aparición de las primeras empresas (1909) hasta el fin de la Guerra Civil (1939), periodo durante el cual se crean las principales sociedades y se configura su estructura básica. El segundo abarca desde 1939 hasta la actualidad.

En ambas partes del trabajo se analiza la situación concreta del transporte público regular de viajeros por carretera en la provincia en cinco momentos históricos, correspondientes a los años 1910, 1935, 1961, 1986 y 1998, además del de realización de la tesis (2018). De esta manera se puede obtener una foto fija de la situación del transporte en cada una de esas fechas, pudiéndose así comparar de forma más sencilla la evolución y los cambios experimentados.

La elección de esos años en concreto responde fundamentalmente a la mayor disponibilidad de información, entre otras razones que se desglosan a continuación:

En 1910 ya han entrado en funcionamiento las primeras líneas de ómnibus, recogidas por la guía comercial de aquel año,³⁵ de la que se extraen los servicios de diligencias, ómnibus y ferrocarril. Igualmente resulta muy útil la obra de Sarthou Carreres para obtener información sobre la red viaria, centros de referencia y otros aspectos. De esta manera se obtiene una visión ajustada de la situación inicial.

El año 1935 se ha escogido por ser el anterior al estallido de la Guerra Civil, alcanzando la red de carreteras y de autobuses su máxima expansión antes de la destrucción que supondrá la contienda. Se trata, además, de un año sobre el que existe abundante y variada información. La referente a los servicios de autobuses y ferrocarriles está disponible en la guía comercial de aquel año,³⁶ mientras que la de carreteras se puede consultar en el libro de Sanchis Deusa³⁷. Además, en el AHCCCS existen datos estadísticos completos de este año sobre la recaudación de las empresas.

Respecto al año 1961, resulta una fecha intermedia entre la recuperación de la oferta tras la guerra y

³⁵*Anuario de la industria y el comercio. Guía de Castellón y su provincia*, Imprenta Barberá y Bastida, Castelló, 1910.

³⁶*Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castelló, 1935.

³⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 28.

postguerra y el inicio de la crisis de los servicios regulares. Su elección se debe no tanto a la relevancia de la fecha, sino a tratarse del único año de todo el periodo franquista del que se han encontrado datos oficiales completos. En el AHPC existe abundante información sobre los servicios de autobuses que operaban aquel año, así como de otros aspectos como composición de las flotas y tributación de las mismas, pudiendo dibujarse un completo panorama de la situación.

La elección del año 1986 responde a dos motivos principales. Por un lado, fue a finales de aquel año cuando se adjudicó la última de las concesiones unificadas de servicios de transporte de viajeros en la provincia, cuya tramitación se había iniciado a finales de la década anterior, consolidando la red provincial de autobuses la que sería su estructura básica en los siguientes años, tras los cambios que se venían experimentando desde los 60. Por otro lado, la disponibilidad de completa información justifica la elección de aquel año, pues el estado y características de la red valenciana en ese periodo fue estudiado en profundidad en la obra de Sanchis Deusa.

En cuanto al año 1998, su elección responde en parte a criterios similares a los de 1986, pues fue aquel año cuando fueron adjudicadas las convalidaciones de las concesiones de servicios de transporte de viajeros por carretera dependientes de la Generalitat Valenciana, lo que supuso algunas modificaciones en el mapa concesional. Los servicios de autobuses se han extraído de los propios anuncios oficiales de adjudicación de las concesiones, consultados en el *DOGV* del 1 y 6 de julio de 1998, así como en un folleto editado por la entonces Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Pese a todo, curiosamente, ha sido el año en el que más difícil ha sido obtener la información, debiendo emplear en algunos casos meras estimaciones ante la ausencia de datos oficiales.

Por último, el año 2018 es el de realización de la tesis, y supuestamente el último de vigencia del mapa concesional de 1998. La información de los servicios procede de las páginas web de las empresas concesionarias.

Ambas partes se completan con dos amplios anexos, que constituyen una parte fundamental de la tesis, en los que se ofrece información pormenorizada sobre cada municipio y empresa. De esta manera, la visión general de conjunto que se analiza en la segunda y tercera parte se ve incrementada con un análisis mucho más detallado y concreto.

El primero de los anexos, que complementa a la segunda parte, está formado por un conjunto de fichas municipales en las que, junto con información general sobre cada localidad, se indica su población, centros de referencia, vías de comunicación y servicios de transporte disponibles, tanto en la actualidad como en cada uno de los cinco momentos históricos antes indicados. Estas fichas forman un compendio de información estadística muy completa, y permiten al lector conocer exactamente, de una manera rápida y sencilla, cuál ha sido la evolución (o involución) de la oferta de servicios en cada municipio en concreto, así como de su demografía y centros de referencia.

La tercera parte del trabajo se complementa con el segundo anexo, consistente en una relación alfabética de todas las empresas (sociedades y empresarios individuales) de las que se tiene constancia que han realizado servicios de transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia, desde el establecimiento de los primeros en 1909 hasta la actualidad. En cada entrada de este anexo se indica el nombre o razón social de la empresa, forma jurídica, localización y una completa relación histórica de la misma que, a partir de los datos disponibles, permite al lector reconstruir la historia económica, social y técnica de cada una.

5. Aclaraciones sobre el léxico, lenguaje de género y uso de topónimos

En cuanto al uso de topónimos, en la elaboración de esta tesis se han empleado las formas recogidas en el Corpus Toponímico Valencià de la Acadèmia Valenciana de la Llengua,³⁸ para los topónimos correspondientes a la Comunidad Valenciana. Para los de otros territorios se ha optado por el topónimo oficial o, en su caso, el castellano. Respecto a cuestiones de género, se ha intentado en todos los casos posibles emplear fórmulas neutras, ciñéndose a la normativa de la RAE cuando ello no ha sido posible.

Por último, se incluyen algunas aclaraciones respecto al léxico específico de la materia utilizado en la tesis. Dentro de este conjunto se encuentran tanto palabras de uso corriente cuyo significado debe ser acotado para una mayor precisión y evitar confusiones, como otras palabras de carácter más técnico, que deben ser definidas para una mejor comprensión en la lectura.

La primera confusión puede darse en el concepto mismo de transporte. Para evitar entrar en discusiones teóricas, se ha optado por seguir las definiciones y clasificación recogidas por la legislación vigente en la materia. Así, según la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres,³⁹ se consideran transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica (art. 62.2). Por su objeto, pueden ser de viajeros o mercancías (art. 63), pudiendo distinguirse los primeros entre regulares (los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados) y discrecionales (los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido) (art. 64.1). Por último, los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser, por su utilización, de uso general (los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares) o de uso especial (los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado) (art. 67).

En el lenguaje cotidiano se emplean habitualmente y de manera indistinta y poco precisa términos como autobús, autocar y otros. Dado que se trata de la materia de estudio de esta tesis, es necesario

³⁸ *Corpus toponímic valencià*, Acadèmia Valenciana de la Llengua, [en línea], <https://www.avl.gva.es/corpus-toponimic-valencia> (consultado 29 de abril de 2019).

³⁹ *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, 31 de julio de 1987, modificado por Ley 9/2013, de 4 de julio.

una definición más precisa. Tanto la RAE como la legislación vigente contribuyen mínimamente a delimitar el significado de cada una de ellas, aunque no de forma definitiva. Por ello, se ha consultado también el glosario técnico recogido en la obra *Bus & Coach Recognition*.⁴⁰ Así, de acuerdo con todas esas fuentes, se distinguen entre los siguientes términos:

- Autobús: se emplea tanto de manera genérica para designar a cualquier automóvil de viajeros con capacidad para más de nueve plazas, incluido el conductor, como específicamente los de gran capacidad empleados en servicio urbano, con más de once metros de longitud y plazas sentadas y de pie.
- Autocar: vehículo automóvil de gran capacidad, destinado preferentemente a viajes turísticos y líneas de largo recorrido. De un acabado más lujoso que los autobuses y mejores prestaciones. Dispone de bodega para equipajes y piso elevado.
- Ómnibus: denominación empleada en ocasiones para designar a los autobuses anteriores a la década de 1930, especialmente los fabricados en los primeros años de la automoción.⁴¹

Entre los autobuses y autocares actuales, se pueden distinguir además las siguientes subcategorías:

- Microbús: automóvil derivado de furgoneta, destinado al transporte de pasajeros de nueve plazas, incluido el conductor.
- Minibús: automóvil destinado al transporte de pasajeros, con una capacidad máxima de alrededor de 25 plazas.
- Midibús: automóvil destinado al transporte de pasajeros, con una capacidad máxima superior a las 25 plazas, y una longitud de entre diez y once metros.

En cuanto a su construcción, se distingue entre los de estructura tradicional, semiportantes y autoportantes:

- Estructura tradicional: contruidos a partir de un chasis o bastidor que contiene los órganos mecánicos, sobre el que se construye una sobreestructura formada por la carrocería.
- Semiportante: «with a separate underframe for the mechanical unit but depending on the body to provide some of the strength».⁴²
- Autoportante, monocasco o integral: bastidor y carrocería forman un único conjunto, en el que son montados los elementos mecánicos.

En cuanto al léxico específico, se incluyen a continuación algunos términos de uso poco habitual:⁴³

- Cabecera: extremo del trayecto de una línea de autobuses.

⁴⁰Alan Millar, *Bus & Coach Recognition*, Ian Allan Publishing, Hersham, Surrey (GB), 1998, pp. 7-9.

⁴¹Conservaban así la denominación empleada para referirse a los antiguos carruajes de tracción sangre que realizaban el servicio urbano colectivo de viajeros en algunas grandes ciudades (Vicente Pinilla, Luis Germán y Agustín Sancho, *El transporte público en Zaragoza. Desde 1885 hasta la actualidad*, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2018, p. 18.

⁴²Alan Millar, *Bus & Coach Recognition*, p. 8.

⁴³*Diccionario de la Real Academia Española*, [en línea] <https://dle.rae.es/> (consultado 29 de abril de 2019).

- Expedición: cada uno de los viajes que se efectúan en una línea. Pueden ser de ida (en un solo sentido) o de ida y vuelta (en ambos sentidos).
- Hijuela: itinerario de una línea que se desvía de la principal. Si se ubica en un extremo y alarga la longitud de esta, se denomina prolongación.
- Ordinario: arriero o carretero que habitualmente conducía personas, géneros u otras cosas de un pueblo a otro.
- Peatón: valijero o correo de a pie encargado de la conducción de la correspondencia entre pueblos cercanos.
- Título de transporte: documento que da derecho a su titular a realizar un determinado trayecto en un medio de transporte público. Es conocido popularmente como billete.

PARTE I
CONTEXTUALIZACIÓN GENERAL

Capítulo 1. El marco geográfico:

Castelló, un territorio marcado por la orografía

La compleja orografía de la provincia de Castelló ha condicionado históricamente las comunicaciones en su territorio, que pasa por ser uno de los más montañosos de España. Por ello, resulta conveniente iniciar este trabajo con unas páginas dedicadas a analizar el entorno geográfico castellonense, que permita conocer hasta qué punto esa orografía ha marcado las relaciones y comunicaciones entre sus distintos municipios y con los territorios vecinos. Igualmente, también se analizarán de forma breve otros aspectos como la climatología –también determinante en las comunicaciones– o la demografía, así como la génesis y evolución de la red de carreteras, sobre las que se irán estableciendo las líneas de autobuses, prolongándose muchas veces estas a medida que lo hacen las propias infraestructuras. Todos estos aspectos se desarrollarán más pormenorizadamente a lo largo de este trabajo, ofreciéndose en este capítulo únicamente una visión general.

1. Orografía: un complejo cruce de estructuras

Castelló, la más septentrional de las provincias valencianas, ocupa una superficie de 667.869 hectáreas, en la que se combinan las llanuras litorales con un interior montañoso cuya máxima altitud viene marcada por el pico Penyagolosa, de 1.813 metros, que se alza a tan sólo 52 kilómetros en línea recta desde la costa. Los desniveles existentes son, pues, acusados y bruscos, elevándose a escasa distancia del mar sierras como la del Desert de les Palmes (736 m.) o Irta (572 m.), que constituyen auténticas murallas costeras que contrastan con las llanuras litorales de la Plana, el Prat de Cabanes-Torreblanca o la Plana de Vinaròs-Benicarló.

Estas llanuras, que concentran actualmente al grueso tanto de la población castellonense como de la actividad económica, representan sólo un pequeño porcentaje de la superficie provincial, correspondiendo el resto a un territorio montañoso formado por las estribaciones del Sistema Ibérico, en su descenso hacia el Mediterráneo.

El relieve provincial, fruto de la orogenia alpina, su posterior fase distensiva y la erosión, resulta sumamente complejo, con diversas áreas estructurales en las que se cruzan alineaciones montañosas correspondientes al Sistema Ibérico (estribaciones del macizo de Gúdar y la sierra de Javalambre, con orientación NW-SE), que interfieren con las estructuras NNE-SSW de las Catalánides, en su tránsito a la depresión del Ebro. De este cruce resulta una orografía en la que se combinan valles,

sierras, hoyas, llanuras y algún altiplano.

Como se ha adelantado, buena parte de la franja costera está formada por tres grandes llanuras litorales, separadas entre sí por las sierras de Orpesa e Irta, extendiéndose estas últimas hasta entrar prácticamente en contacto con el mar formando acantilados y pequeñas calas. La más septentrional de las llanuras es la Plana de Vinaròs-Benicarló, que limita al norte con el Montsià (ya en Cataluña) y al sur con la sierra de Irta; entre ésta y la sierra de Orpesa se encuentra el Prat de Torreblanca y la Ribera de Cabanes, mientras que la planicie de mayor extensión es la Plana (del Mijares o de Castelló), que continúa hacia el sur hacia las comarcas valencianas del Camp de Morvedre y l'Horta. Los únicos accidentes que salpican estas llanuras son algunos montículos aislados (*puigs*) y los surcos de los diferentes ríos y ramblas que desembocan en el mar, siendo el más destacado el del Millars o Mijares. La altitud media de estas llanuras es bastante escasa, con terrenos fértiles y costas en las que se combinan las playas arenosas y de cantos con los marjales.

En el prelitoral, la estructura presenta una configuración diferente al N o al S del Mijares. Inmediatamente hacia el interior, al W de los llanos situados al norte de este río, se suceden una serie de alineaciones montañosas paralelas al mar, continuación de las Catalánides, que limitan la llanura por su vertiente oriental, mientras que las más occidentales confluyen con las estribaciones de la Ibérica. Resultado de la tectónica de fracturas, forman auténticos *horst* o cordilleras de bloques, algunas situadas prácticamente junto a la línea de la costa, como la sierra de Irta o el Desert de les Palmes, aunque la mayoría se alzan a varios kilómetros del litoral. En la mitad septentrional de la provincia se encuentran sucesivamente, de E a W, les Talaies d'Alcalà y las sierras d'en Galceran y de Esparreguera, paralelas todas ellas a la de Irta; mientras que hacia el sur cabe citar la sierra de Borriol, paralela al Desert.

Estas alineaciones montañosas forman a su vez cuatro corredores NNE-SSW, paralelos entre sí y a la costa, que discurren entre ésta y entre las distintas sierras antes citadas, limitando al W con las estribaciones ibéricas. Son los corredores de Alcalà, les Coves, Albocàsser y Catí-Atzeneta, que enlazan en el Pla de l'Arc hacia el sur con otros menores como el de Borriol y la Foia de Vilafamés, abriéndose a la Plana. En algunos puntos, estos corredores se amplían llegando a formar hoyas y llanos prelitorales, como el de Atzeneta o el Pla de l'Arc (en el que prácticamente convergen los corredores de les Coves y Albocàsser) y otros corresponden a cursos hidrográficos, como el de la rambla Carbonera/ de la Viuda, que discurre N-S por el corredor de Albocàsser, donde se desvía hacia el W. En sentido W-E, el único cauce de cierta relevancia de esta área es el del río de les Coves o de Sant Miquel. En general, esta sucesión de sierras y corredores supone un paulatino incremento de las alturas medias, tanto de las cumbres como de los valles, en la transición entre el litoral y las elevaciones del Maestrazgo.

Mapa 1. Mapa de la provincia de Castelló

Fuente: Instituto Geográfico Nacional (IGN), [en línea], <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/032713.html> (consultado 27 de septiembre de 2019).

Al norte de todo este conjunto, en el prelitoral del tercio septentrional provincial, la Plana de Vinaròs-Benicarló se extiende hacia el W en suave elevación hasta toparse con las montañas de Benifassà, la mola de Xert y el sinclinal de Traiguera, siendo surcada fundamentalmente por los ríos Sénia y Cervol y la rambla de Cervera, entre otros barrancos. Por su parte, el corredor de Albocàsser queda interrumpido por el N por una serie de elevaciones en las que se conjugan la dirección ibérica y catalánide, con predominio de estas últimas.

Sin duda el relieve más complejo corresponde al interior de los dos tercios septentrionales de la provincia, una zona que se podría denominar, de forma amplia pero no del todo exacta, como el Maestrazgo o Maestrat.¹ De una elevada altitud media, presenta una gran variedad de accidentes topográficos, en función del comportamiento que los distintos materiales tuvieron en su evolución geotectónica. En algunos lugares, la propia dureza de estos impidió su plegamiento y deformación, formándose muelas, mientras que en otros abundan los pliegues y deformaciones, con fallas y sinclinales.

En el extremo septentrional, las estribaciones de la cadena Ibérica (NW-SE) confluyen formando un arco con la cadena costero catalana, con numerosos pliegues y cabalgamientos, que se prolonga hacia los Puertos de Beceite y las sierras litorales catalanas. Como se ha avanzado, el comportamiento de los distintos materiales ha dado lugar a sierras, altiplanos, cubetas y muelas, estas últimas más abundantes al sur de Morella. De allí nacen diversas ramblas y ríos que descienden hacia el E, a excepción del Bergantes, que, bordeando el cerro de Morella por el W, se dirige hacia el N buscando el Ebro. Todos ellos han erosionado el terreno creando grandes desniveles en forma de gargantas y cañones, especialmente en sus cursos altos.

El sur de Morella constituye una zona subtabular que abarca todo el interior central de la provincia, en el que dominan los pliegues de dirección ibérica. Predominan las muelas y altiplanos, surcados por los profundos valles horadados por la rambla Carbonera o de la Viuda (que al llegar a las sierras prelitorales gira bruscamente hacia el S, a la altura de Albocàsser) o el río Monlleó. Este último separa la altiplanicie de Vilafranca del macizo de Penyagolosa, que constituye el límite meridional de esta área. Viene delimitada por los diversos cursos fluviales que nacen en Penyagolosa, como el río de Llucena, que desciende en dirección S-SE o el Villahermosa, tributario del Mijares.

Al sur del Mijares, el relieve del interior se estructura de forma más sencilla, con sierras y valles que se extienden hacia la Plana y el mar en sentido WNW-ESE. Los dos principales ríos, Mijares y Palancia, se abren paso hacia el mar flanqueados por las sierras de Espina y Espadán y Calderona, terminaciones orientales de la cadena Ibérica, formando en ocasiones profundas gargantas. De pendientes considerables, abundan los pliegues y fallas también en sentido ibérico, oscilando las

¹Supeditando el rigor histórico y geográfico del término a la facilidad de uso, en este trabajo se emplea el término Maestrat para referirse al interior septentrional de la provincia de Castelló, y el del Maestrazgo para el territorio turolense limítrofe con el Maestrat castellonense, aun a sabiendas de su imprecisión.

alturas máximas entre los 900 y los 1.400 metros. Estas cadenas montañosas van decreciendo gradualmente a medida que se aproximan a la costa, desdoblándose la de Espadán en su extremo oriental en prácticamente dos alineaciones de laderas disimétricas. La Calderona, por su parte, delimita en su cúspide el límite meridional de la provincia de Castelló por el interior. En el extremo SW, se extiende el gran altiplano de Barracas-El Toro que, con una altitud media de unos mil metros, viene limitado por el SE por la erosión del Palancia, creando abruptos desniveles como los del Ragudo.

Esta compleja orografía determinará en gran medida la estructuración de la red provincial de carreteras, y con ella, la de autobuses, como se verá.

2. Climatología: un clima mediterráneo con matices propios

Aunque los aspectos climáticos, por las propias características del clima castellonense, con temperaturas y precipitaciones moderadas, no resulten excesivamente determinantes en las comunicaciones terrestres, más allá de episodios puntuales, se incluye una breve descripción de su climatología.

Los diversos autores consultados² coinciden en señalar la relativa autonomía que presenta el clima castellonense, fruto de diversos factores atmosféricos y geográficos. La situación de la provincia al este de la península Ibérica y a la orilla del mar Mediterráneo, unida a la compleja orografía del territorio, hace que las situaciones climáticas presenten cierta independencia a las dominantes en la mayor parte de la península, marcadas por un componente atlántico. En general, se enmarca dentro de un claro predominio mediterráneo, si bien presenta algunos matices propios, con un cierto grado de continentalización en las zonas montañosas y una gran regularidad de gradientes térmicos y pluviométricos en la transición entre la costa y el interior. Asimismo, existen factores orográficos y atmosféricos que generan diversos topoclimas y microclimas en áreas más o menos concretas de la provincia.

El régimen térmico presenta una gradación entre el litoral y el interior, en el que la altitud hace que se mitigue la benignidad de los valores costeros. Mientras que la costa se caracteriza por unos veranos cálidos (superiores a 25°C de media) e inviernos tibios (con medias siempre superiores a 10°C), en el interior los valores son más extremos, con veranos más frescos (18°C) e inviernos más fríos y largos, con temperaturas mínimas que pueden situarse hasta en los 3°C de media invernal y heladas durante buena parte del año. La continentalización hacia el interior también se aprecia en

²José Quereda Sala, "Clima e hidrografía" en VV. AA., *La Provincia de Castellón de la Plana. Tierras y gentes*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1985, pp. 55-86.

José Quereda Sala, Enrique Montón Chiva y José Escrig Barberá, "El clima de la provincia de Castellón", en M^a Jesús Gimeno Sanfeliu (Dir.), *La provincia de Castellón*, Diputación de Castelló, Castelló, 1999, pp. 51-60.

José Sancho Comins, *Atlas de la provincia de Castellón de la Plana*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1982.

las temperaturas medias anuales, contrastando los 17°C de la capital con los 8,5°C del interior (Vistabella), así como en las oscilaciones de la temperatura, al ir perdiéndose paulatinamente la influencia atemperadora del mar. Como también ocurre en las precipitaciones, se produce una transición gradual entre las temperaturas del interior y la costa, con valores intermedios en el prelitoral.

Imágenes 1-3. Afección de las nevadas a los servicios de viajeros del interior

Fuente: *Mediterráneo*, 8 de enero de 1977; archivo *Levante de Castelló*; Automóviles Altaba.

Las precipitaciones medias oscilan entre los 400 y los 700 mm. anuales, siendo habitualmente más abundantes hacia el N y el W, y más escasas en la costa, debido a la combinación del relieve y los vientos dominantes. La irregularidad pluviométrica es bien destacada tanto anual como interanualmente, concentrándose además las precipitaciones en las estaciones equinocciales, principalmente en otoño. Es en estos meses cuando se suelen recoger los valores máximos de

precipitación, que en ocasiones presenta un carácter torrencial que provoca inundaciones y desbordamiento de algunos cursos de agua, que pueden permanecer secos el resto del año o con un caudal muy escaso. Las precipitaciones en forma sólida durante el invierno son excepcionales en la costa y el prelitoral, mientras que en el interior, sin ser cotidianas, tampoco son infrecuentes, teniendo en cuenta que la continentalización del clima hace que sea en esa estación cuando se registren los mínimos anuales de precipitación.

La influencia de estos factores climáticos en las comunicaciones es, como se ha indicado, bastante reducida, salvo algunos fenómenos puntuales, como las lluvias torrenciales de otoño, que pueden provocar inundaciones y desbordamientos que obliguen a cortar algunas carreteras o suspender algunas líneas. En el interior, las heladas invernales generan placas de hielo en las carreteras, y las nevadas suelen ocasionar que durante algunos días de invierno permanezcan intransitables algunas carreteras de l'Alcalaten, l'Alt Maestrat, el Alto Palancia y els Ports. Por lo demás, la bonanza del clima, con temperaturas moderadas y escasas precipitaciones, favorece el desplazamiento en medios blandos en los trayectos urbanos, especialmente en la Plana, donde a estos factores se suma el del relieve.³

3. Demografía, poblamiento y economía: grandes desequilibrios territoriales

Ambos factores (clima y orografía) han determinado históricamente el asentamiento de la población en la provincia. Los comentarios que a continuación se incluyen sobre aspectos demográficos se remontan únicamente a principios del siglo XX, pues fue entonces cuando se establecieron las primeras líneas de autobuses.

La provincia de Castelló iniciaba, pues, el siglo XX con una población de 310.828 habitantes según el censo de 1900, con un crecimiento sostenido que se remonta a mediados del siglo XIX y se mantiene hasta alcanzar un máximo histórico en 1910 con 322.210 habitantes. Durante la siguiente década se experimenta un ligero retroceso, con un descenso de más de 15.000 personas: la incidencia de las epidemias de gripe de 1918 y 1919, así como la crisis económica que acompañó la I Guerra Mundial, y que provocó corrientes migratorias hacia Cataluña y Francia, explican según Domingo este descenso.⁴ La recuperación demográfica fue lenta durante la década de los 30: la emigración persistió durante algunos años más, y los desastrosos efectos de la Guerra Civil de 1936-1939 hicieron que se pueda hablar de prácticamente un estancamiento poblacional en los años 30 y 40.

En 1950 se alcanza finalmente una población similar a la de 1910, con un crecimiento paulatino del

³Javier Soriano Martí "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 178.

⁴Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, pp. 108-109.

censo que se va incrementando notablemente en las décadas posteriores, especialmente a partir de los años 60, con aumentos del 14% durante esa década. Las aportaciones de inmigrantes procedentes de otras regiones españolas (La Mancha, Andalucía, Aragón) son la causa principal de este crecimiento demográfico, que no ha cesado desde entonces, y que suponía a finales del XX un incremento del 56% de la población respecto a la de principios de siglo.

Tabla 1. Evolución de la población de la provincia de Castelló: 1900-2018

Año	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
Hab.	310.828	322.213	306.886	308.746	312.475	325.091	339.229	387.814	431.755	448.182	484.566	604.344	576.898

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, Instituto Nacional de Estadística (INE), [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 28 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 25 de octubre de 2018). Elaboración propia.

Gráfico 1. Evolución de la población en la provincia de Castelló. 1900-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, en INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 25 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990. (consultado 25 de octubre de 2018) Elaboración propia.

En las dos últimas décadas esta tendencia se ha agudizado sustancialmente, especialmente durante los primeros años del presente siglo, cuando se registró un crecimiento de casi 120.000 habitantes en sólo una década, duplicándose prácticamente la población de principios del XX. El crecimiento económico asociado al auge del ladrillo experimentado durante aquellos años y el incremento del número de extranjeros residentes en la provincia, que vinieron atraídos por la demanda de mano de

obra, explican en su mayor parte estas cifras. Según Soriano y Pons,⁵ entre 1999 y 2012 el número de extranjeros residentes se había multiplicado por diez, pasando de representar el 2,65% de la población castellanense a ser el 18,52%.

El estallido de la burbuja inmobiliaria y la crisis económica han supuesto una cierta modificación de las tendencias demográficas, tras alcanzarse en 2012 el máximo histórico de población, con 604.564 habitantes. Desde entonces se ha ralentizado el crecimiento, incluso con saldos negativos, consecuencia tanto del regreso de algunos inmigrantes como de la emigración de los autóctonos, que han provocado una pérdida de en torno a treinta mil habitantes en los últimos cinco años, a pesar de iniciarse una ligera recuperación en 2018.

Tabla 2. Evolución de las densidades comarcales 1900-2017 (Hab/km²)

Comarca/Año		1900	1950	1981	2017
Interior	Els Ports	23,1	14,8	7,3	4,9
	Alt Maestrat	29,4	23,6	14,9	10,4
	Alto Mijares	28,2	24,0	7,0	5,6
	Alto Palancia	39,9	36,0	25,4	24,8
	l'Alcalaten	29,7	22,5	23,4	24,3
Costa	Baix Maestrat	44,6	39,8	45,9	66,4
	Plana Alta	73,3	105,9	180,6	260,6
	Plana Baixa	112,3	145,2	224,1	314,3

Fuente: Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 110; Javier Soriano y Raül Pons, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 20-24. Elaboración propia.

A pesar de ello, ya desde 1910 empieza a manifestarse el fenómeno del éxodo rural, con un traslado paulatino de población desde las comarcas del interior hacia las de la costa, así como a otras regiones españolas, principalmente Barcelona.⁶ Esta tendencia, que en las primeras décadas presenta un ritmo pausado, se acusa claramente a partir de los años 50 y especialmente los 60, cuando el trasvase de población hacia la costa se vuelve realmente intenso, despoblándose rápidamente la mayoría de municipios de interior. Se aprecia claramente en las gráficas 2 y 3.

Las comarcas más afectadas resultaron las de els Ports y el Alto Mijares, seguidas del Alt Maestrat y, en menor medida, el Alto Palancia, si bien en esta última se produjo una significativa concentración en la ciudad de Segorbe, cada vez más relacionada con el área de influencia de

⁵Javier Soriano y Raül Pons, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 23.

⁶Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, pp. 116-118.

València. El Baix Maestrat y l'Alcalaten mantuvieron una densidad similar, aunque el grueso de su población se concentraba en Vinaròs y Benicarló y en l'Alcora, respectivamente. Contrastaba esta situación con la experimentada en la Plana, que aglutinaba a cada vez más habitantes.

Gráficos 2 y 3. Evolución entre la población del interior (comarcas Alt Maestrat, els Ports, Alto Mijares, l'Alcalten y Alto Palancia) y de la costa (Baix Maestrat, Plana Alta y Plana Baixa). Años 1900-2018.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 25 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 25 de octubre de 2018). Elaboración propia.

Directamente relacionado con este fenómeno, también se produjo a lo largo de la segunda mitad del XX una destacada concentración de la población provincial en núcleos urbanos: si en 1900 el 81% de la población residía en núcleos menores de 10.000 habitantes, en 1950 sólo lo hacía el 65%, en 1981 el 32% y en 2018 el 25%. Cabe señalar que este crecimiento urbano se debe no sólo a los habitantes procedentes del interior, sino también a las aportaciones de los inmigrantes de otras regiones, que se establecieron preferentemente en los municipios de la costa.

Mapa 2. Evolución de la población en los municipios de la provincia de Castelló. 1910-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 13 de marzo de 2019) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 13 de marzo de 2019). Elaboración propia.

En las últimas décadas esta tendencia no ha hecho sino acrecentarse, prosiguiendo la sangría demográfica de los municipios de interior, con una población además cada vez más envejecida, y la concentración de la población en la costa. Soriano y Pons señalan que, en 2012, más del 75% de la población de la provincia se concentra en las comarcas de la Plana, que representan poco más del

23% de su territorio, a lo que cabría añadir los municipios costeros del Baix Maestrat⁷.

Este proceso ha ido, a su vez, acompañado de un progresivo envejecimiento de la población en las zonas rurales de interior, presentando en la actualidad estas comarcas un porcentaje de población mayor de 65 años de entre el 25% y el 35%, claramente superior a la media provincial, que se sitúa en el 18,7%.

La distribución del poblamiento también ha experimentado importantes transformaciones a lo largo de la última centuria. Tradicionalmente, se basaba principalmente en pequeñas aldeas en las montañas del interior meridional (especialmente en el entorno del Alto Mijares y la sierra de Espadán); núcleos bien definidos y de cierta extensión en el Baix Maestrat; ciudades y pueblos grandes en la costa; y un importantísimo poblamiento disperso en l'Alcalaten, los corredores centrales y els Ports, con una proliferación de masías (*masos*) más o menos aisladas, o incluso concentradas en torno a algunas vías de comunicación.⁸

La transformación demográfica y la distribución y concentración de la población sucedida a lo largo del siglo XX ha supuesto una significativa variación de esta situación histórica. Probablemente el cambio más destacado ha sido la desaparición de buena parte de la forma tradicional de poblamiento disperso en masías, ligada a una economía agraria de policultivo y autoconsumo. La evolución de la agricultura hacia una de tipo comercial y el éxodo rural han condenado a la desaparición a muchas de estas entidades, cuyos habitantes se han concentrado bien en el núcleo urbano, bien en las ciudades de la costa.

Sirva de ejemplo la situación de los *masos* de Llucena, que de reunir al 63% de la población del municipio en 1900, apenas albergaban al 16% en 1981, porcentaje que se ha reducido hasta menos del 10% en 2018. Caso similar, aunque en menor grado, se podría aplicar a las alquerías del litoral. Las otras formas de poblamiento del interior, basadas en pequeños núcleos urbanos, también han padecido igualmente el éxodo rural, diezmándose o incluso desapareciendo la población en algunas pedanías. En estos municipios de interior, muchas de las casas han quedado convertidas en segundas residencias de sus antiguos vecinos, siendo ocupadas únicamente durante las vacaciones.

De nuevo contrasta esta situación con la de un litoral cada vez más urbanizado y populoso, donde al crecimiento urbano para albergar a la nueva población se ha sumado el relacionado con el impacto turístico, con numerosas y extensas urbanizaciones de segundas residencias de habitación en la mayoría de los casos temporal. Este tipo de urbanización ha sido especialmente intensa en núcleos como Peníscola, Alcossebre, Orpesa o Benicàssim, alzándose grandes bloques de apartamentos con una elevada densidad de población, mientras que al sur de la capital ha presentado tradicionalmente un perfil más bajo, con pequeñas viviendas unifamiliares. Sin embargo, en las últimas décadas,

⁷Javier Soriano y Raül Pons, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 23.

⁸José Sancho Comins, *Atlas de la provincia de Castellón de la Plana*.

coincidiendo con el boom inmobiliario, también se ha producido una intensa urbanización en algunos de estos municipios, destacando el caso de Moncofa.

Este último proceso cabe entenderlo dentro de un fenómeno de contraurbanización, por el cual estos y otros municipios de menor tamaño presentaban durante la década de 2000 unas tasas de crecimiento superiores a las de los núcleos principales. Entre estas localidades se encuentran algunas costeras, con una urbanización claramente ligada al turismo, pero también algunas poblaciones situadas en el entorno de la conurbación de Castelló, que se convirtieron en municipios dormitorio debido al precio más asequible de la vivienda y a la descentralización de la industria azulejera (Sant Joan de Moró, Almassora).

Del mismo modo, la mejora de las comunicaciones entre los municipios más meridionales de la Plana Baixa y su cercanía al área metropolitana de València ha incrementado la influencia que sobre estas localidades ejerce el *cap i casal*,⁹ en un proceso de rururbanización que en cierta medida ha afectado a municipios como Xilxes o Almenara, proliferando tanto las segundas residencias de habitantes de la ciudad de València, como el desplazamiento diario de muchos de sus vecinos a la capital a sus puestos de trabajo, modificando la morfología tradicional de estos municipios. Fenómeno similar, pero en el entorno de Castelló, se puede encontrar en localidades como Borriol. Para resumir este apartado, se enumeran las diversas áreas principales en las que se puede estructurar la provincia de Castelló:¹⁰

En el litoral norte, se encuentra por una parte la zona del Baix Maestrat, en la que contrasta una franja litoral fuertemente urbanizada y con gran atracción turística (las ciudades gemelas de Vinaròs y Benicarló y el núcleo de Peníscola) que forman un gran eje urbano paralelo a la costa y sin solución de continuidad, que se extiende hacia Cataluña, y un prelitoral principalmente rural con municipios medios.

El litoral central se encuentra totalmente dominado por la región metropolitana de Castelló, concentrándose en esta zona los principales municipios de la provincia y el grueso de la actividad económica. Confundiéndose prácticamente con esta área, se extiende ligeramente hacia el interior el triángulo azulejero, con vértices en Vila-real, Onda y l'Alcora, de gran dinamismo.

El litoral sur, como se ha indicado, así como el Alto Palancia, se insertan cada vez más en el entorno del área de influencia de la ciudad de València, desarrollándose dinámicas propias de una zona rural subsidiaria, lo que ha propiciado un incremento más o menos moderado de la población.

En el interior, dentro de una tendencia general a la despoblación, con una deriva más acusada a la pérdida demográfica y una dinámica claramente alejada de los núcleos urbanos, la escasa población reside en pequeños municipios. Cabe distinguir entre el área septentrional, en el que subsiste

⁹Expresión valenciana (cabeza y casal) en alusión a la ciudad de València, que indica su naturaleza capitalina.

¹⁰Javier Soriano y Raül Pons, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 22.

todavía cierto poblamiento disperso, y el meridional, donde sus habitantes se concentran en núcleos de población más numerosos, pequeños y cercanos que los de la mitad norte.

Además de por los criterios anteriormente expuestos (topografía, clima, comunicaciones), la localización de la actividad económica justifica en buena medida esta distribución poblacional, a la vez que viene también determinada por esos factores. A principios del XX todavía subsistía una estructura económica bastante tradicional, con un claro predominio de la actividad agraria, enfocada tanto al autoconsumo (especialmente en las comarcas del interior), como a la comercialización y transformación de los excedentes, fundamentalmente de la naranja en la Plana. A estas actividades se sumaba el aprovechamiento forestal, cierta actividad minera en els Ports y la producción textil en el Maestrat, así como la industria cerámica en Castelló, Onda y l'Alcora.

Este modelo tradicional se mantuvo más o menos estable hasta mediados del siglo XX, conservando, sobre todo en el interior, una estructura productiva bastante cercana a los sistemas preindustriales. Sin embargo, convivía ya con un proceso de industrialización, e incluso de terciarización, que estaba desarrollándose en la costa, y que comenzaba a atraer mano de obra agraria procedente del interior, como se ha visto anteriormente.

A partir de los años 50, con el aperturismo de la economía franquista, esta dinámica se aceleró sustancialmente, con un gran incremento de la actividad industrial en las comarcas litorales, en las que también experimentó un extraordinario crecimiento el sector servicios, de la mano del turismo. Era esta una actividad hasta entonces minoritaria e incluso elitista, restringida a algunos municipios termales (Benassal, Catí, Montanejos, Navajas, la Vilavella o Viver) o costeros (Benicàssim), que dinamizaba considerablemente sus economías y suponía importantes inversiones en la mejora de sus comunicaciones.

A partir de los años 60, el auge del turismo de sol y playa supone un impulso para los municipios costeros, que transforman radicalmente sus antiguas economías agrarias en otras fuertemente terciarizadas: Peníscola, Alcossebre, Orpesa o Benicàssim son buenos ejemplos de ello. Paralelamente, se acelera también el desarrollo industrial, centrado principalmente en varios polos: Vinaròs-Benicarló al norte, que enlaza con las comarcas meridionales catalanas y se extiende, en menor grado, por algunos municipios del Baix Maestrat. Más al sur, en la Plana, el primitivo triángulo azulejero de l'Alcora-Onda-Ribesalbes se extiende en esas décadas hasta Castelló, Vila-real y Sant Joan de Moró, consolidándose como el área de mayor dinamismo económico de la provincia y con un fuerte impulso de desarrollo, creando una economía de escala. Enlazando por el sur con esta zona se encuentra la Vall d'Uixó, centrada en la fabricación de calzados. Como se puede observar, todos estos núcleos industriales se localizaban en la costa, donde se registraban los mayores incrementos poblacionales; en el interior únicamente cabe mencionar cierta actividad industrial en Vilafranca, donde subsistía y experimentó cierto desarrollo la fabricación textil.

Las últimas décadas del siglo pasado supusieron la consolidación del proceso de terciarización, con un gran desarrollo del sector servicios que pasó a ocupar a más de las dos terceras partes de la población activa de la provincia, en detrimento del sector secundario y, sobre todo, del primario. Asimismo, se experimentará una gran expansión de la industria cerámica, que llegaría a representar hasta el 80% de la actividad económica provincial y con diversos subsectores asociados.¹¹ Se concentra el grueso de esta industria en la Plana y el referido triángulo azulejero, produciéndose también una cierta extensión hacia otros municipios hasta entonces rurales como Vilafamés, Cabanes o la Vall d'Alba, en los que han surgido nuevos y extensos polígonos industriales.

En el interior, la crisis de la agricultura tradicional y el abandono de los campos por el éxodo rural propiciaron un cambio hacia una actividad agraria más comercial complementada con otras fuentes de riqueza, que en los últimos años se ha centrado en buena medida en el aprovechamiento de los atractivos naturales y paisajísticos de esas zonas, desarrollándose actividades del denominado como turismo rural. En cualquier caso, la agricultura en la provincia sigue conservando un gran potencial, con más de medio millón de hectáreas cultivadas.

4. Vías de comunicación: génesis y evolución de la red de carreteras.

Todos estos factores influyen y son a su vez influidos por las vías de comunicación. Si bien en el transcurso de este trabajo se tratará más detalladamente del estado y evolución de la red de carreteras de cada área funcional, se ofrece aquí una visión general, que incluye las principales vías y su progresión histórica.

En la Antigüedad, las principales vías seguían el itinerario de las dos calzadas romanas que vertebraban el territorio de la actual provincia. La principal, la Vía Augusta, discurría paralela a la costa aprovechando las llanuras de la Plana y el corredor de les Coves, comunicando Sagunt (Saguntum) y Tortosa (Dertosa). Utilizando igualmente un corredor natural, el valle del Palancia, existía una calzada romana secundaria que, partiendo también desde Saguntum, se adentraba en la península hacia Augusta Bilbilis (Calatayud).

Estas serán también las principales vías de comunicación durante la Edad Media, superponiéndose los caminos medievales a la vía romana. Esta milenaria red se completó durante la dominación islámica con algunos caminos hacia nuevas localidades de relevancia como Onda, que cayeron en cierto desuso tras la reconquista. A partir del siglo XVI se revitaliza la actividad caminera iniciándose el camino entre Cataluña y Aragón por Traiguera y Morella. Asimismo, se comenzará a abrir un nuevo camino secundario en sentido N-S que, partiendo de la Pobla Tornersa, se dirigía hacia el norte aprovechando en este caso el corredor de Albocàsser.

Pero será en el siglo XVIII cuando se logre un mayor impulso con la creación de las carreteras de

¹¹Aurelia Bengoechea Morancho, Salvador del Saz Salazar y Ana María Fuertes Eugenio, "Valoración social de la autovía de acceso al Grao-Puerto de Castellón", *Revista valenciana de economía y hacienda*, nº 9, 2003, p. 68.

postas. En este contexto, se abre una nueva carretera que atraviesa la provincia de N a S por la costa, bordeando por el interior la sierra de Irta y salvando mediante obras de ingeniería los obstáculos orográficos de la sierra de Orpesa. El antiguo trazado de la Vía Augusta, por su parte, continuará en uso como eje vertebrador del interior, continuando desde Sant Mateu hacia Morella y el Bajo Aragón, aprovechando en parte la depresión de la rambla Cervera. También en activo se mantendrá el antiguo camino entre Sagunt y Aragón, que se convertirá en una de las nuevas carreteras deostas, y que se completará con diversos caminos de herradura o sendas que comunicarán algunas poblaciones del Palancia con los valles colindantes.

A mediados del siglo XIX, la red de caminos de la provincia conservaba esta estructura histórica: siguiendo casi constantemente la línea de costa discurría la carretera de Madrid a Barcelona por València, la única empedrada de la provincia. Por el trazado histórico de la Vía Augusta (el corredor de les Coves), existía el camino carretero entre Castelló y Sant Mateu, que desde allí se dirigía hacia Morella y el Bajo Aragón, mientras que por el valle del Palancia otro camino carretero unía Sagunt y Zaragoza. Completaban esta red básica una serie de caminos secundarios, de herradura o simples sendas, que enlazaban unas vías con otras, bien aprovechando los otros corredores naturales (el de Albocàsser, o el de Atzeneta-Catí), bien salvando los obstáculos imprescindibles (Alcalà-Vilafranca, Segorbe-Onda).

La nueva realidad administrativa del Estado, con la división en provincias y subdivisión en partidos judiciales, así como la aparición del ferrocarril, propiciaron entre otros motivos la adopción de una nueva política de carreteras que finalmente se plasmó en el Plan General de Carreteras del Estado de 1860, que con diversas modificaciones se mantuvo en vigor hasta prácticamente 1914. Resulta imprescindible señalar la importancia que en su momento tuvo la designación de determinados municipios como cabezas de partido: Albocàsser, Llcena, Morella, Nules, Sant Mateu, Segorbe, Vinaròs y Viver, aparte de Castelló, ejercieron esa función, que los convirtió en destacados centros de servicios en el ámbito de su partido judicial. Albergaban estas localidades diversas instituciones públicas como el juzgado, notaría, registro de la propiedad y otras delegaciones, que suponían un foco de atracción para los municipios del partido. Por ello, era necesario establecer vías y servicios de comunicación entre el partido y su cabeza.

En la provincia de Castelló, en 1909 la red principal de carreteras estaba formada por la de primer orden que, procedente de Madrid y València, se dirigía hasta Castelló por la costa,¹² continuando desde la capital de la Plana hasta Cataluña ya como carretera de segundo orden; de segundo orden se consideraron también la que, partiendo desde Castelló, se dirigía a Sant Mateu por el antiguo trazado de la Vía Augusta, desviándose en esa localidad hacia el W, hacia Morella y Aragón, y la

¹²Finalmente sólo sería de primer orden el tramo entre València y Castelló, considerándose esta carretera como de segundo orden entre Castelló y Tarragona.

que desde Sagunt remontaba el Palancia hacia Teruel y Zaragoza.

Junto a estas vías, ya comentadas, se plantearon y se inició la construcción de otras carreteras, consideradas de tercer orden: una de Vinaròs a Sant Mateu y otra a la Venta de la Serafina, donde enlazaba con la de Castelló-Morella, que se extendían ambas en buena medida por la Plana de Vinaròs-Benicarló. Constituían entre las dos la salida natural al mar y al ferrocarril de els Ports y el Maestrat. Desde Morella, se inició la construcción de una carretera hacia Forcall, siguiendo el curso del Bergantes, que luego se prolongaría hacia Sorita.

Más al sur, se convirtió en carretera el antiguo camino entre Alcalà de Xivert y Vilafranca, salvando para ello les Talaies para llegar al corredor de les Coves, y las estribaciones septentrionales de la serra d'en Galceran, hasta alcanzar Albocàsser, cabeza de partido. Desde allí, y remontando la rambla Carbonera, la carretera ascendía hacia la industriosa Vilafranca, salvando el puerto de Ares. Vencer todas esas dificultades orográficas era necesario para comunicar el Alt Maestrat con su salida más cercana al ferrocarril, Alcalà.

Aunque el camino existente por el corredor de Albocàsser no fue incluido en el citado plan de carreteras, su funcionamiento sí dio lugar a la creación de diversos caseríos de clara vinculación caminera, que con el tiempo han dado lugar a municipios y pedanías como els Rossildos, la Pelejana, els Ivarsos, la Vall d'Alba, Montalba o la Barona.

Siguiendo hacia el sur, desde Castelló se inició la construcción de una carretera de penetración que, por l'Alcora, debía alcanzar la villa de Llucena, cabeza del partido homónimo, prolongándose según el proyecto hasta la turolense Puebla de Valverde. A principios del siglo XX, estaba en funcionamiento únicamente el tramo hasta Llucena, abandonando la Plana siguiendo en parte el curso de la rambla de la Viuda. La otra nueva carretera de penetración desde la Plana era la que unía el Grau de Borriana con el municipio de Onda. Para Sanchis Deusa esta vía presentaba gran interés, «ya que unía los municipios naranjeros de Onda y Vila-real con el puerto de Borriana»,¹³ a lo que habría que añadir la importancia para la producción cerámica de Onda y Ribesalbes.

En el valle del Palancia, por último, y partiendo de la carretera de Sagunt-Teruel, se había iniciado una carretera entre Jérica y Caudiel, mientras que la proyectada carretera que, salvando la sierra de Espadán, pretendía unir Segorbe y Nules, proporcionando así una salida del Palancia a la Plana, sólo tenía ejecutada a principios del XX el tramo entre Nules y la Vall d'Uixó, de escasa complejidad técnica.

De esta manera, a finales de la primera década del siglo XX, cuando el automóvil hacía su irrupción en las tierras castellonenses, había abiertos 487 kilómetros de carreteras en la provincia (las antes citadas), que sólo daban servicio a una parte de los municipios. Amplias zonas de la provincia no disponían más que de, en el mejor de los casos, caminos carreteros, cuando no simples caminos de

¹³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 14.

herradura o, directamente, sendas. Según Cámara y Bau,¹⁴ hasta 72 núcleos urbanos carecían de carretera, siendo las comarcas más afectadas las de els Ports y la Tinença de Benifassà, la sierra de Espadán y algunas áreas del Maestrat. Zonas todas ellas rurales, cuyo aislamiento redundará negativamente en su desarrollo posterior.

Mapa 3. Evolución de la red de carreteras de la provincia de Castelló. 1909-2018

Fuente: “Red histórica de carreteras”, ICV, [en línea], http://www.icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv_geocat/#/results (consultado 13 de marzo de 2019). Años 1909-1956-1976, elaboración propia. Año 2018, ICV.

La actividad constructora de carreteras durante las primeras décadas del XX estuvo marcada por los conocidos como Plan Gasset de 1914 y el Circuito Nacional de Firms Especiales de 1926. El primero trató de racionalizar la red de carreteras, mientras que el segundo incorporó los nuevos materiales y técnicas constructivas para desarrollar una red adecuada a la nueva realidad del tráfico de automóviles. Sin embargo, la única vía de la provincia incluida en dicho circuito fue la general de Barcelona a Cádiz, actual N-340.

Respecto al resto de vías, la principal actuación fue la prolongación hasta el límite de la provincia

¹⁴ Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 92.

de la carretera de Castelló a La Puebla de Valverde, así como la apertura de otras carreteras de corto recorrido e interés secundario,¹⁵ que no lograron una mejora sustancial en las comunicaciones de las comarcas más aisladas. Se completó la carretera entre Vinaròs y Sant Mateu, y se prolongó hasta Sorita la que, desde Morella, seguía el curso del Bergantes. También se transformó en carretera el camino entre Vilafamés y Albocàsser, aprovechando el corredor homónimo.

En las comarcas del sur, se prolongó hacia el interior la carretera entre Borriana y Onda, remontando el Mijares hasta Argelita. También se abrió la comunicación entre la Plana y el Palancia mediante una doble vía, con un itinerario por Nules, Eslida y Chóvar y otro por la Vall d'Uixó, Alfondegulla y Soneja, atravesando y rodeando respectivamente las estribaciones de la sierra de Espadán. Por último, se completó hasta Montanejos la carretera entre Jérica y Caudiel, enlazando los valles del Palancia y el Mijares y comunicando la turística villa con el ferrocarril.

La crisis económica de los años 30, unida a la devastación que supuso la Guerra Civil, provocó un estancamiento primero, y un retroceso después, en la creación de nuevas infraestructuras viarias. Justo en la más inmediata postguerra fue aprobado el Plan General de Obras Públicas, auspiciado por el ministro Alfonso Peña, que acabó dando nombre al que se conocería como Plan Peña. Se introdujo una nueva clasificación de carreteras vigente hasta fechas muy recientes, que distinguía entre nacionales, comarcales y locales.

Todas ellas estaban ya prácticamente concluidas, aunque su estado fuera en la mayoría de casos poco adecuado, careciendo la mayoría de riego asfáltico a mediados de los 50. Esta red se completaba con diversas carreteras locales, que fueron las que realmente experimentaron una notable expansión durante las primeras décadas del franquismo. Aunque su estado vial era deficiente,¹⁶ permitieron reducir sensiblemente el número de núcleos urbanos sin comunicación por carretera, desde el más de medio centenar en 1930 hasta los once de 1952.¹⁷ La situación del firme en la red viaria castellanense era la que muestra la tabla 3.

El proceso liberalizador de la economía española iniciado en los años 50 supuso, ya en la década de los 60, la sustitución del Plan Peña por un nuevo Plan General de Carreteras, elaborado siguiendo las directrices del Banco Mundial, que aconsejaba priorizar las rutas de mayor tráfico en detrimento de las inversiones en la red secundaria. Para autores como A. Mateos esta política suponía «favorecer a las regiones más desarrolladas y condenar al subdesarrollo a las más deprimidas»,¹⁸ lo que aplicado al ámbito territorial castellanense implicaba centrar las inversiones en la costa,

¹⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 29.

¹⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 30.

¹⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 28 y Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 94.

¹⁸A. Mateos, "Análisis crítico de la política nacional de transporte", *Información Comercial Española*, Madrid, noviembre 1977, p. 46, citado en Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 31.

mientras que el interior seguía padeciendo una incomunicación casi estructural, que agravaba un éxodo rural que comenzaba a alcanzar por aquellas fechas unas cotas alarmantes.

Tabla 3. Naturaleza del firme en la red viaria castellonense en 1963

Tipo de firme	Kilómetros	Porcentaje de la red
Firmes rígidos (adoquín)	2.562	0,3%
Firmes asfálticos	101.644	13,6%
Firmes de macadán (áridos machacados)	589.449	78,8%
Firme "natural" (sin pavimentar)	54.761	7,3%
Total red	748.416	100,0%

Fuente: Carlos González Espresati, *Castellón-España en paz*. Junta Interministerial, Madrid, 1964, p. 114.

Los puntos más destacados de esta etapa desarrollista fueron el Plan REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos) y el Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE). En la provincia de Castelló, el primero contempló mejoras en la N-340, incluida en el itinerario Alicante-la Jonquera, mientras que el segundo supuso la construcción de la Autopista del Mediterráneo, actual AP-7. De nuevo el trazado de esta importantísima infraestructura se realizó siguiendo la línea de la costa, que sólo la abandona entre Alcossebre y Peníscola para salvar la sierra de Irtà, adentrándose, como también hace la carretera nacional, por el corredor de Alcalà.

Por esta razón, la incidencia de ambos programas en la provincia de Castelló, aún siendo muy destacada, quedó limitada a la fachada litoral, lo que terminó agravando los desequilibrios territoriales entre una costa desarrollada y muy poblada y un interior deprimido y cada vez más despoblado. Pese a todo, se completaron diversas actuaciones en la red local, abriendo nuevas carreteras y habilitando antiguas pistas y caminos, que permitieron conectar entre sí muchas de las vías ya existentes, multiplicando las conexiones entre los distintos corredores naturales, si bien la capacidad de estas nuevas carreteras era escasa.

Con la implantación en 1978 del actual régimen constitucional, la transferencia a las comunidades autónomas de diversas competencias en materia de infraestructuras y la adhesión de España a la Comunidad Europea, la política de carreteras cambia considerablemente, iniciándose un periodo de incremento constante de la red viaria, pero también de fuerte crecimiento demográfico, fundamentalmente en el litoral, y de enorme aumento del tráfico rodado, que superaba en muchas ocasiones la propia capacidad de algunas vías.

Dejando a un lado los diversos planes de mejora y acondicionamiento de la red, así como las transferencias de titularidad de diversas carreteras, las principales actuaciones han ido encaminadas

principalmente en los siguientes aspectos:¹⁹

- Construcción de variantes y circunvalaciones, concretamente en la N-340 y N-234.
- Construcción de las autovías A-23 y A-7/CV-10, la primera siguiendo el trazado de la antigua N-234 (el valle del Palancia) y la segunda por la Plana (enlazando y desdoblado varias carreteras comarcales), y retomando a partir de Castelló la histórica Vía Augusta hasta Vilanova d'Alcolea (corredor de Borriol). A estas habría que sumar la CS-22, de acceso al puerto de Castelló, con un trazado en parte coincidente con la antigua N-225.
- Desdoblamiento de algunos tramos de mayor tráfico de diversas comarcales, especialmente en la conurbación de Castelló y el distrito industrial cerámico, en los tramos entre Castelló y Borriol, Castelló-Sant Joan de Moró, Castelló-Nules y Vila-real-Onda.
- Construcción de nuevas carreteras, como la CV-149 entre Castelló y Benicàssim o la CV-13 entre el aeropuerto de Vilanova d'Alcolea y Torreblanca.
- Mejoras de diversa índole en la antigua red de carreteras locales (actuales autonómicas de segundo y tercer orden): trazado, arceles, firme, anchura de vía, señalización...

Con todo ello, actualmente la red principal de carreteras de la provincia de Castelló se encuentra formada por la autopista AP-7, las autovías A-7/CV-10 y A-23 y las distintas carreteras nacionales y autonómicas de primer nivel. En su inmensa mayoría, esta estructura sigue aprovechando los distintos corredores naturales, salvando las cadenas montañosas imprescindibles sólo en caso de evidente necesidad.

Como se ha visto, la autopista AP-7 discurre de N a S de la provincia siguiendo la línea de costa, que sólo abandona entre Peníscola y Alcossebre para salvar la sierra de Irtia. Su carácter de peaje ha hecho que padezca, históricamente, una infrautilización, con IMD²⁰ inferiores a las que una vía de estas características podría presentar.²¹ Siguiendo un trazado prácticamente idéntico, la N-340 se convierte, entre la capital de la Plana y el límite septentrional de la provincia, prácticamente en la única alternativa al peaje para los tráficos N-S, generando problemas de saturación de la vía y alta siniestralidad, al disponer sólo de un carril por sentido.²² En la Plana Baixa, en cambio, la existencia de la autovía A-7 ha convertido a la N-340 en prácticamente una gran avenida empleada únicamente para los tráficos de cercanías intracomarcales, lo que no evita que se registren elevadas intensidades

¹⁹Francisco José Guerrero Carot, "La Plana y el interior castellonense: la incomunicación reparada" en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 131-132.

²⁰IMD: Intensidad Media Diaria de vehículos. Número total de vehículos que pasan de media durante un día por un tramo de vía determinado.

²¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 33. Según los últimos datos disponibles (de 2017), la IMD en la AP-7 en la provincia de Castelló oscila entre los 14.145 y los 17.188 vehículos. *Histórico datos de tráfico autopistas*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpeajes_17.pdf (consultado 26 de octubre de 2018).

²²La IMD oscilaba en 2017 entre 9.732 vehículos en Orpesa y los 15.515 en Peníscola. *Histórico datos de tráfico carreteras*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpermanentes_17.pdf (consultado 26 de octubre de 2018).

de circulación en algunos tramos, con IMD de entre los 3.073 de Moncofa y los más de 24.000 en les Alqueríes.²³ Este mismo trazado es, asimismo, empleado por el ferrocarril entre Barcelona y València.²⁴

Paralela a la AP-7 y N-340 se extiende, entre Almenara y Nules, la autovía A-7, principal alternativa como se ha indicado a la autopista de peaje y empleada tanto para tráficos de larga distancia como para desplazamientos cortos, con IMD de más de 49.000 vehículos en la Vall d'Uixó.²⁵ A partir de Nules, la autovía, denominada ya CV-10, se adentra ligeramente hacia el interior, sin abandonar en ningún momento la llanura de la Plana, discurriendo al E de Betxí y al W de Vila-real, hasta alcanzar el término de Castelló. Desde allí, por el corredor de Borriol, retoma el antiguo itinerario de la Via Augusta atravesando el Pla de l'Arc hasta Vilanova d'Alcolea y el aeropuerto, conectado a su vez con el itinerario de la costa (AP-7/N-340) mediante la nueva carretera CV-13. Desde esa última localidad, la CV-10 (antigua C-238) continúa hacia el N, ya convertida en una carretera de un carril por sentido, por el corredor de les Coves hasta Sant Mateu y la Jana, donde enlaza con la N-232 Vinaròs-Santander. La CV-10 presenta una IMD algo superior a los 25.296 vehículos en el entorno de la ciudad de Castelló, que disminuye hasta los 20.331 en Borriol y a los 2.745 en las cercanías de Sant Mateu.²⁶

La N-232 parte desde la N-340 en Vinaròs, atraviesa de E a W el Pla de Vinaròs, avanzando hacia el interior por el corredor de la rambla Cervera y adentrándose en els Ports hasta Morella, donde se desvía hacia el N en medio de un relieve muy accidentado. También en sentido E-W, pero en el extremo sur de la provincia, se encuentra la N-234 Sagunt-Burgos por Segorbe, actualmente restringida prácticamente a un uso local tras la entrada en servicio de la autovía Mudéjar A-23, con un trazado casi idéntico. Partiendo de la llanura del Camp de Morvedre en Sagunt, donde enlaza con la A-7 y la N-340, se adentra en sentido NW por el valle del Palancia hasta la altura de Viver. Desde allí, y bordeando el macizo del Ragudo, escala hasta los más de mil metros de altitud del altiplano de Barracas-El Toro, desde donde continúa hacia tierras aragonesas. Con un trazado similar, salvo en el puerto del Ragudo, que lo bordea por el S y el W, discurre la otra línea férrea en activo en la provincia, entre Sagunt y Zaragoza.

Las últimas carreteras nacionales son la N-225 y la N-238. La primera presenta un carácter discontinuo. Se inicia en la N-234/A-23 a la altura del municipio de Algar del Palancia y

²³Mapa de tráfico 2017, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/mapprovin_2017.pdf (consultado 28 de octubre de 2018).

²⁴Miguel Jimenez Vega, "Las vías del Mediterráneo: una aproximación territorial a la red de ferrocarriles litorales del levante peninsular", en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, Conselleria d'Infraestructures i Transports, València, 2007, pp. 28-29.

²⁵Histórico datos de tráfico carreteras, Ministerio de Fomento, [en línea].

²⁶Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000, Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/intensidad-media-diaria> (consultado 29 de octubre de 2018).

atravesando –casi bordeando– las estribaciones surorientales de la sierra de Espadán alcanza la Vall d’Uixó, enlazando y confundiéndose durante unos pocos kilómetros con la A-7. Inmediatamente después se desvía hacia el E hasta Moncofa, confundiéndose de nuevo, esta vez con la N-340. No se vuelve a tener constancia de esta carretera hasta el término de Castelló, donde subsisten todavía algunos tramos entre la N-340 y los accesos al puerto y el Grau, en un estado en algunos casos más propio de un camino vecinal. Actualmente, el grueso del tráfico en los accesos al puerto de Castelló se canaliza a través de la autovía CS-22, entre la N-340 y el puerto. Por último, entre Vinaròs y el acceso a la autopista AP-7, cabe señalar la existencia de un pequeño tramo de la N-238, para el que también es aplicable el comentario referido al estado de la N-225.

El resto de carreteras principales corresponden a la red autonómica de primer nivel, a la que también pertenece la ya referida carretera/autovía CV-10. Siguiendo la denominación de estas vías, en el norte de la provincia se encuentra la CV-11 entre Traiguera, San Rafael del Río y el mencionado peaje de Vinaròs, donde continúa en la N-238. Su trazado, de forma triangular, se extiende en su totalidad por la llanura de la Plana de Vinaròs.

La CV-12 transcurre en sentido N-S entre Morella y Ares del Maestrat, enlazando la N-232 y la CV-15. Partiendo de la primera carretera, supera el obstáculo imprescindible de la sierra de l’Àguila, continuando por el altiplano de la Torre Querol, siguiendo a continuación el curso de la rambla de la Canà hasta empalmar con la CV-15 en el punto denominado l’Hostalet de la Canà, muy cerca de Ares.

La CV-13, de reciente construcción, se encuentra situada más al sur, comunicando en sentido E-W las localidades de Torreblanca y Vilanova d’Alcolea. En la primera enlaza con la N-340 y la AP-7, mientras que en la segunda lo hace con la CV-10. La CV-13 salva un desnivel de unos 300 metros en escasa distancia, por un relieve abrupto y con pendientes prolongadas. Dispone de doble carril por sentido entre la CV-10 y el aeropuerto, y es prácticamente la única carretera de primer nivel que comunica dos corredores naturales (el del litoral y el de les Coves) salvando las sierras litorales. Sin duda la existencia del aeropuerto, y la necesidad de dotar a esta infraestructura de una salida directa al corredor litoral, han sido los motivos para su construcción, tras la paralización de la ampliación de la carretera entre Cabanes y Orpesa.

Regresando de nuevo a els Ports, la CV-14, a diferencia de la N-232, sigue el trazado natural hacia el norte de Morella, aprovechando el corredor del río Bergantes. Partiendo de la carretera nacional, en el punto en que esta se desvía hacia el norte, la CV-14 continúa recto bordeando, como el río, el macizo de Morella por el S y SW, y dirigiéndose hacia el límite septentrional con Aragón sin abandonar el curso del Bergantes.

La CV-15, junto con la CV-10, es uno de los principales ejes N-S del interior castellonense. Une la Plana de Castelló con Vilafranca, continuando por tierras aragonesas hacia La Iglesuela y otras

poblaciones del Maestrazgo. Se inicia en los límites de la provincia, en el término de Vilafranca, atravesando hacia el E el altiplano hasta Ares del Maestrat, iniciando allí un vertiginoso descenso en sentido NW-SE, de forma paralela a la rambla Carbonera, «pero cuando encuentra las sierras prelitorales [la serra d'en Galceran] a la altura de Sant Pau [Albocàsser] (...) tiene que efectuar un giro de 90 grados para seguir su tránsito hacia Castelló. La carretera, en suma, imita la rambla, que hace lo propio».²⁷ Así, aprovechando el corredor de Albocàsser, se dirige hacia el S por la margen izquierda de la rambla Carbonera (luego de la Viuda), que ya no abandona hasta el término de la Vall d'Alba. Desde allí, atravesando en sentido NW-SE todo el Pla de l'Arc, alcanza la Pobleja Tornesa, donde enlaza finalmente con la CV-10.

En sentido E-W, la CV-16 o carretera de l'Alcora (antigua C-232) comunica este municipio con la capital provincial. Partiendo de la ciudad de Castelló, se dirige en sentido NNW por un trazado similar al de la rambla de la Viuda, hasta el pantano de M.^a Cristina, disponiendo de doble carril por sentido hasta el empalme de Sant Joan de Moró, un tramo en el que se suceden los polígonos industriales y diversas urbanizaciones de montaña. Desde allí, la carretera abandona el curso de la rambla para ir ascendiendo hasta l'Alcora, sin dejar de estar constantemente flanqueada por industrias. Una vez en esa población, continúa hacia el W como carretera de segundo orden, hasta Rubielos de Mora, ya en Aragón.

La CV-17 o carretera de Ribesalbes, de escaso recorrido, sirve básicamente de enlace entre la circunvalación de la ciudad de Castelló y la N-340 con la CV-10. A partir de ese punto, y hasta la localidad de Ribesalbes, se convierte en una carretera de segundo nivel.

La CV-18 o vía Parc del Litoral une Castelló y Nules por Almassora y Borriana. Discurre en su totalidad por la Plana, con un trazado similar al de la N-340, al E de la misma. De doble carril por sentido en su totalidad, incluye las circunvalaciones de Almassora (por el E) y Borriana (por el W), enlazando en Nules con la N-340 y A-7.

Recorriendo en su práctica totalidad el valle del Mijares, la CV-20 une Vila-real con Onda, extendiéndose hacia el W hasta Puebla de Arenoso y el límite provincial. Partiendo de Vila-real, se dirige hacia el W hasta enlazar con la CV-10 en el Apeadero de Betxí, encontrándose desdoblada casi en su totalidad. A partir del Apeadero, continúa ascendiendo en sentido NNW hasta Onda, con doble carril. Como en el caso de la carretera de l'Alcora, los polígonos industriales se suceden, a ambos lados de la vía y sin solución de continuidad, en todo el recorrido entre Vila-real y Onda. A partir de esta localidad, la carretera, ya de un solo carril por sentido, se desvía hacia el N hasta alcanzar el río Mijares en el término de Fanzara, curso que ya no abandona en todo su recorrido hasta el límite occidental de la provincia, aprovechando el valle excavado por este curso fluvial. Los

²⁷Javier Soriano y Raül Pons, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 15.

acantilados generados por este en la roca caliza flanquean gran parte del tramo occidental de esta carretera, con un paisaje de singular belleza y espectacularidad.

Entre esta carretera CV-20 y la ya mencionada CV-16, la carretera CV-21 comunica los municipios de l'Alcora y Onda, cerrando así por el interior el denominado como triángulo de la cerámica. Atravesando un relieve de escasa complejidad, esta carretera parte de la CV-16 en las inmediaciones de l'Alcora, dirigiéndose en sentido S y SW hasta Onda.

La última de las carreteras autonómicas de primer nivel de la provincia es la CV-25, que comunica Segorbe y Lliria, uniendo así los valles del Palancia y el Turia, atravesando la sierra Calderona. Parte de las afueras de Geldo, donde enlaza con la A-23, dirigiéndose a Segorbe y a la vecina Altura. Desde allí, vira hacia el sur, adentrándose en la sierra Calderona hasta Gátova, y descendiendo por Marines y Olocau.

Completan la red provincial un centenar de carreteras de segundo y tercer nivel, que conectan los diversos municipios con la red principal, así como a muchos de estos entre sí. Es en este grupo de vías de menor entidad donde cabe situar la inmensa mayoría de las carreteras existentes entre los diversos corredores naturales, afrontando las mayores complejidades orográficas. Ofrecen, por lo general, unos parámetros inferiores a los de la red principal.

Vista esta estructura y evolución de las carreteras castellanenses se desprende que los condicionamientos orográficos, aún siendo importantes, quedan relegados a un plano subsidiario ante otros condicionantes como los económicos y de poblamiento, influyendo en este último caso tanto su densidad como su disposición. Evidentemente, antes igual que ahora, la topografía influye a la hora de determinar el trazado de las vías de comunicación, optándose, como es lógico, por aprovechar los corredores naturales existentes, que simplifican la construcción y reducen los costes. Sin embargo, cuando existe un factor económico o demográfico significativo que justifique un determinado trazado, la topografía resulta fácilmente vencida y, como indica Sanchis Deusa, «entonces no hay montañas que no sean salvadas»,²⁸ como bien pone de manifiesto la reciente construcción de la CV-13, por ejemplo. Esta afirmación resulta asimismo válida al tratar la evolución de la red de autobuses, como se irá viendo a lo largo de este trabajo.

Sanchis Deusa distingue dos áreas fundamentales en cuanto a la estructura de las líneas de la provincia: al norte del Mijares (o de la propia capital), las líneas forman una malla prácticamente ortogonal con unos ejes principales en sentido N-S por los corredores naturales, complementados por otros secundarios en sentido E-W, salvando las sucesivas cadenas montañosas. Salvo en la zona del litoral y los alrededores de la capital, la intensidad de servicios es baja o muy baja.

Por los ejes N-S discurren líneas que las recorren en su totalidad (Castelló-Sant Mateu, Castelló-Vinaròs), así como otras con recorridos parciales, en el entorno de los principales centros (Castelló-

²⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

Borriol, Castelló-Orpesa, Vinaròs-Peníscola). En cambio, son pocas las líneas que recorren los ejes E-W en su totalidad (Castelló-Cortes de Arenoso, Castelló-Vistabella), presentando además una menor intensidad de servicios. En estos casos son líneas que discurren en su mayor parte en sentido N-S, desviándose sólo el tramo indispensable hasta alcanzar su destino (Castelló-Vilafranca, por Albocàsser; Castelló-Morella, por Sant Mateu; Castelló-Vilanova-la Serra, por Torreblanca), estando servido el resto del itinerario E-W por otras líneas de menor entidad y muy baja intensidad de servicios (Albocàsser-Benicarló, por ejemplo). Además, servicios E-W contemplados por Sanchis Deusa en 1988 han desaparecido en la actualidad, como los que comunicaban Cabanes y la Ribera, o Albocàsser y Alcalà.

Al sur del Mijares, «las redes se ajustan más perfectamente a las directrices topográficas y adoptan unas formas dendríticas parecidas a las redes hidrográficas, sirviendo las alineaciones montañosas como auténticas divisorias de las redes de autobuses».²⁹ Es decir, las líneas, partiendo del gran eje litoral que comunica Castelló y València atravesando la Plana, se adentran en la provincia remontando los ríos Mijares y Palancia, no existiendo prácticamente comunicación entre cuencas, pues estas líneas sólo confluyen en la Plana y, más concretamente, en la capital. Sólo la red del Palancia presenta cierta bifurcación a partir de Soneja, con un eje principal que desciende hasta Sagunt siguiendo el río y otro secundario que se desvía hacia la Vall d'Uixó.³⁰

La atracción que la ciudad de Castelló ejerce sobre toda la provincia, así como el destacado condicionante topográfico, son los dos factores que determinan la estructura de la red de autobuses de la provincia de Castelló, según Sanchis Deusa.³¹ Sin embargo, una vez afirmada la influencia que la capital castellonense ejerce sobre su territorio, esta misma autora señala la modestia o debilidad de esta atracción, bien patente en los servicios de autobús con cabecera en la ciudad de Castelló.³²

La existencia, a poco más de sesenta kilómetros hacia el sur de la capital de la Plana, de un potente centro de atracción como es la ciudad de València, no sólo reduce la influencia castellonense en los municipios meridionales de su demarcación, sino que incluso la anula casi por completo, encontrándose las comarcas castellonenses del Alto Palancia y las localidades situadas más al sur de la Plana Baixa completamente encuadradas dentro del área de influencia de València

Hacia el norte, la mayoría de las poblaciones de els Ports, Alt Maestrat y Baix Maestrat escapan también a la atracción de Castelló, con la que apenas disponen de servicios directos, presentando los pocos existentes una muy baja intensidad. En estos casos, es la ciudad de Vinaròs la que ejerce como centro comarcal de referencia, extendiendo su influencia a buena parte de estas comarcas. La evolución de esta red se irá viendo en los siguientes capítulos.

²⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

³⁰La intensidad de servicios en este segundo eje se ha ido reduciendo sensiblemente desde el tiempo en que Sanchis Deusa redactó su trabajo, y prácticamente desaparece en el nuevo mapa concesional.

³¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

³²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 258-259.

Capítulo 2. Introducción a la historia del transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castelló

Como se ha podido ver en el anterior capítulo, las comunicaciones en la provincia de Castelló no han sido, históricamente, fáciles. La compleja y abrupta orografía del territorio suponía, en muchas ocasiones, la existencia de obstáculos geográficos muy difíciles de salvar, que impedían la apertura de adecuadas vías de comunicación y, en consecuencia, imposibilitaban el establecimiento de servicios de transporte.

En este capítulo se pretende mostrar de manera breve el proceso histórico que ha llevado desde la creación de los primeros servicios de transporte público por carretera en la Edad Moderna hasta la situación actual. El contenido se desarrollará más ampliamente a lo largo de este estudio, ofreciéndose aquí sólo una sinopsis histórica.

Tal y como se puede comprobar al consultar la bibliografía existente sobre el tema, el proceso de evolución del servicio de autobuses en la provincia de Castelló participa en las tendencias y dinámicas generales del resto de España, si bien obviamente se ve influido por sus propias particularidades, que se tratan a lo largo de este trabajo. Esta afirmación resulta válida tanto en lo referente a los servicios interurbanos como a los urbanos, siempre teniendo en cuenta los elementos propios que acabarán definiendo su trayectoria concreta.

Como en el resto del trabajo, en este capítulo se analiza también la situación concreta del transporte público regular de viajeros por carretera en la provincia en cinco momentos históricos, correspondientes a los años 1910, 1935, 1961, 1986 y 1998, además de 2018. De esta manera se puede obtener una foto fija de la situación del transporte en cada una de esas fechas, pudiéndose así comparar de forma más sencilla la evolución y los cambios experimentados.

1. Los orígenes: de las diligencias y servicios de postas al ferrocarril.

La creación de los primeros servicios modernos de viajeros data del siglo XVIII, cuando en el reinado de Carlos III su ministro Floridablanca estableció en 1769 las primeras diligencias. Mas, para llegar a este hecho, fueron imprescindibles una serie de medidas adoptadas a lo largo de la primera mitad del siglo por los primeros Borbones, que mejoraron sustancialmente la vertebración de los territorios españoles: la creación y expansión a todo el reino de la red de caminos de postas, así como el inicio de la explotación estatal de correos.¹

¹Juan Chiva Beltrán, "Vertebración de un territorio. De los caminos históricos a las carreteras nacionales", en

Desde entonces, y hasta fechas relativamente recientes, los servicios de correos y de transporte de viajeros estarán íntimamente relacionados, hasta el punto de designarse popularmente en muchas ocasiones a los carruajes y autobuses directamente como "correos".²

Pero la gran revolución del transporte de viajeros tuvo lugar, sin duda, durante la segunda mitad del siglo XIX, con la llegada del ferrocarril a la provincia de Castelló. Unas décadas atrás, la aplicación de la máquina de vapor a la locomoción había dado lugar en 1830 a la locomotora, creando un nuevo sistema de transporte que supuso un salto cualitativo sin igual respecto a los anteriores sistemas de tracción sangre, con enormes ventajas en aspectos como la capacidad de carga y velocidad. En ferrocarril se convirtió, en pocos años, en el medio de transporte por excelencia de su tiempo, y auténtico motor del progreso.

Sin embargo, la inversión que la implantación de una red ferroviaria requería, debido al elevado coste tanto de construcción de la compleja infraestructura necesaria, como de adquisición del material rodante y de explotación del servicio, hacían que el establecimiento de una línea férrea no fuera una cuestión simple. Especialmente cuando todo ello dependía de la iniciativa privada,³ que debía velar por la rentabilidad de su proyecto. En consecuencia, la implantación del ferrocarril se llevó a cabo únicamente en aquellas zonas en las que la combinación de factores orográficos, demográficos y económicos hiciera rentable la explotación de un servicio de estas características.

En la provincia de Castelló, la red ferroviaria se puso en servicio entre 1862 y 1865 con la línea de ancho ibérico entre València y Tarragona, de la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), absorbida en 1891 por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte). Constaba a principios del siglo XX de 14 estaciones,⁴ circulando unos cuatro trenes diarios de viajeros por sentido (Exprés, Correo y Mixto).⁵ La importancia de esta línea fue enorme para la vertebración de la provincia, si bien al discurrir junto a la costa, manteniéndose paralela a ésta en la totalidad de su recorrido, su influencia directa quedó reducida a los municipios del litoral, que ya venían disfrutando de unas comunicaciones privilegiadas con la carretera de primer orden entre València y Tarragona.

En el ámbito concreto de la Plana, esta red principal se vio complementada con un ferrocarril

Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 30.

²Esta práctica de transporte conjunto de viajeros y correspondencia (al menos paquetería) sigue vigente en la actualidad en algunas zonas del país, a pesar de contravenir la legislación, como se puede observar a diario, por ejemplo, en la estación de autobuses de Teruel.

³Aunque contaba con el apoyo del Estado a las inversiones ferroviarias (Miguel Muñoz Rubio, "La red ferroviaria de ancho ibérico de Castellón entre 1862 y 1929. La movilidad ferroviaria al servicio del desarrollo regional", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 44-45).

⁴Vinaròs, Benicarló, Santa Magdalena de Polpis, Alcalà de Xivert, Torreblanca, Orpesa, Benicàssim, Castelló, Almassora, Vila-real, Borriana, Nules, Xilxes y Almenara.

⁵Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba, "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones", en Inmaculada Aguilar Civera y Javier Vidal Olivares (Coords.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports y Fundación Ferrocarriles Españoles, València, 2002, pp. 96-97.

secundario de vía estrecha que estructuró la comarca más dinámica de la provincia, y en la que se concentraba la mayor parte de su población y de su actividad económica. La red del tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón (OGC), popularmente conocido como la Panderola, fue implantándose entre 1888 y 1890 en sus secciones principales entre el Grau y Onda, por Castelló, Almassora y Vila-real. Esta línea fue ampliada en 1907 con un nuevo ramal entre Vila-real y el Grau de Borriana, sustituyendo a un tranvía de tracción sangre que desde 1898 hacía el recorrido entre Borriana y su Grau. Circulaban a principios de siglo entre tres y quince trenes diarios por sentido en función del tramo. La repercusión socioeconómica de este ferrocarril de vía estrecha en el ámbito de la Plana fue también muy notable, perdurando todavía hoy en la memoria popular como un nostálgico recuerdo, a pesar de los múltiples problemas que tuvo que afrontar su explotación.

Ya en el siglo XX entró en servicio la segunda línea de ancho ibérico de la provincia, que discurría entre València y Calatayud, por Sagunt y Teruel, adentrándose en la península a través del valle del Palancia. De gran complejidad técnica por la abrupta orografía y la destacada diferencia de altitud que debía salvar, entró en funcionamiento en 1901, siendo explotada por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Contaba en su tramo castellanense con las estaciones de Soneja, Segorbe, Navajas, Jérica-Viver, Caudiel, Torás-Bejís y Barracas, circulando tres trenes diarios por sentido de las clases Mixto y Correo. Junto a estos ferrocarriles existían otros de carácter exclusivamente industrial, para el transporte de mercancías, y que por tanto no son relevantes en este trabajo.

La red férrea principal estaba compuesta, pues, de dos líneas de ancho ibérico que comunicaban la provincia N-S por el litoral y NW-SE por el extremo meridional. El resto de municipios permanecían ajenos al medio de transporte por excelencia de su tiempo, lo que constituía un serio perjuicio para sus intereses. Aquellas localidades con alguna actividad comercial, administrativa o industrial destacada veían limitadas sus posibilidades de desarrollo al quedar excluidas del nuevo espacio de comunicaciones que se había formado, mientras que para los municipios agrícolas de menor tamaño se agravaba aún más su ya profundo aislamiento.

Esta circunstancia hizo que el ferrocarril fuera una demanda incesante de numerosos municipios de interior que habían quedado excluidos de las líneas principales. Sin embargo, de las diversas iniciativas para la construcción de ferrocarriles secundarios que complementarían la red principal, sólo el tranvía OGC llegó a implantarse en la Plana, fracasando los sucesivos intentos de establecer ferrocarriles de penetración. Entre estos últimos, los proyectos más destacados fueron los que pretendían comunicar Vinaròs y la cuenca carbonífera turolense de Utrillas, por els Ports, y el que

desde Castelló debía adentrarse hasta Aragón por Llucena, entre otros.⁶ Las complejidades orográficas que debían salvar, al no existir prácticamente corredores naturales en sus trazados, y el menor grado de actividad económica y densidad demográfica de las zonas de tránsito seguramente socavarían las perspectivas de rentabilidad de estos proyectos, frustrando su desarrollo.

La estructura de la red ferroviaria acabó condicionando completamente los servicios de carruajes, hasta el punto de ser totalmente subsidiarios de aquél. Los distintos servicios carreteros (diligencias, tartanas...) en funcionamiento a principios del siglo XX eran fundamentalmente alimentadores de la red ferroviaria, comunicando las distintas estaciones con las localidades de su entorno y con horarios en muchas ocasiones coordinados con el ferrocarril. El itinerario de estos servicios carreteros seguía las principales vías de comunicación existentes, vistas en el capítulo anterior, y su radio de acción oscilaba entre los 72 kilómetros de la línea Morella-Vinaròs y los centenares de metros de algunos servicios de tartanas.

En todo caso, como refleja la guía de 1900,⁷ las principales cabeceras de los servicios de diligencias (Castelló, Vinaròs, Alcalà de Xivert, Nules, Vila-real o Segorbe), coincidían con las estaciones férreas más importantes. Los carruajes con salida de Castelló abarcaban un radio de unos 30 kilómetros en torno a la capital provincial, siendo los destinos más alejados las localidades de les Coves, Llucena y la Vall d'Uixó. La segunda cabecera más importante era Vinaròs, con hasta 12 destinos en la comarca, además de Morella. Otros nodos de comunicaciones se localizaban en Alcalà de Xivert, con servicios a les Coves y Albocàsser; Vila-real, con carruajes a Onda o Borriana; Nules, a la Vilavella y la Vall d'Uixó; y Segorbe, a Sagunt⁸ y Navajas.

Todos ellos se completaban con otros servicios de menor recorrido que ampliaban la red (les Coves-Sant Mateu) o que comunicaban las estaciones con los centros urbanos (las tartanas de Viver y Jérica a la estación, por ejemplo). Los servicios coincidentes eran escasos y limitados al ámbito de la Plana, donde la oferta ferroviaria podía llegar a ser insuficiente, pues las prestaciones del ferrocarril eran del todo incomparables con las de los carruajes, con viajes que podían durar hasta once horas.⁹

2. La irrupción del automóvil: los primeros ómnibus.

En estas circunstancias, resulta evidente que la oferta carretera no podía, en ningún modo, suplir a la ferroviaria. Pero estas circunstancias iban a cambiar en la primera década del siglo XX, con la aparición y desarrollo de los primeros automóviles con motor de explosión, entre ellos los

⁶Carles Ripollés, "El ferrocarril", *Au!* nº 58, primavera 2001, Morella, pp. 7-17.

⁷Enrique Mhartin y Guix, *Guía Oficial de la Provincia de Castellón para 1900*, Diputación de Castelló, 1900, pp. 41-42.

⁸Recordar que esta información es del año 1900, cuando aún no se había inaugurado el ferrocarril València-Teruel-Calatayud.

⁹Tres horas desde Castelló a Onda o Nules, cuatro a l'Alcora, Cabanes o la Vall d'Uixó, o seis a les Coves (*Guía Oficial de Castellón y su provincia y almanaque para 1890*, Imprenta Venancio Soto, Castellón, 1890, p. 128).

conocidos entonces como ómnibus.¹⁰ Este nuevo medio de transporte permitía transportar viajeros y mercancías por las carreteras y caminos existentes a una velocidad media considerablemente superior a la de los carruajes, y si bien sus prestaciones no podían compararse todavía con las del ferrocarril, sí suponían un avance considerable respecto a la tracción sangre.¹¹

Es por ello por lo que el automóvil interesó especialmente, en un primer momento, a esos municipios de interior que habían quedado fuera de la red ferroviaria, que vieron en el nuevo medio de transporte una solución a sus necesidades de comunicación. Las primeras iniciativas en este sentido que tuvieron lugar en la provincia datan del año 1909, cuando se constituyó la primera sociedad de transporte de viajeros por carretera en automóvil (la Hispano Suiza del Maestrazgo, de Morella) y se inauguraron las primeras líneas (Castelló-Sant Mateu y Morella-Vinaròs).

Este hecho fue contemporáneo a la apertura de las primeras líneas en otros lugares de España, considerándose las pioneras las establecidas entre Cáceres y Trujillo (1907) y entre Ávila y Piedrahita (1908).¹²

El destino escogido por la primera de ellas, Sant Mateu, reunía una serie de características que se repetirían en la mayoría de los siguientes destinos.

- Población relevante, tanto a nivel demográfico (casi 3.800 habitantes), como económico y administrativo (cabeza de partido y de arciprestazgo).
- Buena comunicación por carretera con Castelló (carretera de Zaragoza).
- No disponía de ferrocarril ni de comunicación directa con Castelló, estando fuera del radio de acción de los servicios de carruajes.

Estas características se repiten también en los destinos de las otras líneas pioneras citadas (Trujillo y Piedrahita) respecto a sus respectivas capitales de provincia.

De tal manera, en 1910 eran dos las líneas en funcionamiento (Castelló-Vilafranca, con hijuelas hasta Alcalà de Xivert y Sant Mateu, y la de Morella-Vinaròs), explotadas por Hispano-Plana-Castellón y la Hispano Suiza del Maestrazgo (HISUMA), respectivamente. La extensión total de la red era de 199 kilómetros, realizándose dos expediciones diarias de ida y vuelta. Había por entonces unos seis ómnibus en circulación. Fugacidad y oportunidad fueron los elementos más característicos de aquellos servicios, que buscaban ante todo la rentabilidad de la explotación.

La legislación aplicable a estos nuevos servicios fue la misma vigente para los de tracción sangre¹³, de inspiración claramente liberal, y con total libertad para el establecimiento y supresión de líneas y

¹⁰Que se caracterizaban por tener una potencia de entre 35 y 40 CV, carrocería de madera, ruedas macizas y una capacidad de entre 10 y 20 pasajeros.

¹¹Con una duración del viaje entre Castelló y Sant Mateu de dos horas, claramente inferior a las ocho que podía tardar el mismo trayecto en diligencia, *Heraldo de Castellón (H de C.)*, 16 y 30 de marzo de 1909.

¹²José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España..." p. 111.

¹³Real Decreto de 13 de mayo de 1857, aprobando el adjunto reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros, *Gaceta de Madrid* de 15 de mayo de 1857.

libre competencia, bastando la autorización del gobernador civil, informe favorable del vehículo y certificado de aptitud del conductor. Este contexto legislativo favoreció en un primer momento el desarrollo de los servicios de ómnibus, lo mismo que el apoyo prestado por los propios fabricantes (especialmente la Hispano-Suiza) a los operadores, así como el de instituciones como el Sindicato de Iniciativas, que promovieron el establecimiento de líneas y, por supuesto, los contratos para la conducción del correo, que suponían para las empresas contratistas unos ingresos fijos anuales por la prestación de dicho servicio.

En cambio, el escaso desarrollo técnico de los primeros automóviles, que les hacía padecer continuas averías, así como su elevado precio, supusieron un lastre para su definitiva implantación, existiendo todavía algunas dudas sobre su viabilidad. Igualmente, el estallido de la Primera Guerra Mundial generó importantes problemas de abastecimiento de combustible, obligando a la suspensión de los pocos servicios existentes.

La primera legislación específica respecto a la circulación de automóviles no supuso grandes novedades en la materia,¹⁴ más allá de indicar una serie de especificaciones técnicas para los vehículos, entre otros aspectos. También estableció la primera regulación del tiempo de descanso de los conductores, que quedó fijado en un mínimo de ocho horas diarias (art. 33.a). Esto contrastaba con la realidad de otros sectores, especialmente tras la aprobación, sólo un año después, de la jornada laboral universal de ocho horas diarias o 48 semanales.¹⁵ Una diferencia que persistirá hasta la actualidad, como se irá viendo.

La estructura de esta primitiva red, aunque muy cambiante en los primeros años, seguía la de las principales vías de comunicación, coincidiendo con la ya mencionada red de carruajes y superándola en algunos casos. Municipios con una larga demanda de ferrocarril de penetración como Morella o Lluçenya fueron de las primeras en disponer de servicio de ómnibus, como también lo tuvo Benassal, destacado destino turístico. Las principales líneas fueron las de Alcalà-Vilafranca, Castelló-Lluçenya, Castelló-Sant Mateu o Morella-Vinaròs, con una expedición diaria cada una, junto con otras más efímeras que no llegaron a consolidarse.

3. De la multiplicación de líneas a una nueva concepción como servicio público.

A partir de 1920 el fin de la guerra, la recuperación económica y el inicio de la fabricación del automóvil en grandes series supuso su abaratamiento y generalización, matriculándose sólo aquel año en la provincia tantos vehículos como en toda la década anterior. Esto, unido a la legislación liberal, supuso un auténtico aluvión de iniciativas de establecimiento de líneas, con una feroz competencia que amenazaba la propia subsistencia de las empresas y la prestación de los servicios.

¹⁴Real Decreto de 23 de julio de 1918 aprobando el reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, *Gaceta de Madrid* de 24 de julio de 1918.

¹⁵Real Decreto de 3 de abril de 1919 de jornada máxima legal en todos los trabajos, *Gaceta de Madrid* de 4 de abril de 1919.

La consecuencia de ello fue la promulgación por parte del gobierno de Primo de Rivera, en 1924, del Real Decreto de 4 de julio, que reglamentaría los servicios públicos de transportes mecánicos rodados. El nuevo reglamento distinguía entre cinco tipos de transporte: los regulares de viajeros, mercancías o mixtos, con horario e itinerario fijo, denominados de clase A; los discrecionales de itinerario fijo (clase B); los urbanos (clase C); los discrecionales de viajeros (clase D) y los discrecionales de mercancías (clase E).¹⁶ Con las disposiciones de este real decreto, la explotación de las líneas regulares (clase A) pasó de ser una actividad libre y privada a considerarse un servicio público cuya titularidad recaía en el Estado, siendo adjudicada su gestión mediante concesión exclusiva a través de un concurso público.

Este nuevo marco legislativo concesional, precursor del actual, vino a ordenar una situación que se había vuelto un tanto caótica, con servicios efímeros que aparecían, desaparecían o se modificaban según su rentabilidad. El mapa de líneas de la provincia fue consolidándose, dibujándose el que será su esquema característico hasta el día de hoy, con una red marcada, como se ha visto en el capítulo anterior, por los condicionantes orográficos.

La explotación de estos servicios fue adjudicándose a diversas empresas que, si bien por una parte contraían la obligación de prestar el servicio, por otra gozaban de exclusividad en su itinerario, lo que daba ciertas garantías a las concesionarias. De todas ellas, la que logró un mayor empuje fue la benasalense HIFE, que experimentó un notable crecimiento hasta alcanzar una posición hegemónica,¹⁷ absorbiendo a importantes sociedades como HISUMA o Lacorte, entre otras de menor entidad. Con áreas de actividad más reducidas, y restringidas al municipio en el que radicaban y su área de influencia, destacaban también las empresas AVSA de la Vall d'Uixó, Autos Mediterráneo (AMSA) de Cabanes y Antonio Furió Agustina de Onda, así como una docena de pequeños empresarios.

La mejora de las prestaciones de los automóviles, la expansión de la red de líneas y la adecuación y mejora de las carreteras convirtieron a los ómnibus en auténticos rivales del ferrocarril, estableciéndose desde principios de los 20 los primeros servicios coincidentes, que constituyeron una amenaza para las compañías ferroviarias. Estas poderosas empresas habían disfrutado hasta entonces de una privilegiada situación de dominio, con un monopolio en sus respectivas explotaciones que las había conducido a prestar un servicio a menudo deficiente. Estas carencias fueron aprovechadas por las empresas de autobuses para ofrecer sus servicios, ahora que los parámetros de ambos medios les permitían competir en igualdad de condiciones.

La presión ejercida por las compañías ferroviarias, que a partir de 1925 empezaron a sufrir un

¹⁶Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, Airlex, Madrid, 2011, pp. 121-124

¹⁷Llegando a ser la segunda empresa del sector a nivel estatal en la década de los 30 (Casimiro Meliá Tena "La Hispano de Fuente En Segures", *Top Comarcas*, nº 14, febrero 1988, p. 14).

descenso en número de usuarios, especialmente acusado en los trayectos coincidentes,¹⁸ llevó al Estado a dictar una legislación claramente proteccionista de los intereses de estas empresas, con sucesivos decretos dictados entre 1928 y 1934¹⁹ que en resumidas cuentas supusieron desde la imposición a las empresas de autobuses de un canon de coincidencia hasta la suspensión de adjudicaciones de líneas regulares de autobuses y, finalmente, la autorización de otorgamiento de estos servicios a las propias compañías ferroviarias. No obstante, proliferaron durante estos años numerosos servicios irregulares y tolerados aprovechando los resquicios legales que el cada vez más complejo entramado normativo dejaba²⁰.

En 1931 el Gobierno de la República reguló nuevamente la jornada laboral, reiterando que su duración máxima sería, con carácter general, de ocho horas diarias o 48 semanales.²¹ Sin embargo, se plantearía de nuevo una excepción para determinados colectivos, como el de conductores. En su caso, esta se prolongaría hasta las 72 horas semanales «pagándose cada hora de exceso sobre las cuarenta y ocho ordinarias con el salario tipo de cada una de éstas, más el recargo que libremente se convenga» (art. 101).

El carácter efímero y variable de estas explotaciones impide hacer un análisis muy determinante, pero en general se aprecia cómo se va formando en torno a Castelló una malla de líneas radiales que, siguiendo los corredores naturales (litoral, prelitorales N-S de Borriol y Albocàsser, y de las cuencas hidrográficas E-W hacia Lluçenya y Cortes) comunican la capital con las poblaciones de su área de influencia, entre las que siguen excluyéndose las del tercio septentrional de la provincia. Por el Sur, los principales destinos son precisamente Almassora, Borriana y Vila-real, además de la Vall d'Uixó. Estos dos últimos municipios son, a su vez, cabeceras de otras líneas hacia localidades de su entorno inmediato. Muchos de los servicios que se establecieron en el interior presentaban un carácter mixto, transportándose simultáneamente y en un mismo vehículo viajeros y carga. Se realizaban con los denominados camiones-berlina, que disponían de espacios diferenciados.²²

Las mejoras técnicas y viarias respecto a la situación de principios de siglo permitieron ampliar las comunicaciones directas con Castelló hasta un radio de más de 60 kilómetros, el doble que con los carruajes. En consecuencia, también se incrementó la influencia de la capital provincial, al

¹⁸Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba, "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones", en Inmaculada Aguilar Civera y Javier Vidal Olivares (Coords.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, p. 98.

¹⁹Principalmente el Real Decreto de 22 de febrero de 1929, Real Decreto-ley de 21 de junio de 1929, Real Orden de 22 de junio de 1929, Real Decreto de 7 de octubre de 1930, Decreto de 20 de mayo de 1931 y Decreto de 19 de julio de 1934, según Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 151-172.

²⁰Servicios tolerados: dícese de aquellos servicios de viajeros autorizados en precario, sin que el titular adquiriera derecho alguno, pudiendo ser cancelados por la Administración en cualquier momento (Domingo Cuéllar Villar, *Los transportes en el sureste andaluz (1850-1950)*, *Economía, Empresas y Territorio*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2003, p. 300).

²¹Decreto de 1 de julio de 1931 disponiendo sea de ocho horas diarias la duración máxima legal de la jornada de trabajo, *Gaceta de Madrid* de 2 de julio de 1931.

²²Se puede observar un grabado de este tipo de vehículos en el capítulo 12.

establecerse servicios regulares directos hasta municipios tan distantes como Vinaròs (79 Km.), Vilafranca (72 Km.), y Sant Mateu (60 Km.).

Por el sur, la existencia de un poderoso foco de atracción como València reducía la influencia de Castelló hasta la Vall d'Uixó, con la salvedad de la tímida incursión hacia el Alto Palancia, con la línea de Viver. Las líneas de Castelló y Borriana a València, en cambio, habría que considerarlas como fruto de la inclusión de la Plana en el área de influencia regional del *cap i casal*. Fuera del área de atracción de la Plana siguieron quedando los extremos septentrional y meridional de la provincia. Los servicios en 1935 se recogen en la tabla 1:

Tabla 1. Líneas en explotación en la provincia de Castelló en 1935

Línea	Tipo	Km.	Exp	Itinerario	Concesionario
Castelló-Vinaròs	A	78	1 diaria	Alcalà, Santa Magdalena, Benicarló	Norte (HIFE, S.A.)
Castelló-València	A	67	5 diarias	Vila-real, Nules, Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	Norte (HIFE, S.A.)
Vinaròs-Tortosa	A	54	3 diarias	Alcanar, la Ràpita, Amposta, estación Amposta	Norte (Hispano del Ebro)
Castelló-Cortes	A	77	1 diaria	Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles, Llucena, Castillo, Zucaina	HIFE, S.A.
Castelló-Llucena		33	2 diarias	Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles	
Castelló-les Useres		37	1 diaria	Moró, l'Alcora, la Foia, Costur, les Useres (se prolongaba a Atzeneta)	
Castelló-Vistabella	A	72	1 diaria	Moró, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, Atzeneta, la Selleta	HIFE, S.A.
Castelló-Sant Mateu	A	67	1 diaria	Borriol, la Pobla, Cabanes, Benlloch, Vilanova, la Torre, les Coves...	HIFE, S.A.
Castelló-Borriol		9	3 diarias	-	
Castelló-Vilafranca	A	94	1 diaria	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Ares	HIFE, S.A.
L'Hostalet-Benassal		6	1 diaria	-	
Albocàsser-Alcalà		31	1 diaria	Les Coves	
Albocàsser-Benicarló	A	49	1 diaria	Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	HIFE, S.A.
Benassal-València	A	138	2 diarias verano	Albocàsser, Vilafamés, Castelló, Vila-real, Nules, Almenara, Sagunt	HIFE, S.A.
Castelló-Eslida	A	38	2 diarias	Almassora, Borriana, Nules, la Vilavella, Artana	HIFE, S.A.
Morella-Vinaròs	A	66	2 diarias	Vallivana, Venta de l'Aire, Enroig, Xert, Sant Mateu, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	HISUMA (HIFE, S.A.)
Catí-Vinaròs	A	54	1 diaria	Enroig, Xert, Sant Mateu, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	HISUMA (HIFE, S.A.)
Morella-Castelló	A	106	n.d.	Vallivana, Venta de l'Aire, Enroig, Xert, Sant Mateu, la Salzadella, les Coves, la Torre, Vilanova, Benlloch, Cabanes, la Pobla, Borriol	HISUMA (HIFE, S.A.)
Grau CS-Vila-real	A	8	1 diaria	Almassora	Lacorte (HIFE, S.A.)

					S.A.)
Castelló-Almassora	A	5	15 diarias	-	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Vila-real	A	7	28 diarias	-	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Borriana	A	14	4 diarias	Almassora/Vila-real	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Moncofa	A	26	4 diarias	Almassora, Borriana, Nules	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Vinaròs	A	78	3 diarias	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca, Alcalà, Santa Magdalena, Benicarló	AMSA
Castelló-Vilanova		52	1 diaria	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca	AMSA
Castelló-Benlloch		32	2 diaria	Borriol, la Pobla, Cabanes	
Castelló-Benicàssim		13	1 diaria	-	
Cabanes-Empalme	A	12	1 diaria	-	AMSA
CS-la Vall d'Uixó	A	25	4 diarias	Almassora, Vila-real, les Alqueries, Nules	AVSA
La Vall d'Uixó-VLC	A	45	3 diarias	Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt	AVSA
Castelló-Onda	A	22	5 diarias	Vila-real, Apeadero Betxí	Antonio Furió
Onda-Suera		6	2 diarias	Artesa, Tales, Suera	
Onda-Argelita		16	2 diarias	Ermitorio del Salvador, Fanzara, Vallat	
Segorbe-València	A	60	5 diarias	Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Algimia, Alfara, Torres-Torres, Estivella, Gilet, Sagunt	Montaña, Pérez...
Navajas-Cueva Santa	A	17	1 diaria	Segorbe, Altura	Montaña, Pérez...
Vinaròs-Peníscola	A	14	2 diarias	Benicarló	F. Martínez
Vinaròs-Benicarló	A	9	4 diarias	-	F. Martínez
Morella-Sorita	A	25	2 diarias	Forcall, Villoses, Hortells, Palanques	Tomás Martí
Morella-Puebla de H.	A	112	1 diaria	Forcall, Villoses, Hortells, Palanques, Sorita...	Tomás Martí
Vinaròs-Rossell	A	34	1 diaria	Ulldecona, Sant Rafel	V. Verge y F. Fenollosa
Vinaròs-la Sénia	A	30	1 diaria	n.d.	F. Jaques Cifre
Vinaròs-Càlig	A	16	1 diaria	Benicarló	M. Tormo
Morella-Cinctorres	A	15	1 diaria	-	Miguel Ferrer
CS-Villahermosa	A	66	1 diaria	l'Alcora, la Foia, Figueroles, Llcena	José Catalán Bea
Onda-Ribesalbes	A	7	2 diarias	-	Cristóbal Santolaria
Algimia-Segorbe	A	10	1 diaria	Vall d'Almonacid, Peñalva	Vicente Saera
Segorbe-Gátova	A	15	1 diaria	Altura	Pablo Martínez
Gátova-Llíria	A	22	1 diaria	Marines, Olocau	Gregorio Roca
Montanejos-Caudiel	A	19	1 diaria	Montán	Manuel Macías

Alcalà-Alcossebre	B	11	2 diarias verano	-	HIFE, S.A.
Castelló-l'Alcora	B	19	1 diaria	Moró	HIFE, S.A.
Castelló-Viver	B	61	1 diaria	Vila-real, Nules, la Vall d'Uixó, Algar, Soneja, Segorbe	AVSA
La Vall d'Uixó-Nules	B	7	3 diarias	-	AVSA
La Vall d'Uixó-Moncofa	B	7	3 diarias verano	-	AVSA
Onda-Ayódar	B	12	1 diaria	-	Antonio Furió
Onda-València	B	72	2 diarias	Vila-real...	Antonio Furió
Morella-Alcorisa	B	59	n.d.	Forcall, Villorres, Hortells, Palanques, Sorita...	Tomás Martí
Morella-Vivel del R.	B	118	n.d.	Forcall, Villorres, Hortells, Palanques, Sorita...	Tomás Martí
Sorita-Mas de las Matas	B	23	1 diaria	Aguaviva	Tomás Martí
La P de B-la Sénia	B	19	n.d.	El Ballestar	Domingo Vivas
El Boixar-la Sénia	B	25	n.d.	-	La Ceniense
Cervera-Vinaròs	B	19	2 diarias	Càlig, Benicarló	M. Tormo
Peníscola-Vinaròs	B	14	n.d.	Benicarló	F. Martínez
Vilafranca-Cinctorres	B	32	n.d.	La Iglesuela, Portell de Morella	Miguel Ferrer
Castelló-Artana	B	36	1 L, X, S	-	Juan Pla García
Puebla de A.-Barracas	B	27	n.d.	Los Calpes, Fuente la Reina, Villanueva de Viver	Francisco Navarro
Chóvar-Soneja	B	11	n.d.	Azuébar	Rafael Pérez
Gátova-Bétera	B	28	1 diaria	Marines, Olocau	Gregorio Roca
Castelló-Grau	C	4	24 diarias	-	José Soler Oliva
Borriana-Estación	C	2	n.d.	-	Bautista Canós
Borriana-Port	C	3	n.d.	-	Bautista Canós
Borriana-Alquerías Sta. Bàrbara	C	6	n.d.	-	Vicente Garí Boix
Segorbe-Altura	C	2	n.d.	-	Vicente Marín
Segorbe-Estación	C	1	n.d.	-	Varios
Viver-Estación Jérica	C	3	n.d.	Jérica	Varios

n.d.= no disponible. Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en Archivo General de la Administración (AGA), Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

La tabla 1 recoge un total de 76 líneas, repartidas entre 37 concesiones de clase A, en su caso con sus correspondientes hijuelas, 19 de clase B y siete líneas urbanas. Entre todas, la extensión de la red era de 2.441 kilómetros, efectuándose una media de unas 180 expediciones diarias en invierno y unas 187 en verano.

Excluyendo los servicios urbanos, Castelló era cabecera principal de 26 líneas que efectuaban

diariamente una media de 91 expediciones, lo que representaba el 37% de las líneas y el 58% de las expediciones. Las otras cabeceras más destacadas de la provincia eran Vinaròs (diez líneas y 18 expediciones), Onda (nueve líneas y cinco expediciones), Morella (cinco líneas y seis expediciones), la Vall d'Uixó (tres líneas y nueve expediciones) y Segorbe/Navajas (tres líneas y siete expediciones), lo que ya comenzaba a prefigurar el actual reparto de áreas de influencia.

Por destinos, las líneas con cabecera en la ciudad de Castelló se repartían según la tabla 2. La mayoría de líneas (el 24%) se dirigían a los municipios que posteriormente configurarían la conurbación de la Plana (denominadas en la tabla como “metropolitanas”), siendo a su vez los servicios de mayor intensidad (57% de las expediciones), estando reforzadas asimismo por los servicios urbanos de Castelló y Borriana. A medida que aumentaba la distancia con la capital provincial se reducía bruscamente tanto el número de líneas como el de servicios: hacia la Plana Alta y el Maestrat los servicios se caracterizaban por su escasa intensidad, mientras que las líneas hacia la Plana Baixa presentaban un mayor número de expediciones. Las conexiones con las áreas más alejadas (Baix Maestrat, els Ports, Alto Palancia, València) eran prácticamente testimoniales.

Tabla 2. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1935

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones
"Metropolitanas"	6 + 1 urbana (Grau)	52 + 24 urbanas (Grau)
Área de Castelló	5	6
Área de la Vall d'Uixó	4	11
Área de l'Alcora	4	5
Área de Vinaròs	2	5
Área de Onda	1	5
Área de Morella	1	n.d.
Área de Segorbe	1	1
València	1	1

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, pp. 181-195. Elaboración propia.

Tabla 3. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1935

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones
Área de Vinaròs	5	10
Cataluña	2	4
Área de Castelló	1	4
Subárea de Morella	1	2

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, pp. 181-195. Elaboración propia.

Escapaban principalmente a la capacidad de atracción de la capital las áreas de Vinaròs y Segorbe. Como muestra la tabla 3, la primera ejercía su influencia fundamentalmente sobre su entorno más próximo, que se extendía en menor medida hacia destinos situados en Cataluña (la Sénia y Tortosa).

Con menor intensidad disponía de conexiones con Castelló y Morella.

Tabla 4. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver. Año 1935

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones
Área de Segorbe	5	n.d.
València	1	5
Castelló	1	1

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, pp. 181-195. Elaboración propia.

En el caso del Alto Palancia, Segorbe, Navajas y Viver, aunque especialmente la primera localidad, eran cabeceras de una pequeña red de líneas con su entorno más inmediato, con servicios en algunos casos urbanos a las estaciones de ferrocarril próximas. La ciudad de València se configura como el principal destino para los tráficos de fuera del área, seguido en menor medida de Castelló.

Mapa 1. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, pp. 181-195. Elaboración propia.

A principios del siglo XX, el transporte terrestre dependía fundamentalmente del ferrocarril y las diligencias, que completaban la oferta del primero. Imagen 1 (arriba izq.). Diligencia de Alcalà saliendo de Benicàssim hacia les Vil·les. Imagen 2 (arriba dcha.). Locomotora Krauss 0-3-0 T de 1888 y furgón, provenientes del tranvía a vapor OGC, preservados en el Grau de Castelló. Imágenes 3 y 4 (abajo). Locomotora Mikado en la estación de Castelló en 1981, realizando un viaje conmemorativo.

Fuente: Imagen 1, colección José Prades; imagen 2, fotografía del autor; imágenes 3 y 4, colección Enrique Andrés Gramage.

La llegada de Ford, junto con el fin de la I Guerra Mundial, provocaron un destacado descenso en el precio de los automóviles a partir de los años 20. La convivencia entre los distintos medios no siempre era armoniosa. La competencia de los autobuses acabó suponiendo una amenaza para los intereses de las ferroviarias, que forzaron la aprobación de legislación proteccionista. Imagen 5 (arriba izq.). Publicidad del concesionario Ford en Castelló, Francisco Balaguer, de 1922. Imagen 6 (arriba dcha.). Anuncio en prensa del servicio especial de autobuses para las Fallas de 1936, establecidos por Norte y operados por HIFE. Imagen 7 (abajo izq.). Autobús Henschel de 1935, nº71 de HIFE, realizando el servicio Castelló-València, de Norte. Imagen 8 (abajo dcha.). Accidente que tuvo lugar en Borriana el 7 de febrero de 1951 entre el tranvía OGC y el autobús nº14 de HIFE, un Unic de 1935 de la línea de Moncofa.

FORD
El Automóvil Universal

El auto FORD es, con razón, el favorito en todos los países del mundo, por sus excelentes cualidades, que atestiguan más de 4.000.000 de dueños, que lo tienen siempre en servicio. El único auto adaptable a todos los usos.

PRECIOS FRANCO M. o V., CADIZ

Turismo, 5 asientos (sin arranque).	Pesetas 6.125
5 asientos (con arranque).	6.630
Voiturette, 2 asientos.	5.700
Chasis turismo.	4.450
Camión neumáticos.	5.875
Sedan, 5 asientos (con arranque), cerrado.	12.050

Tractores FORDSON y Arados OLIVER para toda clase de trabajos agrícolas. Facilidades para el pago. Entrega inmediata.

Representante exclusivo en esta provincia:
Francisco Balaguer Herrer, 10. CASTELLÓN

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SERVICIO POR LA HISPANO DE FUENTE EN-SEGURES S. A.

"Cremá" de las Fallas

Para que el público que se traslade a Valencia con motivo de la festividad de San José pueda regresar a su domicilio después de la "Cremá" esta Empresa pondrá un coche especial que saldrá de Valencia a la una de la madrugada.

Fuente: Imagen 5, *H. de C.*, 1922; imagen 6, *H. de C.*, 18 de marzo de 1936; imagen 7, archivo HIFE; imagen 8, Museo Arqueológico Municipal de Borriana.

Todo ello no difiere mucho de la situación descrita por Sanchis Deusa a finales de los años 80, siendo ya de aplicación prácticamente las mismas conclusiones que esta autora se planteaba en su estudio: polarización de servicios y debilidad del centro castellonense, quedando zonas de la provincia ajenas a la influencia de la capital provincial.²³ Como se ha avanzado en la introducción, el área de influencia de la ciudad de Castelló abarca todo el territorio provincial salvo el extremo septentrional y la actual comarca del Alto Palancia, que forman respectivamente las áreas de Vinaròs (que incluye una subárea en Morella) y de Segorbe. Por su parte, dentro del área castellonense cabe distinguir las subáreas de l'Alcora, Onda y la Vall d'Uixó, cada una con una cierta autonomía interna, aunque subordinada a Castelló, así como la conurbación de la Plana, que aglutina a los tráficos metropolitanos. La situación más concreta de cada área se desarrolla detalladamente en sus correspondientes capítulos.

En cualquier caso, el total de servicios interurbanos de la provincia en 1935 quedaba territorialmente repartido según el gráfico 1, en el que se muestra el peso que cada una de las áreas y subáreas tenía en el conjunto provincial. Se aprecia el reparto relativamente homogéneo de la oferta entre la mayoría de territorios, si bien destaca la concentración de servicios en el entorno de la capital y sus municipios más próximos, que se han denominado como metropolitanos.

Gráfico 1. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1935

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, pp. 181-195. Elaboración propia.

En cuanto al reparto por empresas, HIFE ejercía un dominio indiscutible, explotando el 30% de las líneas y realizando el 45% de las expediciones. A enorme distancia se situaban otros concesionarios como AVSA o Antonio Furió, con en torno al 7% de líneas y expediciones, seguidos por AMSA (el 5%) y otros como Francisco Martínez, Tomás Martí o Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, con porcentajes que rondaban el 3% del total de expediciones. El tercio restante quedaba repartido entre unos veinte empresarios con una o dos líneas y otras tantas expediciones en su mayoría. Para una

²³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 258.

visión más detallada, consultar la evolución histórica del sector en la tercera parte de este trabajo. En comparación con el resto de España, la situación a partir de los datos disponibles es la siguiente:²⁴ Se hallaban en explotación en 1930 en España 1.170 líneas de clase A, con una longitud total de 48.253 kilómetros, y una longitud media de 41,2 km., si bien la mayoría eran de corto recorrido, con una distancia inferior a 20 kilómetros. El total de la población española por entonces rondaba los 23,6 millones de habitantes. En Castelló, en 1935, con unos 309.000 habitantes, se explotaban 37 líneas de clase A (el 3,16%) con una longitud total de 1.820 km (3,77%) y una longitud media de 49,19. Por tanto, la provincia de Castelló, representando aproximadamente un 1,3% de la población española, poseía el 3,16% de las líneas, con el 3,77% de los kilómetros, lo que indicaría una implantación del autobús superior a la de otras zonas, siendo las líneas, además, de mayor longitud media.

4. Guerra, postguerra y desarrollismo.

Las consecuencias de la Guerra Civil de 1936-1939 fueron terriblemente funestas también para los servicios de viajeros, tanto ferroviarios como de autobuses. En cuanto a los primeros, la explotación de las líneas de ancho ibérico fue nacionalizada en 1941, recayendo en la empresa estatal RENFE. La nueva sociedad tuvo que hacer frente al enorme reto de reconstrucción de la red ferroviaria, que había sufrido una grave destrucción de sus infraestructuras y material móvil,²⁵ debiendo hacerlo además en medio de una gran carestía y la imposibilidad de importar los equipos necesarios.

Esta falta de material móvil, unido al mal estado del superviviente, las deficiencias de la infraestructura y la carencia de carbón provocó un descenso en el número de servicios, aunque el volumen de viajeros mantuvo unas cifras similares a las de antes de la guerra, ya que la escasez de carburantes y los diversos problemas que atravesaban los servicios por carretera convirtieron al ferrocarril en el único medio de transporte en determinadas rutas. El resultado, una oferta ferroviaria insuficiente para cubrir la demanda existente, que se tradujo en aglomeraciones y trenes abarrotados.²⁶

En cuanto a los servicios de viajeros por carretera, varias son las circunstancias bélicas que les afectaron directa o indirectamente. La escasez tanto de autobuses como de personal capacitado para su conducción y reparación hizo que vehículos y chóferes fueran preferentemente requisados y movilizados para el traslado de tropas y otros menesteres bélicos, lo que dejó a las empresas desprovistas de recursos materiales y humanos para la normal prestación de los servicios civiles regulares. Algunas empresas como HIFE, AVSA o Soler quedaron bajo control obrero a lo largo del

²⁴ ²⁴José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España..." p. 127.

²⁵ Se destruyó entre el 40 y el 60% del material móvil, según el Primer Plan de Desarrollo Económico y Social (Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 203).

²⁶ Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 209-210.

verano de 1936, y el desabastecimiento de combustibles se agravó especialmente a partir de 1937, suspendiéndose la circulación de los vehículos que no realizaran servicios oficiales de guerra.

A esta situación se sumó la represión política padecida por algunos empresarios y trabajadores del sector por parte de ambos bandos, con trágicas consecuencias en algunos casos, así como la destrucción de infraestructuras y material móvil, que diezmaron la capacidad de las empresas, circunstancia que afectó especialmente a los concesionarios más pequeños. A medida que transcurría la guerra la situación se fue agravando, los servicios regulares se fueron suspendiendo, y la llegada del frente a tierras castellonenses implicó su completa paralización.

Tras la entrada de las tropas franquistas a Castelló en junio de 1938 y el estancamiento del frente a la altura de Nules, los servicios regulares hacia el norte de la provincia se fueron restableciendo de forma muy precaria y entre enormes dificultades a lo largo del otoño de 1938. Con el fin de la guerra se inició una época de grandes carencias en la que las distintas concesionarias intentaron ir reemprendiendo la actividad, con flotas destruidas o requisadas y dispersas durante la contienda y una severa escasez de combustibles y neumáticos que obligaba a suspender continuamente los servicios. Si la situación durante la postguerra fue sumamente complicada para las principales concesionarias, aún lo fue más para los pequeños empresarios, que en el mejor de los casos no pudieron restablecer sus servicios hasta mediados los años 40.

Esta situación de desabastecimiento y profunda precariedad se extendió hasta la segunda mitad de la década de los 40, si bien la oferta de expediciones en la práctica totalidad de líneas siguió siendo inferior a la de antes de la guerra, lo que provocaba grandes aglomeraciones y coches repletos, pues la demanda superaba ampliamente a la oferta.²⁷ Según las estadísticas oficiales,²⁸ circulaban en 1940 por la provincia de Castelló 65 autobuses, casi una cuarta parte de los que se calcula que había en la inmediata preguerra.²⁹

La escasez de vehículos, combustible y neumáticos se combatió con ímprobos esfuerzos y soluciones alternativas, entre las que figura el gasógeno o el trolebús, acordándose en 1942 la creación de la Red de Trolebuses de La Plana (RTLPL), que no entraría en servicio hasta casi dos décadas después. En un contexto tal fueron pocos los empresarios que se iniciaron en el sector, algunos como Delfín Altaba con más éxito que otros, como Josefa Revest.

Las primeras disposiciones legales en materia de transportes dictadas por el gobierno franquista continuaron en la línea proteccionista respecto al ferrocarril, según la ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941.³⁰ Así, RENFE heredó las concesiones de servicios regulares de viajeros por carretera que en 1934 habían sido adjudicadas a

²⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 210.

²⁸Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*, p.114.

²⁹Cifra que se obtiene a partir de los registros de matriculaciones de la Jefatura Provincial de Tráfico (JPT).

³⁰BOE, 28 de enero de 1941.

las compañías ferroviarias, como las líneas Castelló-Vinaròs y Castelló-València, si bien siguieron siendo operadas por HIFE.

Hasta 1947, la legislación sobre transporte de viajeros por carretera fue básicamente la de época republicana, modificada puntualmente por algunas órdenes y decretos pero manteniendo siempre un carácter provisional hasta la aprobación de la ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres de 27 de diciembre de 1947.³¹ Esta nueva ley constituiría el marco legal del sector durante prácticamente cuarenta años, sufriendo numerosas modificaciones a base de disposiciones reglamentarias.

Básicamente, la ley de 1947 y su posterior desarrollo normativo mantenían el mismo planteamiento que la legislación anterior, con un sistema de concesiones exclusivas para los servicios regulares y de autorizaciones para los discrecionales. En cuanto a la coordinación con el ferrocarril, trataba de evitar la competencia limitando la coincidencia, a la que se seguía aplicando el correspondiente canon, considerando al transporte carretero como complementario y subordinado al ferroviario.

La iniciativa para el establecimiento de servicios regulares correspondía tanto al Estado, titular de los mismos, como a personas físicas o jurídicas, que podían solicitar a la Administración su consideración como servicios de utilidad pública, para iniciar su tramitación y posterior salida a concurso público. La complejidad de todo el proceso administrativo, así como la ingente cantidad de solicitudes presentadas, llegó a sobrepasar la propia capacidad de la Administración para su tramitación, suspendiéndose en diversos periodos la admisión de nuevas solicitudes.

Desde entonces, y hasta finales de los 60, se tramitarán y adjudicarán la gran mayoría de concesiones de servicios regulares de la provincia, manteniendo las líneas una estructura prácticamente idéntica a la anterior, salvo por algunas prolongaciones y apertura de nuevas debido a la mejora y ampliación de la red viaria. El grueso de servicios siguió operado por HIFE, con 35 líneas en Castelló, Tarragona y Teruel, de las cuales 21 correspondían a la provincia de Castelló. A considerable distancia iba seguida por AMSA, AVSA y Furió (cuatro líneas cada una), y una decena de pequeños concesionarios con una o dos líneas y flotas de menos de cuatro vehículos.

A partir de mediados de los años 50 se observa el inicio de un proceso que se prolongará a lo largo de al menos las dos décadas siguientes, caracterizado por una parte por una recuperación económica, y por otra por una serie de disposiciones legales que irán tratando de adecuar el marco legislativo a la realidad cambiante.

El progresivo crecimiento económico permitirá al Estado afrontar la mejora de diversas vías y la modernización del servicio ferroviario, afrontándose una fuerte inversión en la adecuación de las infraestructuras, restablecimiento e incremento de circulaciones e introducción de nuevo material

³¹BOE, 31 de diciembre de 1947.

móvil, como los TAF³² de tracción diésel.³³ Asimismo, a finales de los 50 también se implantaron los primeros ferrobuses para los nuevos servicios de cercanías o, posteriormente, los TER³⁴ y Talgo³⁵ para los de media y larga distancia, lo que supuso la dieselización de la tracción que operaba en la provincia, a la espera de una electrificación que no llegaría hasta los años 70. Pese a estas mejoras, a las que habría que sumar las efectuadas en la infraestructura e instalaciones, el número de usuarios experimentó un importante descenso a lo largo de los años 60,³⁶ fruto tanto de una oferta inadecuada y poco flexible, que provocaba el trasvase de viajeros hacia otros medios, como de la crisis general del transporte público de la que se tratará en los párrafos siguientes.³⁷

Paralelamente, en el transporte por carretera, se producirá un incremento de las matriculaciones,³⁸ siendo cada vez más las familias que podían acceder a la propiedad de un vehículo (motocicletas primero, turismos después), lo que irá restando viajeros a las hasta entonces abarrotadas líneas de autobuses. Esta recuperación económica también implicará un incremento, por un lado, del turismo, lo que tendrá una repercusión directa en el número y naturaleza de los servicios discrecionales, y por otro de la emigración, especialmente a partir de la aplicación del Plan de Estabilización de 1959, lo que supuso un considerable incremento de la demanda en trayectos nacionales e internacionales, desde las zonas de emigración hasta las regiones receptoras, cubierta en la mayoría de los casos con servicios ilegales, ante la ausencia de suficiente oferta oficial.

Asimismo se experimentará un desarrollo de la industria automovilística, disponiéndose a partir de los años 50 de autobuses y autocares de fabricación nacional que irán imponiéndose de forma clara en el mercado español, superándose la antigua situación de desabastecimiento de la postguerra. Ello no impidió que, hasta los años 60, subsistieran las importaciones de autobuses de prestigiosas marcas internacionales, además de la fabricación de pequeñas series de algunos fabricantes locales como la marca castellanense Tubús, de la propia HIFE. A principios de los 60 había registrados en la provincia 191 autobuses, de los cuales 168 estaban adscritos a líneas regulares y 23 a servicios discrecionales, lo que representaba un 0,8% del parque móvil. Entre todos ellos se transportaron un total de 6.395.554 viajeros en 1963.³⁹

Como se ha indicado, el significativo cambio experimentado en la realidad española desde la postguerra (época en la que se aprobó la legislación de 1947), hizo que fuera necesario adaptar el marco legal a las nuevas circunstancias. Los diversos Planes de Desarrollo aprobados durante la

³²Tren Automotor Fiat.

³³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 210-211.

³⁴Tren Español Rápido.

³⁵Tren Articulado Ligero Goicoechea-Oriol.

³⁶Descenso cifrado en torno al 53% en los tráficos entre Almenara y Vinaròs (Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 218-219).

³⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 211-214.

³⁸En la provincia de Castelló, las de 1955 quintuplicaron a las del año anterior. Fuente: JPT.

³⁹Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*. pp. 114 y 122.

segunda mitad de los 60 trataron de promover medidas que permitieran al sector hacer frente a los nuevos desafíos, replanteando la coordinación con el ferrocarril, intentando adecuar la oferta a la demanda, mejorando la calidad y seguridad de los servicios, combatiendo la competencia desleal y la excesiva atomización empresarial, etc. En total se aprobaron unas trescientas disposiciones entre órdenes ministeriales y reglamentos que, tratando de suplir las carencias de una legislación obsoleta, acabaron generando un caos normativo. En cualquier caso, la línea general de todas ellas iba encaminada a limitar el acceso a la actividad, profesionalizar el sector, limitar la competencia o mejorar la seguridad.⁴⁰

Por su parte, la ya mencionada proliferación del automóvil, unida al éxodo rural, provocó, especialmente a partir de los años 60, el inicio de una crisis en los servicios regulares que no hará sino agravarse hasta la actualidad. Este constante y significativo descenso de usuarios en la mayoría de líneas, especialmente en las de interior, convertirá en deficitarias a muchas explotaciones, lo que supondrá la incapacidad de algunos concesionarios ya no sólo para afrontar nuevas inversiones, sino incluso para garantizar su propia subsistencia.

Así, en el transcurso de la década de los 60, se producirá la absorción por parte de las principales empresas de la práctica totalidad de los pequeños concesionarios que, hasta entonces, habían subsistido explotando pequeñas líneas de interior. Y mientras esto ocurría, el auge de los discrecionales, directamente relacionado con el crecimiento turístico, y la aparición de los servicios de transporte escolar, fruto del agrupamiento de alumnos y del incremento de los centros privados, hizo que surgieran nuevos empresarios autónomos dedicados a este tipo de servicios.

Por otra parte, la decisión de una minoría de consejeros de HIFE, descontentos con la dirección que en los últimos años estaba tomando la sociedad, les llevó en 1962 a escindirse formando la nueva mercantil Hispano del Cid, S.A. (HICID), que en los años siguientes se hizo cargo de la explotación de buena parte de las concesiones que HIFE operaba en la provincia. Otras fueron a manos de Autos Mediterráneo, que reforzó considerablemente su peso en el sector, conservando HIFE únicamente los servicios coordinados con RENFE a València y Vinaròs, así como algunos en el norte de la provincia, gestionados desde su base de Tortosa, donde se acabó replegando.

La situación inmediatamente antes de la mencionada escisión mostraba un dominio casi absoluto de HIFE sobre gran parte de la provincia, explotando la mitad de las líneas, que representaban el 60% de las expediciones. El resto de los servicios se repartían entre empresas locales con áreas de operaciones restringidas a sus propios territorios: Furió, con diez líneas y 20 expediciones (el 12% y el 7% del total, respectivamente); AVSA, con cinco líneas y 18 expediciones, la Expreso Segorbina (dos líneas y siete expediciones) o Delfín Altaba (tres líneas y otras tantas expediciones). Completaban el panorama empresarial una decena de empresarios individuales con líneas de corto

⁴⁰Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 247-249.

recorrido y, por lo general, escasa intensidad.

La crisis de los servicios regulares supuso una reducción de gastos y expediciones en algunas líneas, y el cese de iniciativas para el establecimiento de nuevas, limitándose las solicitudes a líneas costeras, con buenas cifras de tráfico en verano. Igualmente, en 1961 se inauguró el servicio urbano de autobuses en la ciudad de Castelló, que acabó estando formado por una red de seis líneas. Simultáneamente, y casi veinte años después de su aprobación, ese mismo año fue inaugurada la RTLP entre el Grau de Castelló y Vila-real. Sin embargo, las deficiencias de un servicio que había nacido claramente obsoleto supusieron su prematuro desmantelamiento en 1969. Unos años antes, en 1963, había sido clausurado el también desfasado tranvía a vapor, cuyo tráfico tuvo que ser asumido por las diversas líneas de autobuses existentes entre las poblaciones de la Plana.

Funcionaban en 1961, como recoge la tabla 5, 82 líneas regulares repartidas en 47 concesiones dependientes del Ministerio de Obras Públicas. La extensión de la red era de 3.133 kilómetros, realizándose diariamente de media entre 219 expediciones en invierno y 285 en verano. Respecto a la situación en el año 1935, estas cifras suponían un incremento del 25% en la extensión de la red, 9% en el número de líneas, un 22% en el número de expediciones en invierno y un 52% en verano.

Tabla 5. Líneas en explotación en la provincia de Castelló en 1961

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-Vinaròs (V-1768: cs-38)	78	3 lab, 2 fest, 4 verano	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà, Santa Magdalena, Benicarló	RENFE (HIFE, S.A. y AMSA)
Castelló-València (V-1737)	67	3 lab	Vila-real, Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	RENFE (HIFE, S.A.)
Castelló-Morella-Alcañiz (V-499)	110+72	1 lab	Borriol, la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre, les Coves, la Salzadella, Sant Mateu, Xert, Enroig, la Vallivana, Morella, Torre Miró, la Pobla d'Alcolea...	HIFE, S.A.
Vinaròs-Tortosa (V-631)	54	2 lab	Alcanar, Sant Carles, Amposta, l'Hostal, l'Aldea	HIFE, S.A.
Tírig-Tortosa (V-992)	70	1 lab	Sant Mateu, la Jana, Traiguera, Sant Rafel, Valentins, la Galera, Sta. Bàrbara	HIFE, S.A.
Rossell-Tortosa (V-283)	39	1 lab	La Sénia, la Galera, Santa Bàrbara	HIFE, S.A.
Vinaròs-Morella (V-470)	66	2 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Enroig, la Vallivana	HIFE, S.A.
Vinaròs-Sant Mateu (V-470)	31	1 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana	HIFE, S.A.
Vinaròs-la Salzadella (V-1403)	40	1 lab	Sant Mateu, Cervera, Càlig, Benicarló	HIFE, S.A.
Vinaròs-Catí (V-479: cs-16)	54	1 diaria	Enroig, Xert, Sant Mateu, Canet, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	HIFE, S.A.
Catí-l'Avellà (V-479: cs-16)	4	1 lab jul-sept	-	HIFE, S.A.

Castelló-Sant Mateu (V-1338)	67	1 lab	Borriol, la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre, les Coves, la Salzadella	HIFE, S.A.
Castelló-Borriol (V-1338)	9	3 lab, 1 fest	-	HIFE, S.A.
Castelló-Vilafranca (V-710: cs-19)	94	1 lab	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Ares	HIFE, S.A.
Castelló-Albocàsser (V-710: cs-19)	61	1 lab	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols	HIFE, S.A.
Albocàsser-Alcalà (V-710: cs-19)	31	1 lab	Les Coves de Vinromà	HIFE, S.A.
La Pelejana-la Pobla (V-710: cs-19)	11	1 L, J, S	La Vall d'Alba	HIFE, S.A.
L'Hostalet-Benassal (V-710: cs-19)	6	1 lab	-	HIFE, S.A.
Castelló-la Font d'en Segures (V-710: cs-19)	80	1 diària verano	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Benassal	HIFE, S.A.
Catí-Emp. Segarró (V-710: cs-19)	14	1 lab jul-sept	-	HIFE, S.A.
Albocàsser-Benicarló (V-82; cs-1)	49	1 lab	Culla, la Torre d'en Besora, Vilar de Canes, Albocàsser, Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	HIFE, S.A.
La Pobla-les Useres (V-84)	21	1 lab	La Barona, la Vall d'Alba	HIFE, S.A.
Castelló-Vistabella (V-856: cs-24)	72	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Costur, les Useres, Atzeneta	HIFE, S.A.
Castelló-Atzeneta (V-856: cs-24)	46	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Costur, les Useres	HIFE, S.A.
Castelló-Vilafamés (V-856: cs-24)	22	1 L, S, D	Moró	HIFE, S.A.
Castelló-Cortes (V-182)	77	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Figuerols, Llucena, Castillo, Zucaina	HIFE, S.A.
Castelló-Villahermosa (V-182)	46	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Figuerols, Llucena, Cedramán	HIFE, S.A.
Castelló-Llucena (V-182)	33	2 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Figuerols	HIFE, S.A.
Castelló-l'Alcora (V-182)	19	2 lab, 1 fest	Moró	HIFE, S.A.
Castelló-Eslida (V-426: cs-14)	38	2 lab	Vila-real, les Alqueries, Borriana, Nules, la Vilavella, Artana	HIFE, S.A.
La Vilavella-Castelló (V-426: cs-14)	20	1 lab	...Nules	HIFE, S.A.
Castelló-Artana (V-529)	26	1 lab	Vila-real, les Alqueries, Betxí	HIFE, S.A.
Castelló-Betxí (V-529)	14	1 lab, 2 fest	Vila-real, les Alqueries	HIFE, S.A.
Betxí-València (V-1430)	58	1 lab	La Vilavella, Nules, Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HIFE, S.A.
Borriana-València (V-1430)	54	3 lab	Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HIFE, S.A.

Castelló-Borriana (V-1366: cs-32)	14	7 diarias	Vila-real	HIFE, S.A.
Castelló-Vila-real (V-1366: cs-32)	7	17 diarias	-	HIFE, S.A.
Vila-real-Mare de Déu de Gràcia (V-1366: cs-32)	3	5 lab, 8 fest verano	-	HIFE, S.A.
Castelló-Moncofa (V-1197)	26	2 lab	Almassora, Borriana, Nules	HIFE, S.A.
Grau CS-Vila-real (V-1854)	12	1 diaria	Almassora	HIFE, S.A.
Castelló-Almassora (V-1854)	5	19 diarias	-	HIFE, S.A.
Castelló-Grau (V-1908: cs-41)	7	32 diarias inv; 72 ver.	-	HIFE, S.A.
Castelló-Vilanova (V-254: cs-10)	52	1 diaria	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca	AMSA
Castelló-Torreblanca (V-254: cs-10)	37	1 diaria	Benicàssim, Orpesa, la Ribera	AMSA
Castelló-Benicàssim (V-254: cs-10)	13	4 diarias	-	AMSA
Castelló-la Vall d'Alba (V-256: cs-11)	39	1 lab	Borriol, la Pobla, Cabanes, Benlloch	AMSA
Benlloch-la Serra d'En. (V-256: cs-11)	10	1 M, J, S	Benlloch, Vilanova	AMSA
Cabanes-Empalme (V-183; cs-7)	12	1 lab	-	AMSA
Castelló-Onda (V-2147; cs-43)	21	9 lab, 5 festivos.	Vila-real, Apeadero Betxí	Furió, S.L.
CS-Puebla de Arenoso (V-1120; cs-29)	89	1 lab, diaria en verano.	Vila-real, Apeadero Betxí, Onda, Ribesalbes, Fanzara, Vallat, Argelita, Toga, Torrechiva, El Tormo, Cirat, Arañuel, Montanejos, Campos de A.	Furió, S.L.
Castelló-Argelita- Ludiente (V-1120; cs-29)	45	1 laborables	Vila-real, Apeadero Betxí, Onda, Ribesalbes, Fanzara, Vallat, Argelita	Furió, S.L.
Ribesalbes-Onda (V-1120; cs-29)	7	2 L, J, S	-	Furió, S.L.
Montanejos-València (V-1120; cs-29)	118	1 diaria jul-oct.	Onda	Furió, S.L.
Montanejos-Onda (V-1120; cs-29)	46	1 diaria jul-sept.	Campos de A., Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Argelita, Vallat, Fanzara, Ribesalbes, Onda.	Furió, S.L.
CS-Fuentes de Ayódar (V-413: cs-13)	47	1 lab, diaria en verano.	Vila-real, Apeadero Betxí, Onda, Ayódar, Villamalur, Suera, Tales, Artesa	Furió, S.L.
Alcudia de Veo-Onda (V-413: cs-13)	14	1 L, J, S	Veo, Benitandús, Tales, Artesa, Onda	Furió, S.L.
Suera-Onda (V-413: cs-13)	8	1 L, J, S	Tales, Artesa	Furió, S.L.
Onda-València (V-1402; cs-34)	72	2 laborables, 1 festivos	Ap. Betxí, Vila-real, Nules, Almenara, Sagunt, Puçol, Massamagrell.	Furió, S.L.
CS-la Vall d'Uixó	25	9 diarias	Vila-real, les Alqueries, Nules, la	AVSA

(V-1397: cs-33)			Vilavella	
La Vall d'Uixó-València (V-2465; cs-v-93)	45	5 diarias	Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Massamagrell, Albalat dels Sorells, Tavernes Blanques	AVSA
La Vall-playa Moncofa (V-791; cs-22)	9	2 diarias verano 1 M, V, D inv.	-	AVSA
La Vall d'Uixó-Jérica (V-909: v-cs-25)	43	1 diaria	Algar, Soneja, Segorbe	AVSA
Castelló-Segorbe (V-2140)	52	1 lab	Vila-real, les Alqueries, Nules, la Vall, Alfondegulla, empalme Chóvar, Azuébar, Soneja	AVSA
Segorbe-València (V-1362: cs-v-44)	60	3 diarias	Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Algimia, Alfara, Torres-Torres, Estivella, Gilet y Sagunt	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Cueva Santa (V-1362: cs-v-44)	14	Segorbe-Altura: 3 diarias Cueva Santa: 1 diaria jul-oct.	Altura	Expreso Segorbina, S.L.
Nules-València (V-1431)	47	1 lab	-	J. Hernández
Algimia-Segorbe (V-805)	10	1 diaria	Vall de Almonacid, Peñalva	Joaquín Gimeno
Gaibiel-Segorbe (V-180)	15	1 diaria	-	Jesús Soler
Gátova-Llíria (V-401)	22	1 diaria	Marines, Olocau	Vicente Brisa
Vinaròs-Peníscola (V-915)	15	5 diarias desde Vin, 3 desde Penis. Verano doble	Benicarló	F. Martínez
Vilafranca-Morella (V-132; te-CS-3)	48	1 lab	La Iglesuela, Portell, Cincorres	Delfín Altaba
Morella-Cantavieja (V-733: te-CS-20)	43	1 diaria	Forcall, la Mata, Mirambel	Delfín Altaba
Morella-la Mata (V-733: te-CS-20)	9	1 diaria	Cincorres, Forcall	Delfín Altaba
Morella-Alcorisa (V-1050)	64	1 diaria	Forcall, Villosres, Hortells, Palanques, Sorita, Aguaviva, Mas de las Matas	José Mestre
Morella-Sorita (V-1050)	25	1 diaria	Forcall, Villosres, Hortells, Palanques	José Mestre
Vinaròs-Rossell (V-317:T-cs-12)	34	1 lab	Sant Rafel, Sant Joan de Pas, Ulldecona	Froilán Jaques Cifre
Castell de C.-la Sénia (V-2400: T-CS-44)	41	1 L y S	Boixar, la Pobla de Benifassà, el Ballestar	Froilán Jaques Cifre
La P de B.-la Sénia (V-2400: T-CS-44)	34	1 M, X, J y V	El Ballestar	Froilán Jaques Cifre
Alcalà-Alcossebre (V-788)	11	3 diarias invierno 5 diarias verano	-	Alcocéber, S.A.
Estación-Borriana-Grau-Port (V-1106: cs-28)	10	7 a la estación; 6 al Grau inv, 12 en verano	-	Canós
Montanejos-Caudiel	19	1 L, X, V, S nov-	Montán	Herederos de Macías

(V-1816; cs-39)		mayo; 2 diarias jun-oct.		Masó.
Montanejos-València (V-1816; cs-39)	94	1 diaria jul-oct.	Montán, Caudiel	Herederos de Macías Masó
Bejís-Estación Jérica (V-1564)	22	1 diaria. 8 diarias Viver-Jérica	Ventas de Bejís, Teresa, Viver, Jérica	Francisco Martínez

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en Archivo Histórico Provincial de Castelló (AHPC), Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Tabla 6. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Borriana-les Alqueries de Sta. Bàrbera	6	2 lab	-	Canós
Grau de Castelló-Vila-real (RTLP)	11	n.d.	Castelló	La Valenciana, S.A.
Urbano Castelló (5 líneas)	10	n.d.	-	La Valenciana, S.A.

Fuente: *Anuario Estadístico* 1963, INE, [en línea], <http://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=1722&tns=8620#8620> (consultado 14 de junio de 2019); *Mediterráneo*, 19 de julio de 1961 y 25 de octubre de 1961.

A estas cifras que hay que añadir otros servicios no incluidos en el cómputo anterior al prestarse mediante autorizaciones de otras administraciones, recopilados en la tabla 6, en su mayoría de naturaleza urbana: el trolebús, el urbano de Castelló y la línea entre Borriana y les Alqueries de Santa Bàrbera. Otros servicios asimilables a urbanos, sin embargo, se prestaban mediante una concesión estatal, figurando en la tabla 5: Borriana-estación-Grau-Port, Castelló-Grau y Vila-real-Mare de Déu de Gràcia.

Excluyendo todos estos últimos por su tipología urbana, Castelló era en 1961 cabecera principal de 37 líneas, que realizaban diariamente hasta unas 104 expediciones, lo que supone que la capital de la Plana concentraba el 45% de las líneas y el 36% de las expediciones. Comparándolo con los datos de 1935, se comprueba que, pese a que parten de Castelló un 12% más de líneas, su peso en el conjunto de la provincia se ha reducido un 22%, fruto de la implantación de nuevos servicios en otras comarcas, apareciendo diversos municipios que se habían convertido en pequeños nodos, cabecera de una o dos líneas: Montanejos, Catí, la Pobla Tornesa, Bejís, Benassal, Cabanes, Alcalà de Xivert, Albocàsser, Betxí, Borriana o Gátova.

Pero, aparte de la capital, las cabeceras con más tráfico seguían siendo Vinaròs (siete líneas y 18 expediciones), Segorbe/Navajas (cuatro líneas y nueve expediciones), Onda (cinco líneas y siete expediciones), la Vall d'Uixó (tres líneas y ocho expediciones) y Morella (cinco líneas y cinco expediciones), que presentaban escasos cambios respecto a 1935, salvo el incremento de la oferta en torno a Segorbe.

Los destinos de las líneas con cabecera en Castelló eran los de la tabla 7. Son de aplicación prácticamente las mismas características que en la preguerra: el grueso de servicios, y los de mayor intensidad, se dirigen hacia los municipios más próximos, sin experimentar ninguna variación.

Tampoco se aprecian cambios en los servicios a Vinaròs, Morella y Segorbe, que siguen siendo muy reducidos. Sí se incrementa ligeramente la intensidad de servicios a València y la subárea de l'Alcora; de forma algo moderada al resto de municipios del área de Castelló y a la Vall d'Uixó, y de manera notable a Onda y su subárea, multiplicándose tanto el número de líneas como de expediciones. Asimismo, se triplica el número de servicios entre Castelló y el Grau.

Mapa 2. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Tabla 7. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1961

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
"Metropolitanas"	6 + 1 urbana (Grau)	51 + 72 urbanas (Grau)	^
Área de Castelló	9	9	^
Área de la Vall d'Uixó	6	16	^
Área de l'Alcora	4	6	^
Área de Vinaròs	2	5	=
Área de Onda	4	12	^
Área de Morella	1	1	=
Área de Segorbe	1	1	=
València	1	3	^

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Las otras áreas de la provincia que permanecían en buena medida ajenas a la capital seguían siendo Vinaròs y Segorbe. La primera (tabla 8) mantenía su área de influencia, incrementando la intensidad de servicios hacia su entorno más inmediato, aunque se reducía la oferta entre Vinaròs y Cataluña, si bien esto se compensaba al implantarse nuevas líneas entre otros municipios del área (Rossell, Tírig) y Tortosa, que no tenían a Vinaròs como cabecera. Permanecían invariables los servicios hacia otros destinos como Castelló y Morella.

Tabla 8. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1961

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Vinaròs	5	14	^
Cataluña	1	2	∇
Área de Castelló	1	4	=
Subárea de Morella	1	2	=

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Tabla 9. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver-Jérica. Año 1961

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Segorbe	4	15	-
València	1	3	∇
Castelló	2	2	^

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

En cuanto a Segorbe (tabla 9), sorprende la reducción del servicio entre Segorbe y València, con dos expediciones menos que en la preguerra. Se incrementan, en cambio, las conexiones entre esta área y Castelló, con sendas líneas desde los dos centros principales: Segorbe y Jérica. En todo caso, como ya se ha indicado, la situación de cada área se desarrolla pormenorizadamente en sus correspondientes capítulos.

El reparto de servicios entre las distintas áreas y subáreas se muestra en el gráfico 2. El peso de cada una de las zonas sigue siendo bastante similar al de 1935, con un crecimiento en la oferta de servicios en las subáreas de la Vall d'Uixó, Onda y l'Alcora.

Respecto a la relación con el resto de España, el *Anuario Estadístico* de España de 1963 aporta unos datos que, sin embargo, una vez analizados pormenorizadamente, resultan poco fiables.⁴¹ Así, con las debidas reservas, el citado *Anuario* indica que había en 1962 en explotación en España 2.690 líneas regulares, con una longitud total de 139.304 kilómetros, realizándose 3.764.602 expediciones.

⁴¹ *Anuario Estadístico* 1963, INE, [en línea], <http://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=1722&tns=8620#8620> (consultado 7 de noviembre de 2019).

Estas cifras suponen que Castelló, con 47 líneas regulares, 3.133 kilómetros y 54.313 expediciones, representaba el 3,04% de las líneas, un porcentaje muy similar al de 1935, pero en cambio había pasado a suponer únicamente el 2,24% de los kilómetros. Las expediciones representaban el 1,44% del total nacional, con un tráfico de 4.417.624 viajeros, lo que representa el 2,08% del conjunto de España, cuando su peso demográfico era del 1,1%.

Gráfico 2. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

5. La crisis de los servicios regulares.

Las consecuencias de la crisis del petróleo de 1973, con el alza del precio de los combustibles, no hizo sino agravar la crisis de los servicios regulares, incrementando el cada vez mayor déficit de explotación de la mayoría de servicios de interior. La gravedad de la situación hizo necesaria la concesión de las primeras ayudas públicas, que desde entonces han resultado imprescindibles para la continuidad de determinados servicios. Sin embargo, estas subvenciones distaban mucho de ser la solución definitiva a una realidad mucho más compleja. La supresión de expediciones en las líneas de menor tráfico continuó a lo largo de los 70 y 80, limitándose a la apertura de nuevos itinerarios de nuevo a las zonas costeras. Al mismo tiempo, seguía creciendo el número de autónomos y pequeñas sociedades que intentaban hacerse un hueco en el sector de los servicios discrecionales y escolares, aprovechando la relativa facilidad con la que se podían conseguir las necesarias tarjetas de transporte, uno de los pocos requisitos para iniciarse en la actividad.

Los datos disponibles sobre tráfico son muy escasos, pero los existentes permiten apreciar la magnitud del descenso registrado. Se muestran en la tabla 10 y el gráfico 3, donde se observa que el incremento de viajeros todavía se mantiene a lo largo de la década de los 60, aunque seguramente ligado al crecimiento demográfico y localizado casi exclusivamente en las líneas de costa. Durante los primeros años de la década de los 70 se produce un estancamiento de usuarios, seguido de una importante disminución del tráfico en los años inmediatamente posteriores al estallido de la crisis,

hasta estabilizarse a finales de la década en torno a los 5,4 millones de viajeros, prácticamente un millón menos que una década atrás, a pesar de haberse incrementado la población provincial en casi cien mil habitantes. Una cifra, aún así, más de un millón de viajeros superior a la actual, lo que da cuenta de la magnitud del descenso que por entonces se inició.

Tabla 10. Evolución del número de viajeros en las líneas interurbanas de Castelló. Años 1963, 1968-1971 y 1974-1978

Año	Viajeros	Año	Viajeros
1963	6.395.554	1974	9.093.000
1968	8.917.000	1975	7.850.000
1969	8.904.000	1976	5.288.840
1970	9.123.000	1977	5.401.710
1971	9.098.000	1978	5.465.010

Fuente: Carlos González Espresati, *Castellón-España en paz*, p. 114; “Resumen de las líneas de transporte de viajeros por carretera”, *Castellón en cifras (1978-1986)*, en Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Castelló (AHCCCS), Elaboración propia.

Gráfico 3. Evolución del número de viajeros en las líneas interurbanas de Castelló. Años 1963, 1968-1971 y 1974-1978

Fuente: Carlos González Espresati, *Castellón-España en paz*, p. 114; “Resumen de las líneas de transporte de viajeros por carretera”, *Castellón en cifras (1978-1986)*, en AHCCCS. Elaboración propia.

En este contexto, para mejorar el aprovechamiento del material móvil, racionalizar la red y, en definitiva, mejorar el servicio, desde finales de los 70 se inició la tramitación de las unificaciones concesionales, de manera que cada empresa concesionaria pudo agrupar en una sola concesión

todas las líneas que operaba. Este procedimiento estaba ya contemplado en la legislación,⁴² y desde la Administración se instaba a ello: el II Plan de Desarrollo (1968-1971)⁴³ promovió la concentración de líneas regulares mediante la fusión y transferencia de líneas, hijuelas, desvíos y prolongaciones, para aliviar la maraña concesional, logrando una explotación más racional y reduciendo el gasto.⁴⁴ En Castelló, este proceso dio lugar a ocho concesiones, correspondientes cada una de ellas a las ocho concesionarias que operaban en la provincia: Alcocéber, Altaba, AMSA, AVSA, la Expreso Segorbina, Furió, HICID e HIFE, cada una con su respectiva área de actividad claramente delimitada territorialmente.⁴⁵

La escasez de combustibles durante la postguerra llevó a las autoridades a buscar alternativas a los derivados del petróleo. Sin embargo, la electrificación de la red ferroviaria castellanense no se iniciaría hasta los años 70, y sólo en el itinerario litoral. Imagen 9. Carta de 1946 del delegado del gobierno para la ordenación del transporte, José María de Peñaranda, al gobernador civil de Castelló, instándole a que se interese por las ventajas de los vehículos eléctricos

Fuente: AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exp. IA-111;

⁴²Artículo 24 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera del 9 de diciembre de 1949, *BOE*, 12 de enero de 1950.

⁴³Ley 1/1969, de 11 de febrero, por la que se aprueba el II Plan de Desarrollo Económico y Social, *BOE*, 12 de febrero de 1969.

⁴⁴Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 243-245

⁴⁵Aspecto ampliamente desarrollado por Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 282-286.

A partir de los años 70, RENFE inicia la ansiada electrificación de la línea entre València y Tarragona, siendo esta la principal mejora llevada a cabo hasta el desdoblamiento de la vía entre València y Castelló en 1985. Las actuaciones en la línea de Aragón, en cambio, se limitaron a algunos trabajos de recomposición de vías. En cuanto a la oferta de servicios, se reforzaron y renovaron algunos TER y Talgo, introduciéndose ya en 1986 el Intercity entre València y Barcelona,⁴⁶ y se multiplicaron los servicios de cercanías entre València y Castelló, pasando de nueve a 16 trenes en 1985.⁴⁷ Circulaban por entonces unos 20 trenes de largo recorrido en ambos sentidos entre València y Tarragona, a los que habría que sumar los regionales y de cercanías entre València y Castelló, seis de los cuales se prolongaban hasta Orpesa y sólo dos hasta Tortosa. La repercusión que estas mejoras tuvieron en el volumen de viajeros se manifestó en un ligero incremento del tráfico a partir de 1973. En la línea de Teruel, circulaban seis trenes diarios de larga distancia en ambos sentidos y otros tantos de cercanías hasta Caudiel, de los cuales cuatro proseguían hasta Teruel,⁴⁸ padeciendo esta línea el agravante de haberse priorizado el trayecto por Tarragona y Zaragoza para las comunicaciones entre el Mediterráneo y el Cantábrico, en detrimento del recorrido por Segorbe y Teruel.

La transferencia de algunas competencias en materia de transportes terrestres a favor de las nuevas administraciones autonómicas, llevada a cabo entre finales de los 70 y principios de los 80, supuso que la Generalitat Valenciana se hiciera cargo, entre otras, de la concesión, autorización, explotación e inspección de los servicios de transporte que transcurrieran íntegramente por el interior del territorio valenciano.⁴⁹ Asimismo, se reconocieron los agentes sociales como interlocutores de los empresarios y trabajadores para la negociación colectiva, tal y como venía reconocido por la Constitución de 1978. Todo ello supuso la aprobación de diversas normativas que se sumaron a las numerosas disposiciones que ya enmarañaban la obsoleta Ley de Coordinación de 1947. No fue hasta 1987 cuando la legislación española en materia de transportes fue totalmente renovada, adaptándola al nuevo marco constitucional y europeo.

Por entonces, y según Sanchis Deusa,⁵⁰ existían operativas en la provincia en 1986 un total de 48 líneas (que contando las hijuelas resultarían unos 130 itinerarios), 30 de las cuales tenían como cabecera la ciudad de Castelló, con 150 servicios diarios. El resto partían de otros municipios, entre los que destacaba Vinaròs, que ejercía su propio dominio sobre el extremo septentrional de la provincia, y Segorbe, sobre parte del Alto Palancia.

⁴⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 214-217.

⁴⁷Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba, "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones", en Inmaculada Aguilar Civera y Javier Vidal Olivares (Coords.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, p. 112).

⁴⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 216.

⁴⁹Art. 31.15 de la L.O. 5/1982 de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, *BOE*, 10 de julio de 1982.

⁵⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 258-260 y 284.

Una muestra de distintos trenes en servicio a lo largo del siglo XX en las líneas férreas de la provincia de Castelló. Imagen 10 (arriba izq.). Automotor diésel de la serie 591 de RENFE, conocido como Ferrobús (1956). Imagen 11 (arriba dcha.). Automotor de la serie 597, conocido como TER (Tren Español Rápido). Imagen 12 (centro izq.). Regional de la serie 440 de RENFE, destinada a servicios de media distancia. Imagen 13 (centro dcha.). Automotor diésel de la serie 592 de RENFE, del núcleo de Cercanías de València. Imagen 14 (abajo). Una de las UT de la serie 447 de RENFE, asignadas durante las últimas décadas a las líneas electrificadas de Cercanías del núcleo de València, entre ellas la C-6 entre València y Castelló.

Fuente: Imágenes 10-14. Colección Enrique Andrés Gramage.

Según los datos obtenidos para este trabajo, se contabilizan un total de 95 líneas (incluyendo hijuelas), repartidas entre 12 concesiones, con una extensión de la red de 3.318 kilómetros. Se realizaban una media diaria de 313 expediciones en invierno y 382 en verano, cifra que puede incrementarse al carecer de datos sobre los servicios de HIFE entre Vinaròs y Tortosa. Si se comparan con los datos de 1961, supone un incremento del 6% en extensión de la red, un 14% en el número de líneas y entre un 25% y un 30% en el número de expediciones.

Castelló sería cabecera de 34 líneas y 162 expediciones,⁵¹ excluyendo los servicios Castelló-Grau, lo que suponía el 35% de las líneas y el 42% de las expediciones, incrementándose la oferta de servicios desde la capital con respecto a dos décadas atrás. Le siguen como principales cabeceras de la provincia los municipios de Vinaròs (ocho líneas y al menos 24 servicios), Segorbe (nueve líneas y 27 servicios), la Vall d'Uixó (cuatro líneas y 22 servicios), Onda (cinco líneas y siete servicios) y Morella (cuatro líneas y otros tantos servicios), apreciándose un aumento de la oferta en Vinaròs, Segorbe y la Vall d'Uixó y un descenso en Morella, mientras que en Onda no se produce ninguna variación. Otros municipios cabecera de alguna línea serían Albocàsser, Montanejos, Borriana, Cabanes, Gátova, Bejís o Betxí.

Tabla 11. Líneas no nacionales en explotación en la provincia de Castelló en 1986

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-València prolongación Vinaròs (V-1737)	142	7 a València, 2 a Vinaròs	Puçol, Sagunt, les Valls, Almenara, la Llosa, Xilxes, Nules, Vila-real, Castelló, Benicarló	RENFE (HIFE, S.A.)
Castelló-Vinaròs por N-340 (V-1768)	78	2 lab 1 fes inv 3 lab 1 fes ver	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà, Santa Magdalena, Benicarló	AMSA
Castelló-Vinaròs por A-7 (V-1768)		3 lab	Benicarló	
Vinaròs-Tortosa (V-3225)	47	n.d.	Alcanar, Sant Carles, Amposta, l'Hostal, l'Aldea	HIFE, S.A.
Vinaròs-Alcanar (V-3225)	10	n.d.	-	HIFE, S.A.
Rossell-Tortosa (V-3225)	39	1 lab	La Sénia, la Galera, Santa Bàrbara	HIFE, S.A.
Rossell-Ulldecona (V-3225)	20	1 lab	La Sénia, els Valentins	HIFE, S.A.
Vinaròs-Rossell (V-3225)	34	1 lab	Sant Rafel, Sant Joan de Pas, Ulldecona	HIFE, S.A.
Castelló-Morella-Alcañiz (V-3286)	182	2 lab	Borriol, la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre, les Coves, la Salzadella, Sant Mateu, Xert, Enroig, la Vallivana, Torre Miró, empalme la Pobla d'Alcolea...	AMSA
Vinaròs-Morella (*) (V-3286)	64	2 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Sant Mateu/Xert, la Vallivana	AMSA

⁵¹Para Sanchis Deusa, en cambio, Castelló sería cabecera principal de 33 líneas y 199 servicios (Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 254).

Vinaròs-Alcañiz (V-3286)	125	1 lab verano	la Vallivana, Morella, Torre Miró, empalme la Pobla d'Alcolea	AMSA
Vinaròs-Catí (V-3286)	49	1 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Sant Mateu, Xert, Enroig	AMSA
Vinaròs-la Salzedella (V-3286)	40	2 lab	Benicarló, Càlig, Cervera, Sant Mateu	AMSA
Vinaròs-Peníscola (V-3286)	16	8 diarias inv 15 diarias ver	Benicarló	AMSA
Benicarló-Peníscola (V-3286)	10	9 diarias verano	-	AMSA
Albocàsser-Benicarló (V-3286)	49	1 lab	Tírig, Sant Mateu, Cervera del Maestre, Càlig	AMSA
Albocàsser-Culla (V-3286)	26	3 semanales	Vilar de Canes, la Torre d'en Besora	AMSA
Benicarló-Càlig (V-3286)	8	1 lab	-	AMSA
Castelló-Sant Mateu (V-3286)	67	1 lab	Borriol la Pobla, Cabanes, Benlloch, Vilanova, la Torre, les Coves, la Salzedella	AMSA
Castelló-Borriol (V-3286)	9	5 lab, 3 fest	-	AMSA
Castelló-la Vall d'Alba (V-3286)	39	1 lab	Borriol, la Pobla Tornesa	AMSA
Castelló-Benlloch (V-3286)	32	1 lab	Borriol, la Pobla, Cabanes, Benlloch, Vilanova, prolongación a la Serra d'en Galceran	AMSA
La Pobla-les Useres (V-3286)	22	1 lab	La Barona	AMSA
Castelló-Vilanova (V-3286)	52	1 lab	Cabanes, Benlloch	AMSA
Castelló-Torreblanca (V-3286)	37	2 lab	Benicàssim, Orpesa, la Ribera	AMSA
Torreblanca-Torrenostra (V-3286)	3	1 diaria jul-sept.	-	AMSA
Orpesa-playa (V-3286)	2	4 diarias verano	-	AMSA
Cabanes-Ribera de C. (V-3286)	12	1 lab	-	AMSA
Castelló-Desert de les Palmes (V-3286)	7	1 fest jul-sept	-	AMSA
Benicàssim-Desert de les Palmes (V-3286)	8	1 fest jul-sept	-	AMSA
Castelló-CUC (V-3286)	7	3 lectivos	-	AMSA
Castelló-Benicàssim (V-3286)	13	1 lab	-	AMSA
Castelló-Benicàssim por Grau y Vil·les (V-3286)	17	8 diarias inv, 30 verano	-	AMSA
Castelló-Vilafranca (V-8502)	94	1 lab	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Ares	HICID, S.A.

Castelló-Albocàsser (V-8502)	54	1 lab	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols	HICID, S.A.
La Pelejana-Ermita Sant Pau (V-8502)	35	2 semanales	Atzeneta, la Torre d'en Besora	HICID, S.A.
L'Hostalet-Culla (V-8502)	9	1 semanal	Benassal	HICID, S.A.
Hostalet de la Canà-Cinctorres (V-8502)	22	1 lab	Castellfort	HICID, S.A.
Albocàsser-Alcalà de X. (V-8502)	31	1 lab	Les Coves de Vinromà	HICID, S.A.
La Pelejana-la Pobla T. (V-8502)	11	-	La Vall d'Alba	HICID, S.A.
Castelló-Vistabella (V-8502)	72	1 lab	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, Atzeneta	HICID, S.A.
Castelló-Vilafamés (V-8502)	28	1 lab	Borriol, la Pobla	HICID, S.A.
Atzeneta-Xodos (V-8502)	16	1 L y S	-	HICID, S.A.
L'Alcora-Atzeneta (V-8502)	28	1 lab	La Foia, Costur, les Useres	HICID, S.A.
Castelló-Cortes (V-8502)	77	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles, Llucena, Castillo	HICID, S.A.
Castelló-Villahermosa (V-8502)	46	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles, Llucena, Cedramán	HICID, S.A.
Castelló-Llucena (V-8502)	33	2 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles	HICID, S.A.
Castelló-l'Alcora (V-8502)	19	4 lab	Moró	HICID, S.A.
Castelló-Playa del Pinar (V-8502)	7	39 lab	-	HICID, S.A.
Castelló-Almassora (V-8502)	5	30 lab	-	HICID, S.A.
Almassora-playa (V-8502)	7	6 diarias jun-sept	-	HICID, S.A.
Castelló-Vila-real (V-8502)	7	32 lab	-	HICID, S.A.
Vila-real-Mare de Déu de Gràcia (V-8502)	3	7 lab, 12 fest	-	HICID, S.A.
Castelló-Borriana (V-8502)	14	15 lab	Vila-real	HICID, S.A.
Les Alqueries-Borriana-Grau-Port (V-8502)	11	6 diarias	-	HICID, S.A.
Borriana-les Alqueries de Santa Bàrbera (V-8502)	5	2 M, S	-	HICID, S.A.
Borriana-València (V-8502)	54	3 lab	Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HICID, S.A.
Betxí-València (V-8502)	58	1 lab	La Vilavella, Nules, Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HICID, S.A.
Castelló-Artana (V-8502)	26	3 lab	Vila-real, les Alqueries, Betxí	HICID, S.A.

Castelló-Betxí (V-8502)	14	1 lab	Vila-real, les Alqueries	HICID, S.A.
Castelló-Eslida (V-8502)	38	1 lab	Vila-real, les Alqueries, Borriana, Nules, la Vilavella, Artana (prolongación a Aín)	HICID, S.A.
Castelló-Moncofa (V-8502)	26	4 lab	Almassora, Borriana, Nules	HICID, S.A.
Castelló-la Vall d'Uixó (V-3385)	25	13 lab	Vila-real, les Alqueries, Nules, la Vilavella	AVSA
La Vall d'Uixó-Port de Sagunt (V-3385)	25	2 lab	Almenara, les Valls Canet d'en Berenguer	AVSA
La Vall d'Uixó-València (V-3385)	45	7 lab	Xilxes	AVSA
La Vall d'Uixó-playa Moncofa (V-3385)	9	2 invierno 7 verano	Moncofa	AVSA
La Vall d'Uixó-playa Xilxes (V-3385)	13	6 verano	Xilxes	AVSA
Nules-València (V-3385)	47	1 lab	-	AVSA
Nules-playa (V-3385)	6	5 verano	-	AVSA
Castelló-Segorbe (V-3385)	52	3 lab	Vila-real, les Alqueries, Nules, la Vall, Alfondeguilla, empalme Chóvar, Azuébar, Soneja	AVSA
Castelló-Viver (V-3385)	67	2 lab	Algar, Soneja, Segorbe, Jérica	AVSA
Viver-Teruel (V-3385)	73	2 lab 1 fest	-	AVSA
Bejís-València (V-3385)	81	1	Torás, Bejís, Ventas de Bejís, Teresa, Viver, Jérica, Segorbe, Soneja...	AVSA
Chóvar-empalme (V-3385)	3	1 L, S; 3 J	-	AVSA
Segorbe-Almedíjar (V-3385)	8	2 M, J, S	Castellnovo	AVSA
Segorbe-Gátova (V-3385)	18	1 lab	Altura	AVSA
Puebla de Arenoso-CS (V-8507)	89	1 L, J, S	Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Argelita, Vallat, Fanzara, Onda...	Furió, S.L.
Puebla de Arenoso-CS (V-8507)		1 M, X, V	Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Espadilla, Onda...	
Onda-Castelló (V-8507)	21	12 i/11 v L-V; 10 i/9 v S; 5 i/v D	Ap. Betxí, Vila-real.	Furió, S.L.
Fuentes de Ayódar-CS (V-8507)	47	1 L-V	Ayódar, Villamalur, Suera, Tales, Artesa, Onda...	Furió, S.L.
Onda-València (V-8507)	72	2 laborables, 1 festivos	Ap. Betxí, Vila-real...	Furió, S.L.
Montanejos-Onda (V-8507)	46	1 laborables oct-jun	-	Furió, S.L.
Ribesalbes-Onda (V-8507)	7	2 L-V	-	Furió, S.L.
Alcudia de Veo-Onda	14	1 L-V	Veo	Furió, S.L.

(V-8507)				
Suera-Onda (V-8507)	8	1 jueves	Tales, Artesa	Furió, S.L.
Montanejos-València (V-3264)	86	1 diaria, 2 jueves	Montán, Caudiel, Jérica, Novaliches, Navajas, Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Algimia, Alfara, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Gilet, Sagunt	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-València (V-3264)	54	8 lab nov-may 7 lab jun-oct 5 festivos	Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Algimia, Alfara, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Gilet, Sagunt	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Pto. Sagunt (V-3264)	39	4 diarias	Petrés, Sagunt	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Cueva Santa (V-3264)	14	1 J, D jul-sept	Altura	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Altura (V-3264)	3	4 lab 3 fest	-	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Castellново (V-3264)	2	1 lab	-	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Gaibiel (V-3264)	12	5 lab	Navajas, Jérica	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Matet (V-3264)	16	2	Peñalva, Vall de Almonacid, Algimia de Almonacid	Expreso Segorbina, S.L.
Algimia-Pavías (V-3264)	38	1 lab	Matet, Gaibiel, Jérica, Caudiel, Higuera	Expreso Segorbina, S.L.
Morella-Vilafranca (V-2787)	48	1 lab	Cinctorres, Portell, La Iglesuela	Jacinto Altaba
Morella-Cantavieja (V-2787)	43	1 lab	Forcall, emp. Todolella, la Mata, emp. Olocau, Mirambel	Jacinto Altaba
Morella-la Mata (V-2787)	32	1 lab	Forcall, Cinctorres	Jacinto Altaba
Morella-Sorita (V-1050)	25	1 L y V	Forcall, Villosres, Hortells, Palanques	Jacinto Altaba
Alcalà-Alcossebre (V-788)	14	5 diarias	-	Alcocéber, S.A.
Gátova-Llíria (V-401; cs-v-5)	22	1 laborables, 2 J	Marines, Olocau	La Gatovense, S.L.

(*) Mediante las líneas Catí-Vinaròs y Castelló-Morella, con transbordo en Sant Mateu.

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, 22 de agosto de 1952, 16 de septiembre de 1953, 11 de enero de 1955, 10 de noviembre de 1955, 9 de agosto de 1977, 21 de julio de 1978, 20 de enero de 1979, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y 15 de octubre de 1986) y *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV)*, 29 de octubre de 1986; Carles Ripollés “El transport públic de viatgers” *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

Salvo la capital, ninguno de ellos llega a concentrar más de 10 cabeceras y/o 50 servicios diarios, por lo que, según la clasificación de Sanchis Deusa,⁵² no se podrían considerar como centros comarcales de primer orden. Sólo Vinaròs y Segorbe superan las cinco cabeceras y 25 servicios necesarios para ser considerados como de segundo orden, categoría en la que se sitúan otros municipios valencianos como Llíria, Ontinyent, Orihuela y el binomio Requena-Utiel.⁵³

⁵²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 254.

⁵³Según el censo de 1991, la población de esas localidades era: Orihuela (49.642); Ontinyent (29.511), Requena-Utiel

Como en el caso de 1961, la tabla 11 incluye algunos servicios de naturaleza urbana prestados bajo estas concesiones del Ministerio, correspondientes la mayoría a itinerarios entre algunos núcleos urbanos (Alcalà, Almassora, Borriana, Castelló, Nules, Orpesa, Torreblanca) y sus respectivas playas o pedanías costeras, así como el de Vila-real-Mare de Déu de Gràcia. De elevada intensidad de servicios, sobre todo en verano, llegan a representar una quinta parte de las expediciones. No se han incluido, en cambio, los otros servicios urbanos existentes, prestados mediante concesiones municipales, así como las líneas nacionales de larga distancia con parada en la provincia. Se muestran todos ellos en la tabla 12

Tabla 12. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Urbano Castelló (6 líneas)	30 aprox.	100 i/v aprox.	-	ACCSA
Urbano Vinaròs (2 líneas)	n.d.	n.d.	-	Manuel Sebastiá
Barcelona-Málaga (V-3127)	115(**)	2 diarias	Castelló	RENFE-ATCAR(*) (BACOMA, S.A.)
Orpesa-Madrid	41(**)	4 diarias (2 hasta Orpesa)	Benicàssim, Castelló	Auto Res, S.A.
Madrid-València (V-3384)	145(**)	1 laborables	Barracas, Viver, Jérica, Segorbe	RENFE (Samar, S.A.)
Teruel-València (V-3384)		1 diaria	Barracas, Viver, Jérica, Segorbe	
Alcalá de la Selva-VLC (V-3384)		1 diaria	Barracas, Viver, Jérica, Segorbe	

(*) Autónoma de Transportes por Carretera, filial de RENFE a través de la cual se arrendaba la prestación de los servicios de viajeros por carretera adjudicados a la ferroviaria.

(**) Correspondientes a la provincia de Castelló

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 5 de noviembre de 1974, 31 de marzo de 1982 y 15 de octubre de 1982; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

Siguiendo con el análisis de la situación a finales de los 80, los destinos de las líneas con cabecera en Castelló figuran en la tabla 13. En general se incrementa el número de servicios desde la capital a la mayoría de destinos, respondiendo así al mayor peso de Castelló en la provincia. El mayor número de servicios, y los que experimentan un mayor crecimiento, son los de corto recorrido y alta intensidad entre la ciudad y el resto de municipios de la conurbación de la Plana. En el resto de destinos se aprecia también un mayor número de expediciones, que coincide en algunas ocasiones con una reducción en el número de líneas, salvo en los dirigidos al área de Castelló, que permanece invariable.

(28.406) y Lliria (13.947). Si se comparan con las de Segorbe (7.435); Segorbe-Altura-Viver (11.625); Vinaròs (19.902) o Vinaròs-Benicarló (38.362), se puede concluir que las circunstancias que llevan a determinado municipio a erigirse como centro comarcal de segundo orden son variadas y exceden claramente al factor demográfico. Para más información sobre cada uno de ellos, consultar Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 279-282.

Tabla 13. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1986

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
"Metropolitanas"	8 + 1 urbana (Grau)	117+ 39 urbanas (Grau)	^
Área de Castelló	8	9	=
Área de la Vall d'Uixó	5	22	^
Área de l'Alcora	4	8	^
Área de Vinaròs	3	9	^
Área de Onda	3	14	^
Área de Morella	1	2	^
Área de Segorbe	2	5	^
València	1	7	^

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, 22 de agosto de 1952, 16 de septiembre de 1953, 11 de enero de 1955, 10 de noviembre de 1955, 9 de agosto de 1977, 21 de julio de 1978, 20 de enero de 1979, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y 15 de octubre de 1986) y *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV)*, 29 de octubre de 1986; Carles Ripollés "El transport públic de viatgers" *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

Como también indica Sanchis Deusa, Vinaròs y Segorbe escapan a la influencia de Castelló, actuando como centros comarcales de segundo orden. Vinaròs, que ejerce cierto dominio sobre el Baix Maestrat y els Ports (tabla 14), incrementa las conexiones hacia todos los destinos, salvo el área de Morella, desapareciendo además el servicio directo entre ambas poblaciones.

Tabla 14. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1986

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Vinaròs	4	19	^
Cataluña	2	n.d.	^
Área de Castelló	2	6	^
Subárea de Morella	1	2	=

Fuente: Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 279. Elaboración propia.

En cuanto a Segorbe (tabla 15), el incremento en el número de expediciones es general a todos los destinos, aunque más notable en el caso de València, que refuerza su atracción sobre la comarca. Aparece, asimismo, la conexión con Teruel.

Tabla 15. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver-Jérica. Año 1986

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Segorbe	7	16	^
València (*)	3	12	^
Castelló	2	5	^
Teruel	1	2	^

(*) Se incluye la línea Bejís-València, con parada en Viver.

Fuente: Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 280. Elaboración propia.

Desde los años 70 distintos servicios de ámbito estatal cruzan la provincia, comunicando principalmente el centro peninsular con las costas levantinas y Andalucía con Cataluña. La primera de las rutas ha sido históricamente operada por Auto Res, actualmente integrada en la multinacional ADO. La segunda era operada por BACOMA, empresa perteneciente a la filial de RENFE ATCAR, posteriormente reconvertida en ENATCAR, siendo finalmente privatizada a finales de los años 90, integrándose en el grupo ALSA. Imagen 15 (arriba izq.). Horario vigente en el verano de 1987 en los servicios entre Madrid y Orpesa, de Auto Res. Imagen 16 (arriba dcha.). Autocar Noge Touring de Auto Res, realizando en 2006 esa misma línea. Imagen 17 (abajo izq.). Autocar Setra de ALSA, realizando la línea Barcelona-Algeciras. Imagen 18 (abajo dcha.). Horario de 2004 de esa misma línea, de BACOMA, al poco de ser adquirida por ALSA.

AUTOBUSES DIARIOS A MADRID

HORARIO DEL SERVICIO ENTRE MADRID-CASTELLÓN-BENICASIM-ORPESA Y REGRESO

	SALIDA MADRID	LLEGADA CASTELLÓN	LLEGADA BENICASIM	LLEGADA ORPESA
Calendario				
DIARIO	1.00	7.00	7.15	7.30
DIARIO	9.00	15.00	15.15	15.30
DIARIO	14.00	20.00	20.15	—
DIARIO	17.30	23.00	23.15	—

	SALIDA ORPESA	LLEGADA BENICASIM	SALIDA CASTELLÓN	LLEGADA MADRID
DIARIO (excepto domingos)	—	—	8.45	12.45
DIARIO	9.00	9.30	10.00	18.00
DIARIO	—	—	18.00	22.30
DIARIO DOMINGOS	17.00	17.30	—	23.30
DIARIO	—	23.30	23.45	5.30

TARIFAS ESPECIALES:
Billetes de ida y vuelta
regreso fecha abierta

TARIFAS REDUCIDAS:
MILITARES y SOLDADOS
no profesionales

INFORMACIÓN Y VENTA:
MADRID: C. FERNÁNDEZ SHAW, 1. Telf: 181 72 00
CASTELLÓN: C. CARCAGENTE, 8. Telf: (964) 23 81 84
BENICASIM: P. MARTÍNEZ JUNTO HOTEL TRINIDAD
AG. VIAGES ORANGE. Telf: (964) 39 18 20
ORPESA: DR. BELLIDO 17. AG. VIAGES ORANGE

BILLETE CON SIGNADO PARA ASTURIAS, GALICIA, VALLADOLID, LEÓN, PALENCIA, SALAMANCA, ZAMORA, BENAVENTE, TALAYERA, NAVALMORAL, TRUJILLO, MÉRIDA, CÁCERES Y BADAJOZ

ALGECIRAS - COSTA DEL SOL - MURCIA - BARCELONA

ALGECIRAS	COSTA DEL SOL	MURCIA	BARCELONA
10.00	10.30	11.00	11.30
11.00	11.30	12.00	12.30
12.00	12.30	13.00	13.30
13.00	13.30	14.00	14.30
14.00	14.30	15.00	15.30
15.00	15.30	16.00	16.30
16.00	16.30	17.00	17.30
17.00	17.30	18.00	18.30
18.00	18.30	19.00	19.30
19.00	19.30	20.00	20.30
20.00	20.30	21.00	21.30
21.00	21.30	22.00	22.30
22.00	22.30	23.00	23.30
23.00	23.30	24.00	24.30
24.00	24.30	25.00	25.30
25.00	25.30	26.00	26.30
26.00	26.30	27.00	27.30
27.00	27.30	28.00	28.30
28.00	28.30	29.00	29.30
29.00	29.30	30.00	30.30
30.00	30.30	31.00	31.30
31.00	31.30	32.00	32.30
32.00	32.30	33.00	33.30
33.00	33.30	34.00	34.30
34.00	34.30	35.00	35.30
35.00	35.30	36.00	36.30
36.00	36.30	37.00	37.30
37.00	37.30	38.00	38.30
38.00	38.30	39.00	39.30
39.00	39.30	40.00	40.30
40.00	40.30	41.00	41.30
41.00	41.30	42.00	42.30
42.00	42.30	43.00	43.30
43.00	43.30	44.00	44.30
44.00	44.30	45.00	45.30
45.00	45.30	46.00	46.30
46.00	46.30	47.00	47.30
47.00	47.30	48.00	48.30
48.00	48.30	49.00	49.30
49.00	49.30	50.00	50.30
50.00	50.30	51.00	51.30
51.00	51.30	52.00	52.30
52.00	52.30	53.00	53.30
53.00	53.30	54.00	54.30
54.00	54.30	55.00	55.30
55.00	55.30	56.00	56.30
56.00	56.30	57.00	57.30
57.00	57.30	58.00	58.30
58.00	58.30	59.00	59.30
59.00	59.30	60.00	60.30
60.00	60.30	61.00	61.30
61.00	61.30	62.00	62.30
62.00	62.30	63.00	63.30
63.00	63.30	64.00	64.30
64.00	64.30	65.00	65.30
65.00	65.30	66.00	66.30
66.00	66.30	67.00	67.30
67.00	67.30	68.00	68.30
68.00	68.30	69.00	69.30
69.00	69.30	70.00	70.30
70.00	70.30	71.00	71.30
71.00	71.30	72.00	72.30
72.00	72.30	73.00	73.30
73.00	73.30	74.00	74.30
74.00	74.30	75.00	75.30
75.00	75.30	76.00	76.30
76.00	76.30	77.00	77.30
77.00	77.30	78.00	78.30
78.00	78.30	79.00	79.30
79.00	79.30	80.00	80.30
80.00	80.30	81.00	81.30
81.00	81.30	82.00	82.30
82.00	82.30	83.00	83.30
83.00	83.30	84.00	84.30
84.00	84.30	85.00	85.30
85.00	85.30	86.00	86.30
86.00	86.30	87.00	87.30
87.00	87.30	88.00	88.30
88.00	88.30	89.00	89.30
89.00	89.30	90.00	90.30
90.00	90.30	91.00	91.30
91.00	91.30	92.00	92.30
92.00	92.30	93.00	93.30
93.00	93.30	94.00	94.30
94.00	94.30	95.00	95.30
95.00	95.30	96.00	96.30
96.00	96.30	97.00	97.30
97.00	97.30	98.00	98.30
98.00	98.30	99.00	99.30
99.00	99.30	100.00	100.30

BARCELONA - MURCIA - COSTA DEL SOL - ALGECIRAS

BARCELONA	MURCIA	COSTA DEL SOL	ALGECIRAS
10.00	10.30	11.00	11.30
11.00	11.30	12.00	12.30
12.00	12.30	13.00	13.30
13.00	13.30	14.00	14.30
14.00	14.30	15.00	15.30
15.00	15.30	16.00	16.30
16.00	16.30	17.00	17.30
17.00	17.30	18.00	18.30
18.00	18.30	19.00	19.30
19.00	19.30	20.00	20.30
20.00	20.30	21.00	21.30
21.00	21.30	22.00	22.30
22.00	22.30	23.00	23.30
23.00	23.30	24.00	24.30
24.00	24.30	25.00	25.30
25.00	25.30	26.00	26.30
26.00	26.30	27.00	27.30
27.00	27.30	28.00	28.30
28.00	28.30	29.00	29.30
29.00	29.30	30.00	30.30
30.00	30.30	31.00	31.30
31.00	31.30	32.00	32.30
32.00	32.30	33.00	33.30
33.00	33.30	34.00	34.30
34.00	34.30	35.00	35.30
35.00	35.30	36.00	36.30
36.00	36.30	37.00	37.30
37.00	37.30	38.00	38.30
38.00	38.30	39.00	39.30
39.00	39.30	40.00	40.30
40.00	40.30	41.00	41.30
41.00	41.30	42.00	42.30
42.00	42.30	43.00	43.30
43.00	43.30	44.00	44.30
44.00	44.30	45.00	45.30
45.00	45.30	46.00	46.30
46.00	46.30	47.00	47.30
47.00	47.30	48.00	48.30
48.00	48.30	49.00	49.30
49.00	49.30	50.00	50.30
50.00	50.30	51.00	51.30
51.00	51.30	52.00	52.30
52.00	52.30	53.00	53.30
53.00	53.30	54.00	54.30
54.00	54.30	55.00	55.30
55.00	55.30	56.00	56.30
56.00	56.30	57.00	57.30
57.00	57.30	58.00	58.30
58.00	58.30	59.00	59.30
59.00	59.30	60.00	60.30
60.00	60.30	61.00	61.30
61.00	61.30	62.00	62.30
62.00	62.30	63.00	63.30
63.00	63.30	64.00	64.30
64.00	64.30	65.00	65.30
65.00	65.30	66.00	66.30
66.00	66.30	67.00	67.30
67.00	67.30	68.00	68.30
68.00	68.30	69.00	69.30
69.00	69.30	70.00	70.30
70.00	70.30	71.00	71.30
71.00	71.30	72.00	72.30
72.00	72.30	73.00	73.30
73.00	73.30	74.00	74.30
74.00	74.30	75.00	75.30
75.00	75.30	76.00	76.30
76.00	76.30	77.00	77.30
77.00	77.30	78.00	78.30
78.00	78.30	79.00	79.30
79.00	79.30	80.00	80.30
80.00	80.30	81.00	81.30
81.00	81.30	82.00	82.30
82.00	82.30	83.00	83.30
83.00	83.30	84.00	84.30
84.00	84.30	85.00	85.30
85.00	85.30	86.00	86.30
86.00	86.30	87.00	87.30
87.00	87.30	88.00	88.30
88.00	88.30	89.00	89.30
89.00	89.30	90.00	90.30
90.00	90.30	91.00	91.30
91.00	91.30	92.00	92.30
92.00	92.30	93.00	93.30
93.00	93.30	94.00	94.30
94.00	94.30	95.00	95.30
95.00	95.30	96.00	96.30
96.00	96.30	97.00	97.30
97.00	97.30	98.00	98.30
98.00	98.30	99.00	99.30
99.00	99.30	100.00	100.30

37.82.701
78.66.7.0

Fuente: Imagen 15, *Mediterráneo*, verano 1987; imágenes 16-18, colección Antonio Moreno.

La insuficiencia de la oferta oficial para absorber la demanda en determinadas rutas, como las que recorrían la costa mediterránea, favoreció la aparición de servicios piratas, prestados sin autorización, que protagonizaron a principios de los años 90 algunos accidentes graves, como el famoso de Bus Exprés en Torreblanca en 1992. El incremento de las inspecciones, y especialmente la mejora de la oferta ferroviaria, con la entrada en servicio del Euromed, acabarían con este tipo de servicios. Imagen 19 (arriba izq.). Estado del autocar de Bus Exprés tras el accidente de Torreblanca. Imagen 20 (arriba dcha.). Talgo VI arrastrado por una locomotora 252. Imagen 21 (abajo). Unidad de la serie 100 de RENFE destinada al servicio AVE. Estos trenes fueron igualmente destinados a los primeros servicios Euromed.

Fuente: imagen 19, fotografía de J. Vinuesa, archivo *Levante de Castelló*; imágenes 20 y 21, colección Enrique Andrés Gramage.

Mapa 3. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, 22 de agosto de 1952, 16 de septiembre de 1953, 11 de enero de 1955, 10 de noviembre de 1955, 9 de agosto de 1977, 21 de julio de 1978, 20 de enero de 1979, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y 15 de octubre de 1986) y *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV)*, 29 de octubre de 1986; Carles Ripollés "El transport públic de viatgers" *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

El conjunto de servicios de la provincia queda repartido territorialmente según muestra el gráfico 4. La principal novedad resulta el considerable incremento de la oferta en el entorno de la ciudad de Castelló y sus municipios más cercanos, que van configurando la conurbación de la Plana, representando ya más de un tercio del total de servicios. Aumentan su peso en el conjunto las áreas de la Vall d'Uixó y Segorbe, en detrimento de otras como las de Onda y Castelló, a pesar de sumar nuevas expediciones, y Morella, que reduce servicios. Como en las gráficas 1 y 2, no se incluyen los servicios asimilables a urbanos, como los existentes entre Castelló o Borriana y sus graos.

Respecto al reparto de los servicios entre las distintas empresas, según el análisis de Sanchis Deusa, se realizaba de la siguiente forma:⁵⁴ Autos Mediterráneo (37 líneas y 75 servicios), la Hispano del Cid (35 líneas y unos 200 servicios diarios), Autobuses Furió (ocho líneas y 22 servicios), Autos Vallduxense (30 líneas y hasta 225 servicios, contando los que presta en el corredor norte de València) y la Expreso Segorbina (13 líneas y 27 servicios). En este cómputo la autora no tiene en cuenta los servicios de La Gatovense, S.L., Jacinto Altaba y Alcocéber, S.A., de escasa entidad, así

⁵⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 284.

como los de HIFE.

Gráfico 4. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, 22 de agosto de 1952, 16 de septiembre de 1953, 11 de enero de 1955, 10 de noviembre de 1955, 9 de agosto de 1977, 21 de julio de 1978, 20 de enero de 1979, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y 15 de octubre de 1986) y *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV)*, 29 de octubre de 1986; Carles Ripollés “El transport públic de viatgers” *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

Incluyendo estas tres concesionarias, y según los datos recopilados para este trabajo, el reparto quedaría de la siguiente forma: Autos Mediterráneo (dos concesiones, 24 líneas y 94 servicios) explotaba un cuarto de las líneas y servicios, y la Hispano del Cid (una concesión, 28 líneas y 168 servicios) operaba un tercio de las líneas, que suponían el 44% de los servicios. Estaban seguidas por Autos Vallduxense (una concesión, 13 líneas y 51 servicios, contando sólo los correspondientes a la provincia de Castelló), con un 13% de líneas y servicios; la Expreso Segorbina (una concesión, nueve líneas y 27 servicios, el 10% y el 7%); Autobuses Furió (una concesión, ocho líneas y 20 servicios, el 8% y el 5% respectivamente); e HIFE (dos concesiones con seis líneas y un número indeterminado de servicios). El peso porcentual del resto de empresas es casi testimonial: Jacinto Altaba (dos concesiones con cuatro líneas y otros tantos servicios); Alcocéber, S.A. (una concesión con una línea y cinco servicios) y La Gatovense (una concesión, con una línea y un servicio). Se contabilizaban en 1987 en Castelló 293 autobuses, un 0,17% del parque móvil provincial.

En relación con el resto de España, el *Anuario Estadístico* de 1988 indica que había en 1986 en explotación en España 5.011 líneas regulares, con 261.888 kilómetros, realizándose 16.750.000 expediciones.⁵⁵ A falta de datos provinciales en dicho Anuario, y basándose en los obtenidos en este trabajo, Castelló, disponía de 95 líneas regulares, 3.318 kilómetros y unas 125.000 expediciones al cabo del año, lo que representaría el 1,89% de las líneas, el 1,26% de los kilómetros y el 0,74% de las expediciones, porcentajes todos ellos sensiblemente inferiores a los del anterior periodo analizado. La falta de datos provinciales de tráfico impide establecer comparaciones.

⁵⁵ *Anuario Estadístico 1988*, INE, [en línea],

<https://ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=133343&tns=133949#133949> (consultado 7 de noviembre de 2019).

Para Sanchis Deusa, en todo caso, la red castellanense, en comparación con el resto de la Comunidad Valenciana, era claramente la más modesta, con líneas que escasamente cubrían toda la provincia y una muy baja intensidad de servicios.⁵⁶ Basta comparar los 800 servicios con cabecera en València o los 309 de Alacant con los escasos 150 de Castelló, una relación que no iba en proporción al diferente peso demográfico de cada provincia.

6. El transporte ante el nuevo marco europeo

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)⁵⁷ dotó finalmente al sector de un marco legislativo adaptado a una contemporaneidad caracterizada por la crisis de los servicios regulares, el auge del turismo y un sector atomizado y poco competitivo en el marco del Mercado Común europeo en el que España acababa de ingresar.⁵⁸

Entre las principales novedades, la LOTT planteaba una nueva coordinación entre los distintos transportes terrestres atendiendo a criterios de concurrencia, en vez de la antigua subordinación del carretero respecto al ferroviario. Esto se tradujo, entre otros aspectos, en el traspaso de las concesiones de servicios regulares de viajeros por carretera de RENFE a las empresas que venían operando estos servicios (ver tabla 17). De un perfil menos intervencionista, contemplaba una mayor libertad de empresa, si bien conservó el sistema de concesiones para los servicios públicos regulares. Asimismo, reconocía la participación de los colectivos implicados a través de sus asociaciones y agentes sociales. La integración europea también trajo novedades en la regulación de los tiempos de conducción y descanso, con la instalación de los tacógrafos y limitadores de velocidad.⁵⁹

La actividad en el transporte, por sus peculiaridades, contaba con una regulación específica, rigiéndose mediante la legislación sobre jornadas especiales de trabajo.⁶⁰ De esta manera, se estableció, siguiendo los acuerdos internacionales sobre transporte, un máximo de conducción de nueve o diez horas diarias o 90 bisemanales, a los que se suman otros tiempos de trabajo o disponibilidad (carga y descarga, presencia y disponibilidad, vigilancia, etc.). En cualquier caso, el descanso mínimo obligatorio se fijó en 45 horas cada seis días,⁶¹ tiempos todos ellos que siguen hoy en vigor.

En este mercado cada vez más liberalizado, la estructura empresarial del sector del transporte de viajeros en España, formado en su mayor parte por microempresas, resultaba poco competitiva por

⁵⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 254-260.

⁵⁷Ley 16/1987, de 30 de julio, *BOE*, 31 de julio de 1987.

⁵⁸Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 251.

⁵⁹Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 251-254.

⁶⁰R.D. 1561/1995 de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, *BOE*, 26 de septiembre de 1995.

⁶¹Instrumento de Adhesión de España al Acuerdo Europeo sobre Trabajo de Tripulaciones de los Vehículos que efectúen Transportes Internacionales por Carretera (AETR), hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970, *BOE*, 18 de noviembre de 1976.

su histórica atomización. Para transformar esta estructura se restringió considerablemente la concesión de nuevas tarjetas endureciendo los requisitos para su obtención, lo que dio lugar a lo largo de la década de los 90 a un proceso de concentración de algunas de las pequeñas empresas y autónomos, no constituyéndose desde entonces prácticamente ninguna nueva empresa en el sector en la provincia.

En cuanto a los servicios regulares, la aplicación de la LOTT en la Comunidad Valenciana supuso la convalidación de las antiguas concesiones por otras nuevas adaptadas a las nuevas condiciones establecidas por la legislación, titularidad esta vez de la Generalitat Valenciana, que asumió las competencias en transporte terrestre en el interior del territorio de la Comunidad Valenciana. Se adjudicaron así ocho concesiones en la provincia de Castelló, con las líneas e itinerarios recogidos en la tabla 16.

Tabla 16. Concesiones y líneas de la provincia de Castelló en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana

Línea	Km.	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Alcalà de X.-Alcossebre L1 (CVCS-101)	14	4	Alcalà, Alcossebre, les Fonts, Capicorb	AMSA
Castelló-València			-	
CS-Vila-real-València L1 (CVCS-102)	74	6	Vila-real, les Alqueries...	HIFE, S.A.
Vinaròs-CS-València L2 (CVCS-102)	142	1	Benicarló, emp. Peníscola, Sta. Magdalena, Alcalà, Alcossebre, Torreblanca, Ribera de Cabanes, Orpesa, Benicàssim, Castelló, Vila-real, les Alqueries, Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, Sagunt	HIFE, S.A.
Cantavieja-Morella L1 (CVCS-103)	43	1 L-V	Mirambel, Olocau, la Mata, la Todolella, Forcall	Jacinto Altaba
Vilafranca-Morella L2 (CVCS-103)	48	1 L-V	La Iglesuela, Portell, Cincorres	Jacinto Altaba
Sorita-Morella L3 (CVCS-103)	25	1 L y V	Palanques, Hortells, Villoses, Forcall, Fábrica de Giner	Jacinto Altaba
Castellfort-Hostalet Canà L4 (CVCS-103)	9	1	-	Jacinto Altaba
Altura-Segorbe-València L1 (CVCS-104)	63	6 lab, 2 festivos	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Alfara, Algimia, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Segart y Gilet	Herca, S.L.
Montanejos-Segorbe-València L2 (CVCS-104)	86	2 lab, 1 festivos	Montán, Caudiel, Benafer, Jérica, Altura, Segorbe...	Herca, S.L.
Altura-Segorbe-Port de Sagunt L3 (CVCS-104)	44	1 L-V	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Alfara, Algimia, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Segart, Petrés, Sagunt, Hospital de Sagunt	Herca, S.L.
Gaibiel-Segorbe L4 (CVCS-104)	20	1 L-V	Matet, Algimia de Almonacid, Vall de Almonacid, Peñalba, Navajas	Herca, S.L.
Segorbe-Almedíjar L5 (CVCS-104)	8	1 L-V	Castellnovo	Herca, S.L.
El Toro-Segorbe	42	1 L-V	Barracas, Jérica	Herca, S.L.

L6 (CVCS-104)				
Fuente la Reina-Segorbe L7 (CVCS-104)	51	1 L-V	Villanueva de Viver, Pina de Montalgrao, Jérica	Herca, S.L.
Castelló-Morella L1 (CVCS-105)	110	2	Borriol, la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre d'en Domènec, les Coves, la Salzadella, Sant Mateu, Xert, la Vallivana	AMSA
Morella-Alcañiz L2 (CVCS-105)	65	1 L y V	Torre Miró, la Pobla d'Alcolea, Torre de Arcas, emp. Cerollera, emp. Rafales, emp. Belmonte, emp. Fornoles, Venta Vall de Algorfa	AMSA
Albocàsser-Benicarló L3 (CVCS-105)	49	1	Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	AMSA
Càlig-Benicarló L4 (CVCS-105)	8	0	-	AMSA
Culla-Albocàsser L5 (CVCS-105)	26	1	La Torre d'en Besora, Vilar de Canes	AMSA
La Pobla-les Useres L6 (CVCS-105)	22	1	Montalba, la Vall d'Alba, la Barona	AMSA
Cabanes-empalme L7 (CVCS-105)	12	0	-	AMSA
Benlloch-la Serra d'en G. L8 (CVCS-105)	10	1	-	AMSA
Benlloch-Vilanova L9 (CVCS-105)	5	1	-	AMSA
Castelló-Vilanova L10 (CVCS-105)	47	1	Mater Dei, emp. Montornés, Benicàssim, Orpesa, Ribera de Cabanes, Torreblanca	AMSA
Torreblanca-Torrenostre L11 (CVCS-105)	3	0	-	AMSA
Castelló-Orpesa L12 (CVCS-105)	27	6	Benicàssim	AMSA
Castelló-Torreblanca L13 (CVCS-105)	40	0	Mater Dei, emp. Montornés, Benicàssim, Orpesa, Ribera de Cabanes	AMSA
Morella-Vinaròs L14 (CVCS-105)	66	(*)	Vallibona, Enroig, Xert, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	AMSA
Catí-Vinaròs L15 (CVCS-105)	49	1 (4 Vin-S.Mat)	Enroig, Xert, Sant Mateu, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	AMSA
Canet-Sant Mateu L16 (CVCS-105)	17	1 (**)	La Jana	AMSA
Peníscola-Vinaròs L17 (CVCS-105)	16	18 verano	Benicarló	AMSA
Castelló-Sant Mateu L18 (CVCS-105)	72	1	Borriol, la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre d'en Domènec, les Coves, la Salzadella	AMSA
Castelló-Borriol L19 (CVCS-105)	12	31	-	AMSA
Castelló-Gpo. Roser L20 (CVCS-105)	9	Ver Borriol	-	AMSA
La Salzadella-Vinaròs L21 (CVCS-105)	40	0	Cervera, Càlig, Benicarló	AMSA
Castelló-Benicàssim (por Grau y Vil·les) L22 (CVCS-105)	19	34 inv/68 veran.	-	AMSA
Castelló-Benicàssim (por	20	5 inv/ 20	-	AMSA

Serradal) L23 (CVCS-105)		verano		
Castelló-la Pobla L24 (CVCS-105)	19	1	Borriol	AMSA
Castelló-Vinaròs L25A (CVCS-105)	77	3	Benicàssim, Vil·les, Orpesa, Ribera de Cabanes, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà, Sta Magdalena, emp. Peníscola, Benicarló	AMSA
Castelló-Vinaròs L25B (CVCS-105)		3	Benicarló	AMSA
Castelló-Alcañiz L26 (CVCS-105)	206	0	Benicàssim, Orpesa, Peníscola, Benicarló, Vinaròs, Morella, Monroyo	AMSA
Teruel-Viver-Castelló L1 A (CVCS-106)	171	1 diària inver.	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar de Palancia, la Vall d'Uixó, Castelló	AVSA
Teruel-Viver-Castelló L1 B (CVCS-106)		1 diària verano	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar de Palancia, la Vall d'Uixó, Castelló, Benicàssim, Orpesa	AVSA
Torás-Castelló L2 (CVCS-106)	95	1	Teresa, Bejís, Viver, Jérica, Segorbe, Geldo, Soneja, Azuébar, Chóvar, Alfondiguilla, la Vall d'Uixó, la Vilavella, Nules, les Alqueries, Vila-real	AVSA
La Vall d'Uixó-Castelló L3 A (CVCS-106)	32	12	La Vilavella, Nules, les Alqueries, Vila-real	AVSA
La Vall d'Uixó-Castelló L3 B (CVCS-106)			Betxí (por CV-10)	AVSA
La Vall d'Uixó-Castelló L3 C (CVCS-106)			La Vilavella, Betxí	AVSA
La Vall d'Uixó-Moncofa L4 (CVCS-106)	15	4	Moncofa, playa Moncofa	AVSA
La Vall d'Uixó-Xilxes L5 (CVCS-106)	10	4	Xilxes, playa Xilxes	AVSA
Nules-playa Nules L6 (CVCS-106)	6	n.d.	-	AVSA
La Vall d'Uixó-València L7 (CVCS-106)	46	5	Almenara, Ventorrillo, Sagunt	AVSA
La Vall d'Uixó-València L8 (CVCS-106)			Xilxes, la Llosa, Almenara, Ventorrillo, Sagunt	AVSA
Castelló-Vilafranca L1 (CVCS-107)	101	1	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ivarsos, els Pujols, Albocàsser, Ares, l'Hostalet de la Canà	HICID, S.A.
València- la Font d'en Segures L2 (CVCS-107)	142	n.d.	Borriana, Castelló, Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ivarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Benassal	HICID, S.A.
Castelló-Almassora L3 (CVCS-107)	7	32	-	HICID, S.A.
Castelló-Moncofa L4 (CVCS-107)	32	4	Almassora, Borriana, Nules, Moncofa, playa Moncofa	HICID, S.A.
Borriana-València L5 (CVCS-107)	62	Ver Eslida	Borriana, Nules, Moncofa, Xilxes, Almenara	HICID, S.A.
Castelló-Cortes de A. L6 (CVCS-107)	76	1	Empalme Moró, l'Alcora, la Foia, Figuerols, Llucena, Castillo, Zucaina	HICID, S.A.
Castelló-Llucena L7 (CVCS-107)	35	2	Empalme Moró, l'Alcora, la Foia, Figuerols	HICID, S.A.

Castelló-l'Alcora L8 (CVCS-107)	23	4	Empalme Moró	HICID, S.A.
Castelló-Vistabella L9 (CVCS-107)	79	1	Sant Joan de Moró, Vilafamés, la Pelejana, Atzeneta	HICID, S.A.
Atzeneta-l'Alcora L10 (CVCS-107)	28	1	Les Useres, Costur, la Foia	HICID, S.A.
Xodos-Atzeneta L11 (CVCS-107)	27	1	-	HICID, S.A.
Benafigos-Atzeneta L12 (CVCS-107)	10	1	-	HICID, S.A.
Castelló-Vilafamés L13 (CVCS-107)	28	2	Sant Joan de Moró	HICID, S.A.
Benassal-Albocàsser L14 (CVCS-107)	17	1	-	HICID, S.A.
Castelló-Villahermosa L15 (CVCS-107)	58	1	Empalme Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles, Lluçena, emp. Cedramán	HICID, S.A.
Culla-Benassal L16 (CVCS-107)	9	1	La Font d'en Segures	HICID, S.A.
Castelló-Playa del Pinar L17 A (CVCS-107)	6	66	Por avenida Hnos. Bou	HICID, S.A.
Castelló-Playa del Pinar L17 B (CVCS-107)			Por avenida del Mar	
Castelló-Playa del Pinar L17 C (CVCS-107)			Por camí la Plana y Serradal	
Castelló-Playa del Pinar L17 D (CVCS-107)			Por avenida Hnos. Bou	
Castelló-Playa del Pinar L17 E (CVCS-107)			Por avenida Hnos. Bou y avenida del Mar	
Castelló-Playa del Pinar L17 F (CVCS-107)			Por avenida Hnos. Bou y c/. Juan de Austria	
Castelló-Borriana L18 (CVCS-107)	16	15	Vila-real	HICID, S.A.
Castelló-Vila-real L19 (CVCS-107)	11	32	-	HICID, S.A.
Vila-real-Mare de Déu de Gràcia L20 (CVCS-107)	6	6 verano	-	HICID, S.A.
Borriana-Port-Grau L21 (CVCS-107)	12	32	-	HICID, S.A.
Borriana-Grau-Port L22 (CVCS-107)	12		-	HICID, S.A.
Borriana-les Alqueries L23 (CVCS-107)	13		-	HICID, S.A.
Borriana-Sta. Bàrbera L24 (CVCS-107)	6		-	HICID, S.A.
Almassora-playa L25 (CVCS-107)	9	4 inv. 6 ver.	-	HICID, S.A.
Eslida-Castelló L26 (CVCS-107)	45	2	Artana, la Vilavella, Nules, Borriana, les Alqueries, Vila-real	HICID, S.A.
Aín-Eslida L27 (CVCS-106)	5	1 L, V	-	HICID, S.A.

Eslida-Borriana-València L28 (CVCS-107)	73	1	Artana, Betxí, les Alqueries, Borriana, Nules, Xilxes, Almenara	HICID, S.A.
Artana-Castelló L29 (CVCS-107)	33	1	Betxí, les Alqueries, Vila-real	HICID, S.A.
Betxí-Castelló L30 (CVCS-107)	24	1	les Alqueries, Vila-real	HICID, S.A.
Betxí-Castelló L31 (CVCS-107)	24	1	Por CV-10	HICID, S.A.
Onda-Castelló L1 A (CVCS-108)	26	12 lab 5 sab 4 dom	Ap. Betxí, Vila-real (RENFE).	Furió, S.L.
Onda-Castelló L1 B (CVCS-108)			Ap. Betxí	
Puebla de Arenoso-CS L2 A (CVCS-108)	85	1 L-V	Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Espadilla, Fanzara, Onda, Ap. Betxí, Vila-real	Furió, S.L.
Puebla de Arenoso-CS L2 B (CVCS-108)			Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Argelita, Vallat, Fanzara, Onda, Ap. Betxí, Vila-real	
Onda-Suera L3 (CVCS-108)	8	0	Tales, Artesa	Furió, S.L.
Fuentes de Ayódar-CS L4 (CVCS-108)	50	1 L-V	Ayódar, Suera, Tales, Artesa, Onda, Ap. Betxí, Vila-real	Furió, S.L.
Ribesalbes-Onda L5 (CVCS-108)	7	0	-	Furió, S.L.
Alcudia de Veo-Onda L6 (CVCS-108)	12	1 M, J	Veó, Benitandús, Tales, Artesa	Furió, S.L.

(*) En la práctica mediante transbordo en Sant Mateu con la línea Catí-Vinaròs.

(**) Prestada mediante hijuela de la línea Catí-Vinaròs.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Esta tabla no refleja, sin embargo, la totalidad de servicios que operaban en la provincia, puesto que junto a las concesiones titularidad de la Generalitat Valenciana existían líneas dependientes de concesiones de otras administraciones, no incluidas en la relación anterior. Es el caso de los diversos servicios de cercanías existentes en el área de Vinaròs, correspondientes a la concesión V-3225 del Ministerio de Fomento, que comunicaban el Baix Maestrat con la vecina Cataluña. Puesto que estos tráficos sí que se han incluido y computado en los análisis de los anteriores periodos, se incluyen en la tabla 17 para no desvirtuar el posterior análisis.

Con los datos de las tablas 16 y 17, la red de líneas de la provincia de Castelló estaba formada por 89 líneas con 101 itinerarios, repartidos entre ocho concesiones de la Generalitat Valenciana y una del Ministerio de Fomento. Su extensión total era de 3.423 kilómetros, realizándose una media de 379 expediciones en invierno y 459 en verano. Estas concesiones seguían incluyendo lo que se ha venido denominado como servicios periurbanos, que discurrían íntegramente por un mismo término municipal. Es el caso de las líneas entre los núcleos urbanos de Alcalá, Almassora, Borriana, Castelló, Nules y Torreblanca y sus graos o playas, o los existentes entre Vila-real y la Mare de Déu de Gràcia o entre Castelló y el grupo Roser. Once itinerarios en total que representaban una cuarta

parte del total de servicios.

Tabla 17. Líneas de cercanías en el área de Vinaròs en 1998, correspondientes a títulos del Ministerio de Fomento

Línea	Km	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Rossell-Tortosa (V-3225)	39	2	La Sénia, Godall, la Galera, Santa Bàrbara	HIFE, S.A.
Rossell-Vinaròs (V-3225)	20	1	La Sénia, els Valentins, Sant Rafel, el Castell, Sant Joan de Pas, Ulldecona	HIFE, S.A.
Vinaròs-Alcanar (V-3225)	10	1	-	HIFE, S.A.
Vinaròs-Tortosa (V-3225)	47	5	Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, Amposta, l'Hostal dels Alls, l'Aldea, Camp-redó	HIFE, S.A.

Fuente: Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_HIFE.pdf (consultado 19 de mayo de 2019); resolución de adjudicación de concesión, *BOE*, 9 de agosto de 1977; empresas concesionarias. Elaboración propia.

Aunque a grandes rasgos la red castellonense mantuvo la misma estructura y una oferta similar de servicios, se apreciaba respecto a una década atrás un incremento del 4% en la extensión de la red y del 17% en el número de expediciones, con un número de líneas similar. De hecho las de nueva creación en estos años fueron escasas, mientras los servicios regulares en el ámbito rural seguían acusando un despoblamiento que no cesaba, agravando su carácter deficitario. Su subsistencia dependía por completo de unas ayudas públicas que se institucionalizaron a partir de 1993, creándose el concepto de líneas de débil tráfico. Estas subvenciones permitían la subsistencia de estos servicios, y fueron complementadas puntualmente por otras ayudas públicas, como las destinadas a la renovación de flotas o la mejora de la accesibilidad a los vehículos.

Tabla 18. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior, en explotación en 1998-1999

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Urbano Castelló (8 líneas)	30 aprox.	n.d.	-	ACCSA
Urbano Vinaròs (3 líneas)	n.d.	23 diarias	-	AMSA
Barcelona-Málaga (V-3127)	115(*)	2 diarias	...Castelló...	ENATCAR, S.A. (BACOMA, S.A.)
Vinaròs-Madrid (VAC-051)	118 (*)	1-4 diarias	Vinaròs, Alcossebre, Orpesa Benicàssim, Castelló...	Auto Res, S.A.
Zaragoza-Peníscola (VAC-003)	35(*)	2 diarias	...Vinaròs, Benicarló, Peníscola	HIFE, S.A.
Madrid-Teruel-València (VAC-142)	145(*)	3 laborables	Barracas, Viver, Jérica, Segorbe	Samar, S.A.

(*) Correspondientes a la provincia de Castelló.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *BOE*, 5 de noviembre de 1974, 31 de marzo de 1982 y 3 de junio de 1999; *El Servol*, 1 de junio de 1996. Elaboración propia.

El grueso de los servicios seguía concentrándose en la costa, donde se localizaban además los servicios urbanos de Castelló y Vinaròs, así como las paradas de la mayoría de líneas de largo

recorrido. Prestadas mediante títulos concesionales del Ministerio de Fomento, atravesaban también un proceso de convalidación. Todos estos servicios, que no se han recogido en los cuadros anteriores, se incluyen en la tabla 18.

Frente a la situación de las líneas de interior, en las costeras y en algunas nacionales la demanda superaba ampliamente a la oferta, especialmente durante el verano, lo que generaba aglomeraciones y quejas entre los usuarios. En el caso de las líneas nacionales, esta insuficiencia de la oferta oficial tanto de autobuses como de trenes provocó la proliferación hasta mediados de los 90 los servicios denominados piratas, prestados sin autorización y que presentaron una elevada siniestralidad. El aumento de las inspecciones y la mejora del servicio ferroviario en el arco mediterráneo español contribuyeron a acabar con esta situación.

En este sentido, en los primeros años de la década de los 90 se creó el núcleo de Cercanías de València, que incluía las líneas C-5 (Sagunt-Caudiel) y C-6 (València-Castelló). Mientras en esta última se fueron incrementando los servicios hasta los 36 diarios, reduciéndose también el tiempo de recorrido e incrementándose el índice de aprovechamiento hasta convertirse en el más alto de la red valenciana (53,15%),⁶² en la de Aragón se ha mantenido la misma oferta.

Adaptación de la infraestructura para la velocidad alta, finalización de la doble vía en la línea de la costa y el soterramiento de las vías a su paso por Castelló fueron las actuaciones más relevantes en el eje Castelló-València. Estas permitieron, sobre todo, un salto cualitativo en los servicios de larga distancia, iniciado en 1997 con la inauguración del Euromed, un tren de velocidad alta que une Alicante y Barcelona, y completado posteriormente con los trenes Alaris a Madrid, en 1999.

Regresando a los autobuses, la estructura de las áreas de influencia y los centros de referencia presenta pocas variaciones. Castelló sigue siendo cabecera principal de la mayoría de servicios, con 33 líneas y 296 servicios, a los que habría que añadir los de naturaleza urbana (líneas del Grau y el grupo Roser, con 66 expediciones diarias). Son prácticamente el mismo número de líneas que en 1986, pero con un 46% más de servicios.

Vinaròs y Segorbe continúan como los principales centros de referencia comarcales, el primero con ocho líneas y 30 servicios, y el segundo con seis líneas y 11 servicios. La Vall d'Uixó alcanza, por primera vez, las cinco cabeceras con 25 servicios, convirtiéndose, si se atiende al criterio de Sanchis Deusa,⁶³ en un centro comarcal de segundo orden. Morella mantiene sus cuatro líneas con otros tantos servicios, mientras que Onda pierde peso al quedar con sólo tres líneas, las mismas que Albocàsser, que se refuerza como pequeño nodo rector en su entorno más inmediato. Otros municipios cabecera de alguna línea son Montanejos, Atzeneta, l'Alcora, Benassal, Eslida o Sant

⁶²Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba, "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones", en Inmaculada Aguilar Civera y Javier Vidal Olivares (Coords.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, p. 112.

⁶³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 254.

Mateu.

Mapa 4. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1999

Fuente: *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999.

Tabla 19. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1998

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
"Metropolitanas"	6+Grau+Roser	198+66 urbanas (Grau)	^
Área de Castelló	7	12	^
Área de la Vall d'Uixó	6	21	=
Área de l'Alcora	4	8	=
Área de Vinaròs	3	8	v
Área de Onda	3	14	=
Área de Morella	1	2	=
Área de Segorbe	2	2	v
València	1	5	v

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

De entre las líneas con cabecera principal en Castelló, excluyendo las nacionales, la oferta permanece invariable en la mayoría de los casos, salvo algunas excepciones. El caso más destacado es el notable incremento en el número de servicios entre la capital y las ciudades de la conurbación de la Plana, donde cada vez se concentra mayor población y se está experimentando un intenso

proceso de urbanización. También crece, aunque mucho más moderadamente, la oferta hacia el resto del área. Presentan pequeños descensos los servicios a Vinaròs y València (esta última con mejores comunicaciones gracias al refuerzo en el servicio ferroviario de Cercanías), mientras que la disminución más acusada corresponde a las conexiones con el Alto Palancia, cada vez más inclinadas al área de influencia de València, como se verá en la tabla 21.

La evolución en los destinos desde los centros comarcales de Vinaròs y Segorbe se resume en las tablas 20 y 21. En la 20, referida al área vinarocense, se producen tímidos incrementos en el número de servicios internos y a Castelló, incluyendo los refuerzos en el tramo entre Vinaròs y Sant Mateu que, sin embargo, no tienen repercusión en la oferta hacia Morella y els Ports.

Tabla 20. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1998

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Vinaròs	4	23	^
Cataluña	2	6	=
Área de Castelló	3	7	^
Subárea de Morella	1	2	=

Fuente: *El Servol*, 1 de junio de 1996. Elaboración propia.

Tabla 21. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver. Año 1998

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Segorbe	5	6	∨
València (*)	3	9	∨
Castelló	2	2	∨
Teruel	1	1	∨

(*) Se incluye la línea Montanejos-Segorbe-València.

Fuente: Resolución de adjudicación de concesión CVCS-104, *DOGV*, 1 de julio de 1998; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999; empresa concesionaria. Elaboración propia.

En el caso de Segorbe, la disminución de la oferta de servicios afecta a todos los destinos, especialmente a las localidades situadas en su área de influencia. Y si bien también se reducen las expediciones hacia València, la merma en el resto de servicios, unida a la mejora de las infraestructuras viarias, refuerza su capacidad de atracción sobre el área.

Habiendo alcanzado la Vall d'Uixó el número suficiente de líneas y servicios para ser considerada como centro comarcal de segundo orden, se incluye en la tabla 22 un resumen de los destinos desde dicho municipio. Las dos terceras partes de los servicios se dirigen a localidades de rango superior, que ejercen su influencia sobre la Vall: Castelló y València. La capital de la Plana es el destino de prácticamente la mitad de los servicios con cabecera o parada en la Vall d'Uixó, mientras que la oferta hacia València se reduce respecto a 1986. A su vez la Vall es cabecera de casi una decena de

servicios hacia localidades de su entorno, y resulta parada de algunos servicios de poca intensidad entre la Plana, el Alto Palancia y Aragón.

El peso que cada una de las áreas y subáreas tenía en el conjunto de la provincia, según su número de servicios, se representa en el gráfico 5. Siguen aumentando el número de servicios en el entorno de la conurbación de la Plana, mientras que disminuye notablemente, tanto porcentualmente como en cifras absolutas, la oferta en el área de Segorbe y en las subáreas de Onda y la Vall d'Uixó; el resto permanecen con pocas variaciones. El resultado, un incremento del peso del área metropolitana, que supone ya más de la mitad de servicios, concentrándose allí las líneas de mayor intensidad.

Tabla 22. Áreas de destino de las líneas con cabecera en la Vall d'Uixó. Año 1998

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones
Castelló (*)	2	13
Área de la Vall	2	8
València	2	5
Área de Segorbe (*)	2	2
Teruel (*)	1	1

(*) Se incluye la línea Castelló-Viver-Teruel

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Gráfico 5. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Puesto que las nuevas concesiones fueron adjudicadas a las mismas empresas que las venían operando anteriormente, el peso de las mismas no presentaba grandes variaciones, ni tampoco el reparto del territorio, salvo un ligero incremento en el caso de AMSA e HICID, y un pequeño descenso en el resto, como se desarrolla en la tercera parte del trabajo.

En relación con el resto de España, el *Anuario Estadístico* de 2000 indica que había en 1998 en

explotación en España 4.420 líneas regulares interurbanas de uso general, con 459.726 kilómetros, realizándose 17.545.177 expediciones.⁶⁴ De nuevo a falta de datos provinciales en dicho Anuario, y basándose en los obtenidos en este trabajo, Castelló, que disponía de 89 líneas regulares, 3.423 kilómetros y unas 153.000 expediciones al cabo del año, supondría aproximadamente el 2% de las líneas, el 0,74% de los kilómetros y el 0,87% de las expediciones, porcentajes similares a los del anterior periodo analizado. Asimismo, la falta de datos provinciales de tráfico impide establecer comparaciones.

7. De la burbuja inmobiliaria a la crisis: búsqueda de nuevos modelos de transporte. Análisis de la situación actual (2018).

El destacado crecimiento de la población experimentado desde finales de los 90 y a lo largo de buena parte de la década de 2000, localizado especialmente en las comarcas del litoral, no se vio acompañado de un incremento en la oferta de servicios públicos de transporte, por lo que fueron principalmente los medios privados los que acabaron asumiendo los nuevos flujos de movilidad. La consecuencia de todo ello, un aumento de hasta el 30% del parque móvil, que agravó la situación de unas infraestructuras viarias que ya llevaban décadas resultando insuficientes, amenazando de colapso sobre todo en la Plana.

Las concesiones de servicios regulares, otorgadas a finales de los 90, fueron prorrogadas en sucesivas ocasiones sin efectuar las modificaciones que hubiera requerido su actualización y adaptación a los criterios y necesidades del momento, desembocando en una red obsoleta y operada mediante unas concesiones caducadas, en una especie de limbo administrativo. Como se indica en el proyecto de los nuevos servicios de transporte de viajeros por carretera, «este sistema vigente obedece a un modelo obsoleto, diseñado en base a criterios y necesidades de hace más de 50 años, que evidencia carencias y disfuncionalidades con la realidad de la sociedad actual, generando sobrecostes y empeorando la calidad del servicio prestado al usuario».⁶⁵

Hasta la reciente propuesta de reestructuración de los servicios regulares en el ámbito de la Comunidad Valenciana, las iniciativas llevadas a cabo en materia de transportes en los últimos años han sido bastante escasas. Se han realizado algunas modificaciones en determinadas líneas y recorridos, en ocasiones para dar respuesta a nuevos tráficos como los surgidos, por ejemplo, con la inauguración del Hospital de la Plana de Vila-real, o para subsanar algunos aspectos del anterior mapa concesional que habían quedado desfasados. En las líneas nacionales, por su parte, se han registrado diversos procesos de convalidación y unificación dando lugar a nuevas concesiones, que amplían en algunos casos la cobertura de las anteriores. Destaca asimismo la absorción de antiguas

⁶⁴*Anuario Estadístico 2000*, INE, [en línea], <https://www.ine.es/prodyser/pubweb/anuario00/00servi.pdf> (consultado 7 de noviembre de 2019).

⁶⁵*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 5.

operadoras y su integración en grandes grupos multinacionales, así como la finalización del proceso de transferencia de las antiguas líneas de RENFE, que concluyeron en 2000 con la privatización de la estatal ENATCAR, que pasó a manos de ALSA.

Se ha producido también la implantación de servicios urbanos en algunas localidades, tanto de circulación durante todo el año (Almassora, Nules, Onda, Orpesa, la Vall d'Uixó, Vila-real, Vinaròs) como de carácter exclusivamente estival (Benicàssim, Peníscola), que han acabado sustituyendo en algunos casos otros servicios similares prestados mediante concesiones de la Generalitat. La mayoría de ellos ofrecen unos parámetros bastante modestos, y unas cifras de tráfico testimoniales. Destaca también la inauguración de las estaciones de autobuses de Castelló y la Vall d'Uixó, siendo la de la capital de la Plana una infraestructura durante muchas décadas reclamada, pero que no llega a desarrollar todo su potencial como núcleo de articulación de la red metropolitana.⁶⁶

El gran proyecto que debía solucionar los problemas de movilidad de Castelló y el conjunto de la conurbación de la Plana fue el denominado Tram, un BRT impulsado por la Generalitat y consistente en un trolebús guiado con circulación sobre plataforma reservada que uniría, mediante dos líneas, Benicàssim, Castelló y el Grau, Almassora, Vila-real y Borriana.⁶⁷ A su desarrollo se supeditaron todas las actuaciones en materia de transportes, pero su alto coste y el estallido de la crisis económica, que generó importantes problemas de liquidez a la administración autonómica, acabó circunscribiendo su implantación a un trayecto urbano entre la Universitat Jaume I (UJI), Castelló y el Grau, constituyendo hoy por hoy el principal eje de comunicación E-W de la ciudad, con más de tres millones de viajeros en 2017.

Y mientras el servicio ferroviario de Cercanías de la línea entre València y Castelló permite vertebrar las comunicaciones al sur de la capital, generando flujos de cierta importancia, la escasez de la oferta ferroviaria hacia el norte de Castelló y el Baix Maestrat ha supuesto un importante lastre para los municipios afectados, sin que este déficit fuera compensando por un incremento en la oferta de los servicios de autobús, que sólo presenta parámetros más elevados en el tramo entre Vinaròs y Peníscola, siendo la línea que lo cubre una de las de mayor tráfico de la provincia. El establecimiento de nuevos servicios de Cercanías a Vinaròs en 2018 pretende paliar, en parte, esta problemática, y habrá que analizar su efecto en el tráfico. La oferta de Cercanías hacia València, sin embargo, se ha visto perjudicada tanto en expediciones como en duración de los viajes por la implantación, en enero 2018, del servicio de AVE entre Castelló y Madrid, que en el tramo hasta

⁶⁶Javier Soriano Martí "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 169.

⁶⁷Inicialmente designado TVRCas (Transporte por Vía Reservada de Castelló), por votación popular se le puso el nombre de Tram (*Mediterráneo*, 20 de junio de 2008). Cabe señalar que esta denominación, que hace referencia tradicionalmente a los tranvías, resulta algo confusa al designar a un medio de transporte que, a fin de cuentas, es un trolebús. Sin embargo, puesto que Tram fue la denominación que se adoptó oficialmente, será también la empleada en este trabajo.

València comparte plataforma con el resto de trenes convencionales.

Frente a la realidad de las comarcas costeras, con cada vez mayor peso demográfico, la despoblación sigue afectando al interior castellonense, persistiendo las líneas rurales en un descenso de usuarios que se arrastra ya casi cinco décadas. Las subvenciones públicas, que han sido la única herramienta para garantizar la prestación de unos servicios mínimos, fueron suprimidas durante la crisis, lo que situó a las empresas concesionarias ante la disyuntiva de asumir el déficit que la explotación de este servicio suponía, o su suspensión, con el perjuicio que esto generaba para las zonas afectadas. Del mismo modo, los retrasos por parte de la Conselleria en el pago de los servicios de transporte escolar también generaron problemas a las contratistas.

Todo ello queda resumido en la tabla 23, que reúne todos los servicios interurbanos de autobús en explotación en la provincia en diciembre de 2018. Se incluyen tanto las líneas correspondientes a los títulos concesionales de la Generalitat Valenciana como a los servicios de cercanías entre el Baix Maestrat y Cataluña, prestados mediante concesiones de la administración catalana.

Tabla 23. Servicios interurbanos de autobús en la provincia de Castelló en 2018

Línea	Km.	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Alcalà de X.-Alcossebre L1 (CVCS-101)	14	4 inv. 9 ver.	Alcalà, Alcossebre, les Fonts, Capicorb	AMSA
CS-Vila-real-València L1 (CVCS-102)	74	6	Vila-real, les Alqueries...	HIFE, S.A.
Vinaròs-CS-València L2 (CVCS-102)	142	2	Benicarló, emp. Peníscola, Sta. Magdalena, Alcalà, Alcossebre, Torreblanca, Ribera de Cabanes, Orpesa, Benicàssim, Castelló, Vila-real, les Alqueries, Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, Sagunt	HIFE, S.A.
Vinaròs-CS-València L3 (CVCS-102)	142		Benicarló, Castelló	HIFE, S.A.
Cantavieja-Morella L1 (CVCS-103)	43	1 M y J	Mirambel, Olocau, la Mata, la Todolella, Forcall	Automóviles Altaba, S. A.
Vilafranca-Morella L2 (CVCS-103)	48	1 L y X	La Iglesuela, Portell, Cinctorres	Automóviles Altaba, S. A.
Sorita-Morella L3 (CVCS-103)	25	1 V	Palanques, Hortells, Villosres, Forcall, Fábrica de Giner	Automóviles Altaba, S. A.
Castellfort-Hostalet Canà L4 (CVCS-103)	9	1 L y J a demanda	-	Automóviles Altaba, S. A.
Altura-Segorbe-València L1 (CVCS-104)	63	7 L-V, 4 S, 2 D	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Alfara, Algimia, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Segart y Gilet	Herca, S.L.
Montanejos-Segorbe-València L2 (CVCS-104)	86	1 J	Montán, Caudiel, Benafer, Jérica, Altura, Segorbe...	Herca, S.L.
Segorbe-Port de Sagunt L3 (CVCS-104)	44	1 L-V	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Alfara, Algimia, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Segart, Petrés, Sagunt, Hospital de Sagunt	Herca, S.L.
Gaibiel-Segorbe	20	1 J	Matet, Algimia de Almonacid, Vall de Almonacid,	Herca, S.L.

L4 (CVCS-104)			Peñalba	
Segorbe-Almedfjar L5 (CVCS-104)	8	0	Castellnovo	Herca, S.L.
Fuente la Reina-Segorbe L6 (CVCS-104)	51	0	Villanueva de Viver, Pina de Montalgrao, Jérica	Herca, S.L.
Castelló-Morella L1 (CVCS-105)	110	2 L-V, 1 S	Borriol, la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre d'en Domènec, les Coves, la Salzadella, Sant Mateu, Xert, la Vallivana	AMSA
Morella-Alcañiz L2 (CVCS-105)	65	1 L y V	Torre Miró, la Pobla d'Alcolea, Torre de Arcas, emp. Cerollera, emp. Rafales, emp. Belmonte, emp. Fornoles, Venta Vall de Algorfa	AMSA
Culla-Albocàsser L3A (CVCS-105)	26	1 L, X y V	La Torre d'en Besora, Vilar de Canes	AMSA
Albocàsser-Benicarló L3B (CVCS-105)	49	1 L-V	Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	AMSA
Càlig-Benicarló L3C (CVCS-105)	8	0	-	AMSA
La Pobla-les Useres L4 (CVCS-105)	22	1 L-V	Montalba, la Vall d'Alba, la Barona	AMSA
Cabanes-empalme L5 (CVCS-105)	12	0	-	AMSA
La Serra d'en G.-CS L6 (CVCS-105)	10	1 L-V	Vilanova, Alcossebre, Torreblanca, Orpesa, Benicàssim	AMSA
Torreblanca-Torrenostra L7 (CVCS-105)	3	12 verano	-	AMSA
Castelló-Orpesa L8 (CVCS-105)	27	3 inv. 6 ver.	Benicàssim	AMSA
Catí-Vinaròs L9 (CVCS-105)	49	1 L-V	Enroig, Xert, Sant Mateu, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	AMSA
Peníscola-Vinaròs L10 (CVCS-105)	16	32 inv. 38 ver.	Benicarló	AMSA
Castelló-Sant Mateu L11 (CVCS-105)	72	1 L-V	Borriol, la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre d'en Domènec, les Coves, la Salzadella	AMSA
Castelló-Borriol L12 (CVCS-105)	12	13 lab 6 fest	-	AMSA
Castelló-Benicàssim (por Grau y Vil·les) L13 (CVCS-105)	19	33 inv/67 veran.	-	AMSA
Castelló-Benicàssim (por Serradal) L14 (CVCS-105)	20	10 inv/ 11 verano	-	AMSA
Castelló-Benicàssim (por CV-149) (CVCS-105)	23	10 inv/ 21 verano	-	AMSA
Castelló-Vinaròs L15 (CVCS-105)	77	4 lab 2 fest	Benicàssim, Vil·les, Orpesa, Ribera de Cabanes, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà, Sta Magdalena, emp. Peníscola, Benicarló	AMSA
Castelló-Vinaròs L16A (CVCS-105)	77	3 diarias	Benicàssim, Platgetes, Orpesa, Benicarló (Por AP-7)	AMSA
Castelló-Vinaròs L16B (CVCS-105)				

Castelló-Vinaròs L16C (CVCS-105)				
Castelló-Vilanova L17 (CVCS-105)	47	1 L-V	Borriol, la Pobla (enlace con línea la Pobla-les Useres)	AMSA
Sant Mateu-Vinaròs L18 (CVCS-105)	36	3 L-V	Xert, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	
Castelló-Alcañiz (CVCS-105)	206	1 verano	Benicàssim, Orpesa, Peníscola, Benicarló, Vinaròs, Morella, Monroyo	AMSA
La Vall d'Uixó-València L1 (CVCS-106)	46	5 L-V 2 S 1 D	Almenara, Ventorrillo, Sagunt	AVSA
Torás-Castelló L2 (CVCS-106)	95	1 M y V	Teresa, Bejís, Viver, Jérica, Segorbe, Geldo, Soneja, Azuébar, Chóvar, Alfondiguilla, la Vall d'Uixó, la Vilavella, Nules, les Alqueries, Vila-real	AVSA
Teruel-Viver-Castelló L3A (CVCS-106)		1 V y D invier.	Barracas, Viver, Jérica, Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar de Palancia, la Vall d'Uixó, Castelló	
Teruel-Viver-Castelló L3 B (CVCS-106)	171	1 V y D verano	Barracas, Viver, Jérica, Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar de Palancia, la Vall d'Uixó, Castelló, Benicàssim, Orpesa	AVSA
La Vall d'Uixó-Castelló L4 (CVCS-106)	32	10 L-V, 3 S, 2 D	La Vilavella, Nules, les Alqueries, Vila-real	AVSA
La Vall d'Uixó-Xilxes L5 (CVCS-106)	10	5 L-V 4 fest ver.	Xilxes, playa Xilxes	AVSA
La Vall d'Uixó-Moncofa L6 (CVCS-106)	15	7 L-V 4 fest ver.	Moncofa, playa Moncofa	AVSA
Segorbe-Teruel L7 (CVCS-106)	86	0	Jérica, Viver, Barracas...	AVSA
Castelló-Vilafranca L1 (CVCS-107)	101	1 lab	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Vall d'Alba, la Pelejana, els Ivarsos, els Pujols, Albocàsser, Ares, l'Hostalet de la Canà	HICID, S.A.
Castelló-Almassora L3 (CVCS-107)	7	31 lab 22 fest	-	HICID, S.A.
Castelló-Moncofa L4 (CVCS-107)	32	4 L-V 1 S	Almassora, Borriana, Nules, Moncofa, playa Moncofa	HICID, S.A.
Borriana-València L5 A (CVCS-107)	62	2 L-V	Borriana, Nules, Moncofa, Xilxes, Almenara	HICID, S.A.
Betxí-Borriana-València L5 B (CVCS-107)	73		Artana, Betxí, les Alqueries, Borriana, Nules, Xilxes, Almenara	
Castelló-Cortes de A. L6A (CVCS-107)	76	1	Empalme Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles, Lluçena, Castillo, Zucaina	HICID, S.A.
Castelló-Cortes de A. L6B (CVCS-107)			Empalme Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles, Lluçena, Castillo, Zucaina, San Vicente de P.	
Castelló-Llucena L7 (CVCS-107)	35	2 lab 1 fest	Empalme Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles	HICID, S.A.
Castelló-l'Alcora L8 (CVCS-107)	23	4 lab	Empalme Moró	HICID, S.A.
Castelló-Vistabella L9 A (CVCS-107)	79	1 lab (L, V y S por B)	Sant Joan de Moró, Vilafamés, la Pelejana, Atzeneta	HICID, S.A.
Castelló-Vistabella L9 B (CVCS-107)	79		Sant Joan de Moró, Vilafamés, la Pelejana, Atzeneta, Benafijos	HICID, S.A.
Atzeneta-l'Alcora L10 (CVCS-107)	28	1 L-V	Les Useres, Costur, la Foia	HICID, S.A.

Xodos-Atzeneta L11 (CVCS-107)	27	1 L	-	HICID, S.A.
Castelló-Vilafamés L13 (CVCS-107)	28	2 L-V	Sant Joan de Moró	HICID, S.A.
Benassal-Albocàsser L14 (CVCS-107)	17	1 lab	-	HICID, S.A.
Castelló-Villahermosa L15 (CVCS-107)	58	1 lab	Empalme Moró, l'Alcora, la Foia, Figueroles, Lluçena, emp. Cedramán	HICID, S.A.
Culla-Benassal L16 (CVCS-107)	9	1 semanal	La Font d'en Segures	HICID, S.A.
Castelló-Grau L17 A (CVCS-107)	6	49	-	HICID, S.A.
Castelló-Playa del Pinar L17 B (CVCS-107)				
Castelló-Borriana L18 A (CVCS-107)	16	15 L-V 13 S 8D	Vila-real	HICID, S.A.
Castelló-Hospital L18 B (CVCS-107)	13	(*)	Vila-real	
Castelló-Vila-real L19 (CVCS-107)	11	31 lab 15 fest	-	HICID, S.A.
Borriana-Port-Grau L21 (CVCS-107)	12	11	-	HICID, S.A.
Borriana-Grau-Port L22 (CVCS-107)	12		-	HICID, S.A.
Borriana-les Alqueries L23 (CVCS-107)	13		-	HICID, S.A.
Borriana-Sta. Bàrbera L24 (CVCS-107)	6		-	HICID, S.A.
Almassora-playa L25 (CVCS-107)	9	5 L-S 6 D ver.	-	HICID, S.A.
Eslida-Castelló L26 (CVCS-107)	45	2 L-V 1 S	Artana, la Vilavella, Nules, Borriana, les Alqueries, Vila-real	HICID, S.A.
Aín-Eslida L27 (CVCS-106)	5	1 L y V	-	HICID, S.A.
Betxí-Castelló L30 (CVCS-107)	24	2 lab	les Alqueries, Vila-real	HICID, S.A.
Onda-Castelló L1 CVCS-108)	26	9 L-V, 4 S 3 D	Ap. Betxí, Vila-real (RENFE).	Furió, S.L.
Onda-Castelló L2 (CVCS-108)		1 lect	Ap. Betxí	Furió, S.L.
Onda-Hospital L3 (CVCS-108)	22	1 lect	Ap. Betxí, Vila-real	Furió, S.L.
Puebla de Arenoso-Onda L4 (CVCS-108)	50	1 L-V	Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Argelita, Vallat, Fanzara	Furió, S.L.
Puebla de Arenoso-Onda L5 (CVCS-108)			Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Espadilla, Fanzara,	Furió, S.L.
Fuentes de Ayódar-Onda L6 (CVCS-108)	20	1 L-V	Ayódar, Suera, Tales, Artesa	Furió, S.L.
Alcudia de Veo-Onda L7 (CVCS-108)	12	1 M y J	Veó, Benitandús, Tales, Artesa	Furió, S.L.

Ludiente-Onda L8 (CVCS-108)	27	1 L y J	Argelita, Vallat, Fanzara	Furió, S.L.
Ribesalbes-Onda (CVCS-108)	7	1 L y J	-	Furió, S.L.
Vinaròs-Tortosa (V-6472)	47	14 lab 12 fest	Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, Amposta, l'Hostal dels Alls, l'Aldea, Camp-redó	HIFE, S.A.
Vinaròs-Rossell (V-6472)	20	2 L-V	La Sénia, els Valentins, Sant Rafel, el Castell, Sant Joan de Pas, Ulldecona	HIFE, S.A.
Rossell-Tortosa (V-6472)	39	2 L-V	La Sénia, Godall, la Galera, Santa Bàrbara	HIFE, S.A.

(*) Mediante líneas Borriana, Moncofa, Eslida y Betxí.

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 22 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Como se había anticipado en los párrafos anteriores, la situación presenta pocas novedades respecto a la de 1998, resumida en la tabla 16. Se han suprimido algunos itinerarios que no venían siendo explotados, agrupado algunas líneas en buena medida coincidentes, segregado determinados tráficos urbanos y modificado los recorridos de algunas líneas para dar servicio a nuevos centros generadores de tráfico. Así, la red actual, que en cualquier caso es a extinguir pues será sustituida por el nuevo mapa concesional una vez salga a concurso, está formada por nueve concesiones (ocho de la Generalitat Valenciana y una de la de Cataluña), con 78 líneas que dan lugar a 88 itinerarios, con una extensión total de 3.202 kilómetros, realizándose una media de unas 367 expediciones diarias en invierno y 445 en verano. Esto supone un ligero descenso respecto a la oferta de 1998, que se podría cifrar de en torno a un 4%.

A pesar de la segregación de algunos recorridos urbanos, asumidos por los respectivos ayuntamientos, siguen existiendo líneas de naturaleza plenamente urbana como las existentes entre Castelló o Borriana y sus graos, u otras con recorrido íntegro por un mismo término municipal como las de Alcalà-Alcossebre, Almassora-playa o Torreblanca-Torrenostre. Su peso global sigue siendo elevado, de hasta una quinta parte del total de expediciones en verano, dada la existencia de servicios de elevada intensidad como los de Castelló-Grau.

Castelló, con estación de autobuses desde 2000, concentra la mayor parte de los servicios, siendo cabecera principal de 28 líneas interurbanas (excluyendo la del Grau), con entre 191 y 239 expediciones diarias, lo que supone un descenso del 19% en el número de servicios respecto a 1998. Según el cómputo del Ayuntamiento de Castelló, este número de servicios ascendería hasta una media de 251 en verano, con 6.194 viajeros diarios, lo que arroja un descenso porcentualmente similar respecto a la oferta de 1998.⁶⁸

En el resto de la provincia las otras cabeceras de más tráfico se localizan en Vinaròs (seis líneas y 60 servicios), Segorbe (ocho líneas y diez servicios) y la Vall d'Uixó (cuatro líneas y 28 servicios).

⁶⁸Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2016, p. 132.

Mapa 5. Esquema de líneas interurbanas de autobús en la provincia de Castelló en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 13 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Tabla 24. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 2018

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
"Metropolitanas"	7+Grau	189+ 49 urbanas (Grau)	✓
Área de Castelló	6	12	=
Área de la Vall d'Uixó	6	18	✓
Área de l'Alcora	4	8	=
Área de Vinaròs	4	10	^
Área de Onda	2	10	✓
Área de Morella	1	2	=
Área de Segorbe	2	1	✓
València	2	8	^

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 22 de marzo de 2019). Elaboración propia.

En el caso de Vinaròs prácticamente se duplica la oferta de expediciones gracias al sustancial refuerzo en las líneas de Peníscola y Tortosa, mientras que en Segorbe la oferta no presenta casi variaciones en cuanto al número total de servicios, pero sí en cuanto a sus destinos, como se verá. La Vall incrementa tres expediciones, Onda mantiene una oferta similar de servicios (tres) y

Morella se hunde hasta reducir su oferta a una expedición diaria, dirigida a los municipios de els Ports de manera alternativa, además del servicio a Alcañiz, que resulta casi testimonial. Con parámetros incluso similares a los de Morella se encuentran otros municipios como Albocàsser, Alcalà de Xivert, l'Alcora, Atzeneta, Betxí, Rossell o Vilafranca.

En el caso de Onda, a pesar de mantener una oferta similar, modifica su función, convirtiéndose en un pequeño nodo rector para el Alto Mijares. Así, los servicios entre Castelló y algunas localidades del interior de la subárea ondense (líneas a Puebla de Arenoso y Fuentes de Ayódar), quedan oficialmente reestructuradas en dos itinerarios distintos, con transbordo en Onda. El grueso de servicios corresponde, pues, al itinerario entre Castelló y Onda, partiendo desde dicha localidad una serie de líneas de escasa intensidad al resto de municipios de su entorno.

La oferta de las líneas con cabecera principal en Castelló presenta, por lo general, un estancamiento o ligero descenso en la mayoría de itinerarios, salvo en los que discurren por el corredor litoral (a València y Vinaròs), que incrementan la circulación. Llamativo resulta el descenso de la oferta hacia destinos del área metropolitana o la Plana Baixa, a pesar del notable incremento poblacional y del número de desplazamientos. Asimismo desaparecen, prácticamente, las conexiones con el Alto Palancia, reducidas a algunos días a la semana.

Tabla 25. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 2018

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Vinaròs	4	44	^
Cataluña	1	14	^
Área de Castelló	3	9	^
Subárea de Morella	1	2	=

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 20 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Vinaròs resulta un caso particular dentro de una tendencia general a la contracción de servicios, al experimentar incrementos, en algunos casos significativos, en la mayoría de destinos. El progresivo aumento del número de expediciones en la concurrida línea Vinaròs-Benicarló-Peníscola es en buena medida responsable, así como el refuerzo en las conexiones hacia Tortosa. Las comunicaciones directas con Morella siguen siendo posibles sólo en verano, con la línea estival de Alcañiz, siendo necesario transbordo en Sant Mateu el resto del año.

Frente a la tendencia alcista de Vinaròs, Segorbe en cambio continúa perdiendo servicios y disminuye una oferta que ya venía contrayéndose desde décadas atrás. Sólo la conexión con València, auténtico centro de referencia de la comarca, conserva una oferta similar. Desaparece el servicio diario hacia otros destinos de rango superior como Castelló (que escapa casi por completo de la órbita segorbina) o Teruel. Sin embargo, el caso más llamativo es el enorme descenso en las

líneas entre Segorbe y las localidades de su área de influencia, desapareciendo, en el mejor de los casos, el servicio diario, cuando no se ha producido el cese total del servicio. Semejante situación sólo es comparable a la padecida en la comarca de els Ports.

Tabla 26. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver. Año 2018

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Área de Segorbe	3	1	∇
València (*)	2	8/9	=
Castelló	2	1	∇
Teruel	2	1	∇

(*) Se incluye la línea Montanejos-Segorbe-València.

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx> (consultado 20 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Tabla 27. Áreas de destino de las líneas con cabecera en la Vall d'Uixó. Año 2018

Destino	Nº de líneas	Nº expediciones	Evolución
Castelló (*)	3	11	∇
Área de la Vall	2	12	^
València	1	5	=
Área de Segorbe (*)	3	1	∇
Teruel (*)	1	1	=

(*) De manera meramente testimonial, se incluyen las líneas Castelló-Torás y Castelló-Viver-Teruel.

Fuente: Empresa concesionaria [en línea]: AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx> (consultado 20 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Por último, en la Vall d'Uixó, la única variación significativa se registra en los servicios entre la Vall y su área de influencia más inmediata, que incrementan el número de expediciones. En el resto de destinos se reducen algunos servicios, manteniéndose la misma oferta hacia València.

Gráfico 6. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurio.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 13 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Tabla 28. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior, en explotación en 2018

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Tram (1 línea + lanzadera)	8	74 lab, 50 S y D	UJI-Grau	Vía Reservada, S.A.
Urbano Almassora (2 líneas)	n.d.	15 L-V, 9 S	Playa Almassora	Viajes Massabus, S.L.
Urbano Benicàssim (1 línea)	n.d.	12 diarias, sólo verano		AMSA
Urbano Castelló (17 líneas)	90 aprox.	510 aprox.	-	ACCSA
Urbano Nules (1 línea)	n.d.	6 urb, 3 playa	Playa Nules	HICID, S.A.
Urbano Onda (1 línea)	n.d.	7 L-V	Prolongación hasta Suera y Tales	Furió, S.L.
Urbano Orpesa (1 línea)	n.d.	10 inv, 12 verano	Marina d'Or	Viajes Massabus, S.L.
Urbano Peníscola (3 líneas)	n.d.	22 diarias, sólo verano	-	HIFE, S.A.
Urbano la Vall d'Uixó (2 líneas)	n.d.	14 lab	-	AVSA
Urbano Vila-real (2 líneas)	n.d.	65 L-V, 23 S y D	Mare de Déu de Gràcia, Hospital	HICID, S.A.
Urbano Vinaròs (2 líneas)	n.d.	22 diarias	-	AMSA
Sevilla/Málaga-BCN/Montgat (VAC-150)	115(*)	2 diarias	...Castelló...	ALSA Grupo S.L.U.
Vinaròs-Madrid (VAC-051)	118 (*)	1-4 diarias	Vinaròs, Alcossebre, Orpesa Benicàssim, Castelló...	Avanza Spain S.A.U.
Zaragoza-Castelló (VAC-154)	35(*)	2-3 diarias	...Vinaròs, Benicarló, Peníscola, Alcossebre, Orpesa	HIFE, S.A.
Madrid-Molina de Aragón-Teruel-València (VAC-244)	145(*)	4 diarias a Teruel, 2 a Madrid	Barracas, Viver, Jérica, Segorbe	Grupo IRB

(*) Correspondientes a la provincia de Castelló.

Fuente: “Transportes públicos”, Ayuntamiento de Almassora [en línea], <https://www.almassora.es/es/articulos/transportes-publicos>; “Bus urbano”, Ayuntamiento de Orpesa [en línea], <https://www.ropesadelmarturismo.com/ver/2465/Bus-urbano.html>; Empresas concesionarias [en línea], ACCSA: <http://www.tucs.es/lineas-regulares/>; ALSA: <https://www.alsa.es/horarios-autobuses/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; Avanza Bus: <https://www.avanzabus.com/nuestros-destinos/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8>; IRB: <https://www.irb-grupo.com/horarios-autobuses-teruel.php>; Vía Reservada: <https://www.tramcastellon.com/lineas-regulares/> (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Como se aprecia, la mayor intensidad de servicios sigue concentrándose en la costa, por donde circulan además las líneas nacionales. También son localidades costeras la mayoría de las que han establecido, a lo largo de estos últimos años, sus propios servicios urbanos. Ambos vienen recogidos, de forma simplificada, en la tabla 28.

El peso que los servicios de cada área y subárea representan sobre el conjunto de la provincia viene reflejado en el gráfico 6. El principal incremento en este último periodo corresponde al área de Vinaròs, principalmente por los refuerzos aplicados en la línea de Peníscola. Este fenómeno, unido a la reducción de servicios en la mayoría de áreas de interior (Morella, Onda, Segorbe) y el

estancamiento en el resto, aumentan el peso porcentual de Vinaròs, y hacen que los servicios metropolitanos supongan aproximadamente la mitad del total. Esta misma situación se puede observar analizando los datos de recaudación, recogidos en la tabla 29.

Estos datos presentan algunas carencias, pues no están disponibles las cifras de algunos recorridos, especialmente los interprovinciales, al mismo tiempo que arroja cifras de viajeros y recaudación correspondientes a líneas sin explotación. Asimismo, la tabla tampoco incluye datos de líneas pertenecientes a concesiones de otras administraciones, como los servicios entre Vinaròs y Tortosa. En cualquier caso, y con las debidas reservas, el tráfico en el conjunto de líneas interurbanas de la provincia supera los cuatro millones de viajeros, con una recaudación de cinco millones de euros. Entre 2015 y 2016 se produjo un ligero incremento de usuarios, acompañado de un aumento proporcionalmente mayor de la recaudación.

Tabla 29. Datos estadísticos de la provincia de Castelló en 2015 y 2016, correspondientes a concesiones de la Generalitat Valenciana, por itinerarios

Concesión	Itinerario	2015		2016	
		Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-101	Alcalà-Alcossebre	12.008	19.424,49	n.d.	n.d.
CVCS-102	Vinaròs-CS-València	7.268	34.549,54	6.753	32.622,72
CVCS-103	Cantavieja-Morella	360	623,38	365	631,95
CVCS-103	Vilafranca-Morella	705	1209,36	512	883,27
CVCS-103	Sorita-Morella	289	349,45	155	191,45
CVCS-103	Castellfort-Hostalet	67	82,23	52	63,82
CVCS-104	Altura-Segorbe-València	71.010	234.138	68.374	229.377
CVCS-104	Montanejos-Segorbe	4.533	11.747	4.362	10.808
CVCS-104	Segorbe-Port de Sagunt	5.847	9.976	5.454	9.015
CVCS-104	Gaibiel-Segorbe	2.681	3.160	2.723	3.352
CVCS-104	Segorbe-Almedíjar	0	0	0	0
CVCS-104	Fuente la Reina-Segorbe	113	201	130	252
CVCS-105	Castelló-Morella	15.199	51.516,89	15.174	52.725,92
CVCS-105	Morella-Alcañiz	322	1.619,65	289	1.264,44
CVCS-105	Culla-Albocàsser	100	111,54	132	162,58
CVCS-105	Albocàsser-Benicarló	4.121	7101,28	4.237	7.077,73
CVCS-105	Culla-Benicarló	254	325,35	120	154,95
CVCS-105	La Pobla-les Useres	493	718,39	549	886,66
CVCS-105	Cabanes-Empalme	67	72,47	54	71,18
CVCS-105	Benlloch-la Serra d'en G.	189	216,61	168	203,02
CVCS-105	Benlloch-Vilanova	95	124,88	101	109,27
CVCS-105	Castelló-Torreblanca	55.132	97.717,29	57.024	102.800,84
CVCS-105	Castelló-la Pobla	6.317	10.013,80	5.255	8211,04
CVCS-105	Catí-Vinaròs	3.375	6.554,39	3.129	6.387,02

CVCS-105	Peníscola-Vinaròs	1.137.192	1.552.588,82	1.080.312	1.486.614,84
CVCS-105	Castelló-Sant Mateu	8.671	37768,78	9.218	36926,75
CVCS-105	Castelló-Borriol	108.781	54.011,24	96.681	386.543,37
CVCS-105	CS-Benicàssim Vil·les	702.242	903.573,73	716.806	918.294,83
CVCS-105	CS-Benicàssim Serradal				
CVCS-105	Castelló-Vinaròs (N-340)	46.738	160.577,79	46.079	166.256,56
CVCS-105	Castelló-Vinaròs (AP-7)	17.931	96.815,88	16.447	94.219,82
CVCS-105	Castelló-Vilanova	75.015	142.206,20	78.018	146.053,06
CVCS-105	Morella-Vinaròs (*)	12.416	23.206,25	12.709	24.559,00
CVCS-105	Salzadella-Vinaròs (*)	131	209,61	130	211,69
CVCS-105	Canet-Sant Mateu (*)	188	293,68	400	800,23
CVCS-106	La Vall d'Uixó-València	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-106	Torás-Castelló	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-106	Teruel-Viver-Castelló	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-106	La Vall d'Uixó-Castelló	135.557	224.670,91	136.677	226015,36
CVCS-106	La Vall d'Uixó-Xilxes	8.455	9.697,45	7.849	9.045,32
CVCS-106	La Vall d'Uixó-Moncofa	12.903	14.758,18	12.016	13.668,09
CVCS-107	Castelló-Vilafranca	10.979	42.037,01	10.228	40.183,65
CVCS-107	Castelló-Almassora	348.669	413914,93	350.407	413625,18
CVCS-107	Castelló-Moncofa	24.285	31.961,67	25.865	33.098,82
CVCS-107	Betxí-València	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Castelló-Cortes	7.359	14.496,82	7.397	14.792,00
CVCS-107	Castelló-Llucena	33.049	50.981,09	30.794	46.667,00
CVCS-107	Castelló-l'Alcora	38.252	51.865,08	35.484	48.102,00
CVCS-107	Castelló-Vistabella	8.521	20.331,24	9.051	20.555,34
CVCS-107	Atzeneta-l'Alcora	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Xodos-Atzeneta	28	25,45	12	11,37
CVCS-107	Castelló-Vilafamés	7.777	10.258,88	8.502	11.340,74
CVCS-107	Benassal-Albocàsser	818	1.049,93	784	1.023,56
CVCS-107	Castelló-Villahermosa	14.407	26.575	14.174	26.682,00
CVCS-107	Culla-Benassal	4	5,46	14	12,65
CVCS-107	Castelló-Grau-Playa	319.372	n.d.	421.457	n.d.
CVCS-107	Castelló-Borriana	278.781	31.134,46	280.388	314.229,41
CVCS-107	Castelló-Vila-real	378.234	440.582,89	390.721	451.589,47
CVCS-107	CS-Vila-real-Hospital				
CVCS-107	Borriana-Grau-Port	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Eslida-Castelló	10.141	15.493,27	10.315	15.359,37
CVCS-107	Aín-Eslida	66	70,53	55	46,13
CVCS-107	Betxí-Castelló	11.737	15.849,39	13.119	17.618,30
CVCS-107	Castelló-Artana	5.521	7.458,58	6.171	8.294,06
CVCS-107	Castelló-la Vilavella	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Almassora-playa	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

CVCS-108	Onda-Vila-real-Hosp.	107.652	181.726,89	113.154	193.356,48
CVCS-108	Onda-Castelló				
CVCS-108	Puebla de Arenoso-Onda	1.547	4.661,68	1.387	3.763,85
CVCS-108	Fuentes de Ayódar-Onda	111	178,82	75	96,87
CVCS-108	Alcudia de Veo-Onda	71	75,64	90	92,46
CVCS-108	Ludiente-Castelló	170	275,36	124	193,60
CVCS-108	Ribesalbes-Onda	282	353,14	453	483,21
Total		4.064.598	5.073.294,72	4.118.675	5.637.678,30

(*) Realizada mediante la combinación de los servicios Morella-Castelló y Catí-Vinaròs, con transbordo en Sant Mateu. Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019; *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; "Projectes de serveis públics de transport de viatgers", Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>. (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Como se puede fácilmente suponer, el grueso del tráfico se concentra en las líneas de costa, entre las que se encuentran las líneas con mayor número de usuarios y recaudación: Vinaròs-Peníscola (1 millón de viajeros anuales, 1,5 millones de euros de recaudación) y Castelló-Benicàssim (700.000 viajeros y 900.000 euros), ambas de marcado perfil vacacional, y con elevada intensidad. Son seguidas por una serie de líneas establecidas en el entorno más inmediato de la capital: Castelló-Grau, Castelló-Almassora y Castelló-Vila-real, todas ellas con algo más de 300.000 usuarios anuales. Contrastan esas cifras con las que presentan algunos servicios de interior con menos de un centenar de viajeros anuales, con casos extremos como el de Culla-Benassal, que a lo largo de 2015 sólo fue utilizada por cuatro usuarios.

En conjunto, los recorridos de la costa suponen aproximadamente el 89% del total de viajeros (3,6 millones) y el 80% de la recaudación (4,3 millones de €), como se representa en el gráfico 7.

Gráfico 7. Distribución de tráfico y recaudación (interior-costa). Media años 2015 y 2016

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; "Projectes de serveis públics de transport de viatgers", Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>. (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Gráfico 8. Distribución de tráfico por áreas y subáreas de influencia. Media años 2015 y 2016

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; "Projectes de serveis públics de transport de viatgers", Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>. (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Analizando estas mismas cifras atendiendo al reparto por áreas y subáreas de influencia, los resultados apuntan en el mismo sentido. La mitad del tráfico de la provincia corresponde a líneas internas de la conurbación de la Plana (aquí denominadas como metropolitanas), seguida por el área de Vinaròs, que representa un tercio del total. El 20% restante de viajeros quedan repartidos entre las demás zonas, siendo las de más tráfico las subáreas de la Vall d'Uixó y Castelló y las de menos las de Segorbe y, sobre todo, Morella. Se muestra en el gráfico 8.

Gráfico 9. Distribución de la recaudación por áreas y subáreas de influencia. Media años 2015 y 2016

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; "Projectes de serveis públics de transport de viatgers", Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>. (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Atendiendo a la recaudación, la proporción entre áreas resulta, sin embargo, algo distinta, ya que en su obtención no interviene sólo el tráfico de cada línea, sino también otros parámetros como la longitud de las mismas, que supone un incremento del precio del título. Así, los servicios de la conurbación de la Plana, con líneas de elevada intensidad pero cortas, aunque siguen suponiendo el

grueso de la recaudación, disminuyen ligeramente su peso en el conjunto hasta representar un 45%, mientras que otras áreas como Segorbe incrementan su proporción, al corresponder el grueso de su tráfico a líneas de medio recorrido y tarifas, consecuentemente, más elevadas (gráfico 9).

Tabla 30. Otros parámetros de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Año 2015. Las concesiones se pueden consultar en la tabla 23.

Concesión	Kilómetros	Expediciones	Viajeros/expedición	
CVCS-101 Alcalà-Alcossebre	47.768	1.530	7,8484	
CVCS-102 Castelló-València	399.074	2.722	11,3038	
CVCS-103 Vilafranca-Morella	50.896	1.482	1,0034	
CVCS-104 Montanejos-València	358.859	4.997	18,86972	
CVCS-105 Castelló-Alcañiz y Castelló-Vinaròs	2.386.957	77.957	28,1764	
CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-Castelló-València	377.205	11.783	17,5795	
CVCS-107 Vilafranca-València	1.160.199	95.830	16,9730	
CVCS-108 Puebla de Arenoso-Onda-Castelló	212.558	8.202	17,7325	
Total	4.993.516	204.502	Media	14,6820

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Otros parámetros como el kilometraje de cada concesión, el número de expediciones o los viajeros por expedición dibujan un panorama muy similar, recogido en la tabla 30 y representado en los gráficos 10, 11 y 12.

Gráfico 10. Distribución del kilometraje por concesiones. Año 2015

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Las concesiones con mayor número de líneas y mayor intensidad de servicios son las que, lógicamente, representan el grueso del kilometraje realizado, destacando los casi 2,4 millones de kilómetros realizados en la CVCS-105 y los 1,1 millones de la CVCS-107. Por debajo de estas

cifras se sitúan cuatro concesiones (CVCS-102, CVCS-104, CVCS-106 y CVCS-108) que realizan anualmente entre 300.000 y 200.000 kilómetros, seguidas a gran distancia por la CVCS-103 y CVCS-101, con alrededor de 50.000 kilómetros.

Gráfico 11. Número de expediciones por concesiones. Año 2015

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Gráfico 12. Viajeros por expedición, por concesiones y media provincial. Año 2015

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Una clasificación enormemente parecida se obtiene mediante el número de expediciones, ocupando cada una de las concesiones puestos similares. Los principales factores que determinan este parámetro son nuevamente el número de líneas y la intensidad de servicios. En este caso, la concesión con mayor número de expediciones (algo menos de la mitad del total) es la CVCS-107, en la que se encuadran buena parte de las líneas de elevada intensidad entre Castelló y otros municipios de su conurbación (Grau, Almassora, Vila-real, etc.). El resto de tráficos metropolitanos

forman parte de la segunda concesión con más expediciones, la CVCS-105, que representa un 40% del total. El 15% restante se reparte entre las otras concesiones, volviendo a presentar la CVCS-103 y CVCS-101 cifras testimoniales.

De gran interés resultan los datos de viajeros por expedición, que muestran la cantidad de usuarios que, de media, viajan en cada servicio. O, dicho de otro modo, lo lleno que va un autobús en cada concesión. La que registra mejores parámetros es la CVCS-105, con casi 30 viajeros por expedición. No en vano, es la concesión que agrupa las líneas de mayor tráfico de la provincia (Vinaròs-Peníscola y Castelló-Benicàssim), que por sí solas suponen 1,8 millones de viajeros, el 45% del total.

Curiosamente la segunda con mayor número de viajeros por expedición, aunque a gran distancia de la primera, es la CVCS-104, con algo más de 18, mientras que la CVCS-107, junto con la CVCS-106 y CVCS-108, se sitúan ligeramente por encima de la media provincial, que se cifra en 14,68 viajeros por expedición. Esta cifra supone que, en cada expedición, un autobús estándar circula de media a algo menos de un tercio de su capacidad. En el caso de la CVCS-107 se aprecia que, pese a el tráfico que suponen las líneas metropolitanas, no llegan a compensar la escasa demanda de las rutas de interior.

Por debajo de la media se encuentran las concesiones CVCS-101 y CVCS-102, con alrededor de una decena de pasajeros por servicio. Cierra la clasificación, con la exigua cifra de un sólo viajero por expedición, la concesión CVCS-103. Un dato alarmante que indica que, en los tráficos internos de la comarca de els Ports, los autobuses circulan literalmente vacíos. El panorama dibujado por estas cifras volverá a repetirse más adelante, cuando se analicen los datos de viajeros y recaudación en el gráfico 15.

Sin estar desglosado por líneas, la Conselleria d'Habitatge dispone de estadísticas de viajeros y recaudación entre los años 2010 y 2016, agrupados por concesiones. Si bien algunos datos no están disponibles, y algunas cifras ni siquiera concuerdan con las de la tabla 29, a pesar de provenir en última instancia de la misma fuente, las tablas 31 y 32 permiten observar la evolución del tráfico en los últimos años. De manera más visual, se representan en los gráficos 13 y 14.

Se produce un descenso casi continuo en el número de usuarios, perdiéndose 1,7 millones de viajeros entre 2010 y 2016, con la salvedad del año 2014 en el que se produce un tímido repunte. Destaca el descenso de usuarios registrado en 2016 en la concesión CVCS-102, con el servicio entre Castelló y València con prolongación a Vinaròs, así como la pérdida de más de un millón de viajeros a partir de 2015 en la CVCS-107. En este caso hay que recordar que esta concesión incluye la línea entre Castelló y el Grau, que tras la entrada en servicio en diciembre de 2014 del Tram hasta el Grau perdió más de 700.000 viajeros. También se aprecia el descenso de usuarios en la CVCS-103 (líneas del entorno de Morella), a partir de los recortes del año 2012, cuando se suspendió el

servicio diario.

Tabla 31. Viajeros de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016

Concesión	Viajeros						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CVCS-101 Alcalà-Alcossebre	16.842	15.433	13.902	13.580	13.281	12.008	n.d.
CVCS-102 Castelló-València	40.686	40.168	35.150	31.367	28.269	30.769	6.753
CVCS-103 Vilafranca-Morella	2.470	2.490	1.925	1.845	1.732	1.487	1.084
CVCS-104 Montanejos-València	97.773	97.726	98.400	96.864	94.292	n.d.	81.043
CVCS-105 Castelló-Alcañiz y Castelló-Vinaròs	2.460.268	2.429.683	2.147.981	2.171.356	2.225.483	2.196.550	2.143.032
CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-Castelló-València	280.599	240.992	207.393	209.016	206.331	206.777	156.542
CVCS-107 Vilafranca-València	2.794.496	2.734.140	2.505.428	2.360.989	2.349.150	1.626.527	1.614.938
CVCS-108 Puebla de Arenoso-Onda-Castelló	139.438	142.502	133.802	n.d.	n.d.	129.038	115.283
Total	5.832.572	5.703.134	5.143.981	4.885.017	4.918.538	4.203.156	4.118.675

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Gráfico 13. Evolución del tráfico de viajeros de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

En cuanto a recaudación, la evolución es muy similar, con una disminución de 1,1 millones de euros entre 2010 y 2016. La CVCS-107, muy afectada por la disminución del tráfico en la línea del Grau, pierde casi 1,3 millones de euros, mientras que la otra gran concesión de la provincia, la CVCS-105, rompiendo la tendencia general, gana 1,5 millones de euros más a pesar de transportar a

300.000 viajeros menos. También hay que hacer notar las exiguas cifras de concesiones de interior como la CVCS-103, que muestran el enorme déficit de explotación de esos servicios.

Tabla 32. Recaudación de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016

	Recaudación (€)						
Concesión	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CVCS-101	385,00	22.576,20	20.984,27	21.468,88	21.280,12	19.424,49	n.d.
CVCS-102	193.934,00	194.226,90	175.463,96	149.902,54	138.077,82	148.219,00	32.622,72
CVCS-103	3.157,00	3.162,16	2.756,63	2.796,63	2.701,55	2.217,23	1.770,49
CVCS-104	250.249,00	250.118,84	270.599,02	276.399,77	266.339,59	n.d.	252.804,00
CVCS-105	2.910.670,00	3.039.749,44	2.962.821,52	2.978.866,48	3.009.951,28	2.999.747,88	3.440.534,80
CVCS-106	476.952,00	393.170,48	361.530,33	364.149,31	375.104,82	362.622,11	248.728,77
CVCS-107	2.751.966,00	3.004.126,31	2.753.865,24	2.670.831,24	2.761.673,47	1.905.670,57	1.463.231,05
CVCS-108	189.008,24	198.287,86	204.185,76	n.d.	n.d.	227.320,00	197.986,47
Total	6.776.321,24	7.105.418,19	6.752.206,73	6.464.414,85	6.575.128,65	5.665.231,28	5.637.678,30

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Gráfico 14. Evolución de la recaudación en las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

El reparto de servicios entre concesionarias apenas presenta variaciones, y los únicos cambios corresponden a algunos servicios urbanos de escasa trascendencia, en los que se ha producido la irrupción, en los últimos años, de empresas provenientes de otras provincias, que se han hecho con contratos de explotación mediante ofertas a la baja.

En los servicios interurbanos todas las concesionarias mantienen las mismas áreas operativas: Autos Mediterráneo e HICID, con 23 y 28 líneas respectivamente, explotan un porcentaje similar de las rutas (en torno a un tercio cada una), pero mientras que la primera aumenta el número de servicios hasta casi la mitad del total, realizando entre 127 y 200 diarios, HICID los reduce hasta los 163, un tercio del total. La segregación de algunas líneas periurbanas y el descenso de expediciones en la del Grau explican en buena medida este hecho, que se compensa si se tienen en cuenta los dos servicios urbanos que opera (Nules y Vila-real), que representan unas 70 expediciones adicionales. Respecto al resto de concesionarias, AVSA, con ocho líneas (el 9%) y 27 servicios (el 5%) mantiene un peso similar, al que se añade el urbano de la Vall; HIFE, con seis líneas (el 7%) y 26 servicios (el 6%) incrementa ligeramente su peso, operando también el urbano de Peníscola. Furió mantiene un peso similar al operar ocho líneas (el 9%) con 14 servicios (el 3%), al que se suma el urbano de Onda. Los mayores descensos se registran en los casos de Herca y Altaba, la primera con seis rutas (el 7%) y nueve servicios (el 2%) y Altaba con cuatro líneas (el 5%) pero sólo un servicio de media al día en la provincia (el 0,2%), lo que viene a redundar en los datos de expediciones mostrados en las tablas anteriores.

En los gráficos 13 y 14 se observa la existencia de unas concesiones (CVCS-105 y CVCS-107) que concentran la mayor parte del tráfico y recaudación de la provincia, mientras que el peso del resto de concesiones es relativo. Con mayor claridad se muestra en el gráfico 15, correspondiente al año 2015, del que se disponen datos más completos.

Gráfico 15. Distribución de tráfico y recaudación por concesiones. Año 2015

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Más de la mitad del tráfico y tres cuartas partes de la recaudación corresponden a la concesión CVCS-105, mientras que la CVCS-107 representa entre un tercio de la recaudación y el 40% del tráfico. El resto, apenas un 20%, se reparte entre el resto de concesiones, principalmente la CVCS-104, CVCS-106 y CVCS-108, presentando cifras meramente testimoniales la CVCS-102 y CVCS-

103. Estos datos por concesiones resultan fácilmente convertibles en empresas, lo que se realizará en la tercera parte del trabajo.

Aunque el reparto territorial sigue invariable, la estructura accionarial de las empresas concesionarias ha experimentado cambios significativos en la última década, observándose una clara tendencia a la formación e integración en grandes grupos empresariales. Este proceso se inició en 2003 con la adquisición por parte de la familia Cuevas, propietaria de AMSA, de la otra gran concesionaria de la provincia, HICID, así como de la filial de esta Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. (ACCSA). Esta maniobra permitió la formación de un grupo familiar que transportaba al 90% de los viajeros de la provincia, representando el 85% de la recaudación, y que se ha hecho también con la explotación del servicio del Tram de Castelló.

Por su parte, en los últimos años otras concesionarias de menores dimensiones (AVSA y Furió), se han integrado, a su vez, en otros grupos empresariales, concretamente el de Transvía, del que ya formaba parte Herca, ligado a la familia Catalán. Esto ha hecho que el grueso de los servicios regulares de la provincia esté controlado por grandes grupos: el de la familia Cuevas en los dos tercios septentrionales del territorio y el de la familia Catalán en el meridional. Como se analiza en la tercera parte, estas operaciones responden a una estrategia empresarial de posicionamiento en el mercado ante la futura licitación de las nuevas concesiones, que podría suponer cambios importantes en el tradicional reparto de espacios entre concesionarias.

Los efectos de la crisis también se han hecho notar en el sector de los servicios discrecionales, coincidiendo un descenso de las contrataciones con un incremento de la competencia por parte de algunas empresas, especialmente tras la completa liberalización de los precios de este tipo de servicios.⁶⁹ Esta batalla a la baja en los precios de los servicios ha llevado a la mayoría de las pequeñas sociedades a una situación financiera bastante complicada, sobre todo a la hora de afrontar los pagos de unos autocares adquiridos en tiempos de bonanza. En 2018 se contabilizaban en la provincia 525 autobuses matriculados, que representaban el 0,11% del parque móvil provincial, un porcentaje similar al de la última década.⁷⁰

Establecer comparativas entre los datos presentados y los del conjunto de España resulta en este caso imposible al carecer de estos últimos, que ya no vienen recogidos en los Anuarios del INE. Las estadísticas de otros organismos, como el Ministerio de Fomento o el Institut Valencià d'Estadística, ofrecen magnitudes distintas a las empleadas en este estudio, lo que asimismo impide cualquier análisis comparativo.

En la actualidad resulta inminente la implantación del nuevo mapa concesional de la Comunidad

⁶⁹Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, *BOE*, 23 de diciembre de 2009.

⁷⁰"Portal estadístico", Dirección General de Tráfico (DGT), [en línea], https://sedapl.dgt.gob.es/WEB_IEST_CONSULTA/categoria.faces (consultado 10 de marzo de 2019).

Valenciana, una vez haya sido subastada la explotación de los diversos lotes de servicios. El proyecto, atendiendo a los flujos de movilidad y a la distribución de la población, reorganiza la provincia en cuatro áreas funcionales (Morella-Vinaròs, Castelló, el valle del Mijares y el del Palancia), estableciendo así cinco concesiones zonales (CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló; CV-004 l'Alcora-Castelló; CV-005 Onda-Castelló; CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló y CV-008 Valle del Palancia-València) y tres lineales (CV-002 Vinaròs-Benicarló-Peníscola, CV-003 Vinaròs-Castelló y CV-006 Castelló-Metropolitana Sud).⁷¹

En general, y de forma resumida, las principales novedades de los nuevos proyectos son:⁷²

- Adecuación a la legislación vigente, incluyendo una memoria económica que contempla compensaciones por déficit de explotación.
- Total cobertura territorial, haciendo uso, en algunos casos, de fórmulas como el transporte a la demanda.
- Búsqueda de cierta complementariedad e intermodalidad.
- Integración de algunas rutas escolares, que se convierten en líneas regulares de uso preferente escolar pero abiertas al público en general, permitiendo un mayor aprovechamiento de los recursos.
- Introducción de Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE).⁷³
- Planteamiento de un futuro sistema tarifario integrado.
- Segregación de tráfico meramente urbanos.

Las características específicas de cada concesión, así como la evolución histórica del sector empresarial y de cada una de las áreas y subáreas de la provincia, se analizarán de forma más pormenorizada a lo largo del presente trabajo.

⁷¹Aprobadas definitivamente en 2019, DOGV, 15 de febrero de 2019, 6 de marzo de 2019, 15 de marzo de 2019, 26 de marzo de 2019, 28 de marzo de 2019, 3 de abril de 2019 y 10 de abril de 2019.

⁷²*Mapa concessional dels serveis públics de transport per carretera de la Comunitat Valenciana*, Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, València, 2017, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/164958274/1310_Presentaci%C3%B3n+Mapa+Concesional+_Conjunta%28Copia%29.pdf/cab67d91-4860-4441-9c69-a869563516b7 (consultado 10 de marzo de 2019).

⁷³Sistema de Ayuda a la Explotación: «Sistema de control integral que aplicado a la red de autobuses de transporte público proporciona los medios necesarios para conocer, regular y gestionar en tiempo real el funcionamiento y los recursos disponibles. Se facilita de esta manera la información necesaria para que los responsables y usuarios de la red puedan tomar sus decisiones a fin de optimizar y mejorar el servicio, tanto a un corto o medio plazo como a un plazo más largo». (Joana Maria Seguí Pons y María Rosa Martínez Reynés, "Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana", *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº 170, 2004, [en línea], <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-60.htm>, consultado 8 de marzo de 2019). Funcionan básicamente mediante un localizador GPS instalado en los autobuses, que envía información sobre distintos parámetros (posición, velocidad) a un centro de control, que puede realizar los ajustes que considere adecuados. Disponer de estos datos también permite informar a los usuarios, mediante pantallas, sobre el tiempo de espera en cada parada.

PARTE II

EVOLUCIÓN DE LA RED

Capítulo 3. El área de Castelló

1. Introducción

Tal y como se ha avanzado en la introducción, el área geográfica sobre la que la ciudad de Castelló ejerce su influencia directa en función de los servicios de autobús se limita, según Sanchis Deusa,¹ a la comarca de la Plana y otras áreas limítrofes, quedando fuera de ella tanto el extremo septentrional de la provincia (buena parte de els Ports, Alt y Baix Maestrat), sobre el que Vinaròs ejerce como centro comarcal de referencia, como el extremo meridional (Alto Palancia, sur de la Plana Baixa), totalmente encuadradas en el área de influencia de la ciudad de València.

Vicent Ortells,² en la misma línea, señala que más de las tres cuartas partes de los autobuses que, a principios de los 80, entraban en Castelló procedían de poblaciones situadas en un radio inferior a 25 kilómetros, la mayoría de ellos de la propia comarca de la Plana; un dato que sigue siendo plenamente vigente hoy en día.

Para Sanchis Deusa, Castelló actúa, dentro de esta área que abarcaría aproximadamente los dos cuartos centrales de la provincia, como centro predominante de atracción, siendo cabecera de la práctica totalidad de líneas.³ Sin embargo, otros autores como Joan Carles Membrado distinguen, dentro de esa área de Castelló, otras subáreas de carácter comarcal, con centros en Onda y Albocàsser, de donde parten pequeñas líneas hacia municipios que no disponen de servicios directos con la capital. La primera abarcaría buena parte de la comarca del Alto Mijares, mientras que la segunda se circunscribiría a algunos municipios de l'Alt Maestrat.⁴

En este trabajo se recogen las aportaciones de Sanchis Deusa y Membrado, si bien se ha visto más adecuado hacer algunas pequeñas modificaciones sobre sus propuestas, siguiendo la delimitación de áreas funcionales contempladas en el actual proyecto de servicio público de viajeros por carretera de la Conselleria d'Habitatge.⁵

Así, partiendo del modelo señalado por Sanchis Deusa respecto al área de influencia de Castelló, se incluye también la citada subárea de Onda de Membrado, también contemplada en el proyecto de la

¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 258-259 y 262.

²Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, Colegio Oficial de Arquitectos, València-Castelló, 1983.

³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 258.

⁴Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Chust, Manuel (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-766.

⁵*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, pp. 6-8.

Conselleria, distinguiéndose además otras subáreas, correspondientes a l'Alcora y la Vall d'Uixó, junto con la que se ha venido a denominar conurbación de Castelló.

La primera de ellas, planteada por la Conselleria, viene a reconocer el papel de l'Alcora, uno de los principales núcleos industriales de la provincia, y su función como centro comarcal de referencia para los municipios que se alinean a lo largo de la carretera de La Puebla de Valverde. La importancia demográfica e influencia de l'Alcora contrasta, a día de hoy, con su escasa importancia como cabecera de líneas. Esta situación, sin embargo, podría cambiar sustancialmente de prosperar el actual proyecto de servicios de transporte público, que contempla establecer este municipio como cabecera de todos los servicios dirigidos hacia destinos de rango inferior de su área. Esta situación de l'Alcora es muy similar, como ya recoge Membrado, a la que presenta Onda respecto a la comarca del Alto Mijares, y que da lugar a la concesión Onda-Castelló.

La consideración de la subárea de la Vall d'Uixó viene dada por el papel que como centro de referencia secundario ejerce sobre diversos municipios de la Plana Baixa, en el extremo meridional del área de Castelló, en su límite con la de València. La Vall d'Uixó llega a concentrar a casi la mitad de la población de su área de influencia, y actúa como cabecera de la mayoría de servicios. Toda esta realidad viene asimismo recogida en el mencionado proyecto de servicios públicos de la Conselleria, que contempla el «área funcional de la Vall del Millars».⁶

Estas tres subáreas, con sus respectivos centros comarcales de referencia, presentan unas características comunes en cuanto a atracción sobre los municipios de su entorno y cierto grado de autonomía interna, si bien su influencia estaría, en cualquier caso, siempre subordinada a la de la capital castellonense.

En cuanto a la denominada por Membrado como subárea de Albocàsser, se ha optado en esta ocasión por no considerarla e incluirla directamente en el área de Castelló, debido fundamentalmente a dos razones: por un lado, la debilidad de ese municipio como centro de referencia y foco de atracción sobre su entorno, y por otro, su escasa relevancia como cabecera de servicios, con un máximo de cuatro al día.

Por último, se han segregado del área de Castelló los tráficos que podrían considerarse urbanos, al efectuarse en la totalidad de su recorrido por el continuo urbano que conforma el área metropolitana o conurbación de Castelló. Puesto que las características de estos servicios, en cuanto a su intensidad, problemática e incluso tipología de los vehículos asignados, así como otros parámetros, responden a un carácter metropolitano, se ha optado por agruparlos en una subárea específica, de la misma manera que la Conselleria también estructura un área funcional metropolitana.

Cada una de estas subáreas viene analizada pormenorizadamente en capítulos específicos, centrandose en lo que vendría a ser de manera genérica el área de influencia de la ciudad de Castelló, una

⁶*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 7.

vez separadas las mencionadas subáreas. Esta área recoge los tráficos de carácter interurbano efectuados entre Castelló y diversos municipios de las comarcas de la Plana Alta, l'Alcalatén, Alt Maestrat y Baix Maestrat, situados a lo largo de los diversos corredores que, desde la capital de la Plana, se dirigen hacia el norte.

Cabe distinguir dentro de esta área una doble diferenciación norte-sur e interior-costa. Respecto a la primera, destaca la mayor relación existente con la ciudad de Castelló de los municipios más próximos a esta, que se atenúa a medida que la distancia se incrementa. Esta situación lleva a que las localidades más alejadas mantengan también una clara dependencia funcional con la capital, pero debida principalmente a la ausencia de «núcleos comarcales de mayor entidad que puedan ser centros intermedios de localización de servicios que puedan atender demandas de carácter supramunicipal».⁷ Esta realidad viene reflejada en aspectos como la intensidad de servicios, que disminuye progresivamente a medida que se alejan de la ciudad de Castelló, hasta superar raramente la expedición diaria.

En cuanto a la dicotomía interior-costa, el área de Castelló presenta también esta doble realidad, diferenciándose la oferta existente en el corredor costero con la de los municipios de interior, que representan la gran mayoría, aunque concentran poca población. En los primeros destaca una cierta mayor intensidad de servicios, a los que se suman además los ferroviarios, mientras que los segundos presentan una naturaleza más rural, con escasas expediciones.

En definitiva, esta área de Castelló abarca hasta 36 municipios situados al norte de la capital. El límite meridional de este territorio lo forman las localidades de Orpesa, la Pobla Tornesa, Vilafamés, les Useres y Xodos. Las más orientales limitan con la propia conurbación de Castelló, mientras que el resto lo hacen con la subárea de l'Alcora. Por el norte, viene delimitado, según Sanchis Deusa y Membrado, por el área de Vinaròs, siendo los municipios limítrofes Alcalà de Xivert, les Coves de Vinromà, Albocàsser, Ares del Maestrat, Castellfort y Vilafranca, presentando este último una clara relación con la ciudad y subárea de Morella. Por el este viene limitada, evidentemente, con el mar Mediterráneo, mientras que por el oeste lo hace con la vecina provincia de Teruel, con la que apenas existe relación en cuanto a servicios de viajeros.

Los servicios de esta área han venido siendo operados, tradicionalmente, por las empresas Hispano de Cid y Autos Mediterráneo mediante las concesiones CVCS-101, CVCS-105 y CVCS-107. La primera sociedad explota los servicios efectuados a través del corredor de la rambla de la Viuda/Carbonera, adentrándose hacia el interior hasta Vilafranca y Vistabella (CVCS-107), mientras que la segunda se centra en los servicios que utilizan el corredor de les Coves y la costa. Por esta última circulan también algunos servicios de recorrido más largo, operados por HIFE y otras concesionarias.

⁷*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, pp. 6-7.

En este esquema, el único punto de conexión entre el territorio de una y otra empresa resulta el municipio de Albocàsser y su entorno más inmediato, donde convergen servicios de HICID (Culla-Benassal-Albocàsser) y servicios de AMSA (Culla-Albocàsser-Benicarló). En Vilafranca, además, opera la empresa local Automòviles Altaba, cuyos servicios se orientan exclusivamente hacia els Ports y el Maestrazgo turolense.

2. Características del área

Como se ha avanzado en la introducción, conforman esta área 36 municipios, pertenecientes en su mayoría a la comarca de la Plana Alta, a los que se suman otros del norte de l'Alcalatén y del sur del Alt y Baix Maestrat, así como uno de els Ports. Suponen prácticamente la mitad de la superficie de la provincia, de la que ocupan su tercio central.

Esta área presenta un relieve complejo, en el que diversas sierras y corredores de orientación NNE-SSW se suceden paralelamente desde la costa hacia el interior, elevándose paulatinamente la altitud media hasta alcanzar las estribaciones ibéricas del Maestrat, superándose fácilmente los mil metros de altitud a escasos 50 kilómetros de la línea de costa.

La franja litoral se encuentra delimitada por los extremos norte y sur por sendas sierras costeras (la de Orpesa y la de Irtà), combinándose las playas y humedales con unas áreas urbanizadas que han experimentado en las últimas décadas una notable expansión de la mano del turismo. Es esta zona costera donde se congrega la mitad de la población del área, y la que dispone de mayor número de infraestructuras (carretera nacional, autopista, ferrocarril) y de oferta de servicios. Mientras que municipios como Orpesa presentan una economía basada en gran medida en el turismo, la pedanía de la Ribera de Cabanes, Torreblanca y Alcalà de Xivert siguen teniendo un importante componente agrícola en su economía y modo de vida, a pesar de la existencia de destacados núcleos turísticos como el de Alcossebre.

A escasa distancia de la costa se alza la primera de las cadenas montañosas de orientación catalánide, les Talaies d'Alcalà, cuyas estribaciones se extienden hacia el sur hasta solaparse con la sierra de les Santes. Entre estas y la siguiente cadena prelitoral, la sierra d'en Galceran, se abre un corredor natural por la que discurre la antigua Vía Augusta, hoy carretera comarcal transformada en autovía hasta Vilanova d'Alcolea, alineándose a lo largo de esta los municipios de la Pobla Tornesa, Cabanes, Benlloc, Vilanova d'Alcolea, la Torre d'en Domènec y les Coves de Vinromà. La mayoría de ellos presenta un marcado carácter agrícola, si bien los más meridionales disponen desde hace algunos años de extensos polígonos industriales.

También en este corredor se sitúa otra infraestructura destacada, como es el aeropuerto de Castelló, ubicado en el término municipal de Vilanova d'Alcolea. La existencia de este recinto aeroportuario ha favorecido una mejora sustancial de las comunicaciones terrestres, disponiendo de autovía hasta

la capital y de una nueva carretera que, salvando la cadena montañosa, enlaza directamente con la costa, por Torreblanca.

Inmediatamente hacia el interior se alza otra nueva cadena prelitoral, la ya mencionada sierra d'en Galceran, en la que se enclava el municipio homónimo, así como la Serratella, el primero con unos mil habitantes y el segundo con escasamente un centenar.

Al sur de esta sierra se extiende una hoya o llano prelitoral conocido como el Pla de l'Arc, situado a unos 250 metros de altitud. Cruzado por varias carreteras comarcales, se alzan diversos núcleos de población surgidos muchos de ellos a partir de antiguas ventas, como la Montalba, la Barona o la Pelejana. Sin embargo, los principales municipios se encuentran en los extremos del Pla: la Vall d'Alba al norte y Vilafamés al sur, además de Benlloc y Cabanes, en su límite oriental. A pesar de conservar su carácter agrícola, ambos disponen en sus términos de polígonos industriales que les permiten diversificar su economía y conservar un censo de entre dos mil y tres mil habitantes. Los servicios que dispone la Vall d'Alba (instituto, centro de salud, etc.) la han convertido, en las últimas décadas, en un pequeño centro de referencia supramunicipal.

Partiendo del Pla de l'Arc, siguiendo el curso de la rambla Carbonera, y enclavado entre la sierra d'en Galceran al E y la sierra d'Esparreguera al W, se abre el penúltimo de los corredores prelitorales, en el que únicamente se encuentran algunos núcleos de población ligados al camino de Albocàsser, actual carretera CV-15. Son els Ivarsos, els Rossildos o els Pujols, dependientes del municipio de la Serra d'en Galceran. Desemboca en el norte en Albocàsser, destacado municipio, antigua cabeza de partido judicial, hoy con escasos mil trescientos habitantes, un tercio de ellos mayor de 65 años.

El sector hasta ahora descrito supone la mitad oriental del área, que pese a presentar en general unas características rurales, ha desarrollado una cierta actividad industrial. Reúne al grueso de la población del área, con municipios que raramente descienden del millar de habitantes. Se localizan asimismo las principales vías de comunicación, y el mayor número de servicios de viajeros.

La otra mitad del área presenta un relieve mucho más abrupto, salpicado de pequeños municipios que raramente superan el millar de habitantes en el mejor de los casos, con economías de tipo netamente agropecuario, industria casi inexistente, peores vías de comunicación y una reducida oferta de servicios.

Por el sur de la zona occidental se encuentran diversos municipios situados en el entorno del macizo de Penyagolosa: les Useres, Xodos, Benafigs y Vistabella. Destaca entre todos ellos Atzeneta, de donde parte el último de los corredores prelitorales, que continúa hacia el norte hasta la Torre d'en Besora y Vilar de Canes.

En el extremo NW del área confluyen los pliegues ibéricos con los de orientación catalánide, encontrándose accidentes geográficos como la sierra d'en Segures, la muela d'Ares o el altiplano de Vilafranca. En la primera se localizan los municipios de Culla y Benassal, este último un antiguo destino turístico de gran relevancia, con una famosa estación balnearia hoy en día en cierta decadencia. Ares del Maestrat y Vilafranca se abren a els Ports de Morella, donde se encuentra el más septentrional de los municipios del área, Castellfort. Vilafranca es el único que presenta actividad industrial, siendo junto con Morella el más poblado de todo el interior norte de la provincia, y cabecera de algunos servicios.

La estructura de las líneas en toda esta área, como señalan Sanchis Deusa y Membrado,⁸ viene condicionada por la topografía y por el «factor de atracción exclusivo de Castelló»,⁹ adaptándose en gran medida a los corredores naturales que, desde Castelló, se extienden hacia el norte, que a su vez son cruzados por otros en sentido E-W, aunque en número y de relevancia menor. Se crea así una malla ortogonal en la que la mayor intensidad de servicios corresponde al corredor litoral, con entre unos cinco y quince diarios (a los que se suman los ferroviarios), disminuyendo progresivamente en los corredores interiores. Así, en el inmediato hacia el W, el de Borriol-Sant Mateu, se registran entre tres y cuatro diarios, y en el de la rambla de la Viuda/Carbonera sólo uno al día, que en Albocàsser vira hacia el W hasta Vilafranca.

Esta red viene complementada por otras líneas de orientación E-W, que atraviesan las distintas cadenas montañosas enlazando unos corredores con otros, con una intensidad de servicios menor: son las que, provenientes de Castelló o desde la Pobla se dirigen hacia el interior por el Pla de l'Arc, a les Useres o Vistabella, y las que desde Albocàsser enlazan con otras localidades próximas y la plana de Benicarló-Vinaròs.

La población en esta área supera, actualmente, los 43.000 habitantes, si bien su reparto y evolución ha sido bien diferente según la zona. La mayor concentración se localiza en la línea de costa, que supone prácticamente el 50% de la población total. Como sucede en la mayoría de los municipios costeros de la provincia, su censo desde 1910, lejos de disminuir, se ha mantenido estable a lo largo de casi todo el siglo XX, registrándose un incremento que se ha ido intensificando desde la década de los 90, alcanzando un mayor grado desde los años 2000, coincidiendo con la urbanización masiva llevada a cabo durante los años de la burbuja inmobiliaria. En la última década, en cambio, la crisis económica ha supuesto un ligero retroceso en la práctica totalidad de municipios.

⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252 y 258 y Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-766.

⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios del área de Castelló. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
Albocàsser	3.614	3.310	3.060	2.720	2.508	2.092	1.894	1.654	1.505	1.353	1.385	1.234
Alcalà de X.	6.198	5.855	5.499	4.811	4.740	4.394	4.314	4.580	4.779	5.682	7.826	6.679
Ares del M.	2.132	2.031	1.688	1.481	1.338	1.043	729	466	340	235	212	190
Atzeneta	3.223	3.117	3.003	2.786	2.834	2.513	1.967	1.789	1.551	1.395	1.343	1.271
Benafigos	919	936	872	829	852	714	514	319	259	205	161	149
Benassal	2.819	2.525	2.284	2.254	2.173	1.965	1.767	1.529	1.453	1.374	1.223	1.084
Benlloc	1.774	1.661	1.623	1.532	1.490	1.316	1.156	1.043	904	901	1.153	1.036
Cabanes	3.957	3.653	3.631	3.444	3.521	3.254	3.050	2.762	2.378	2.473	2.951	2.889
Castellfort	1.295	1.087	1.016	939	914	724	556	320	246	230	234	192
Les Coves	4.594	4.090	3.592	3.286	3.030	2.603	2.397	2.208	1.915	1.818	1.988	1.822
Culla	3.079	2.774	2.654	2.581	2.395	2.002	1.532	1.210	863	733	609	504
Orpesa	950	914	1.029	1.053	1.194	1.156	1.580	1.724	2.451	4.287	9.733	8.830
La Pobla T.	892	910	886	770	714	627	541	510	509	581	1.142	1.208
La Serratella	643	570	460	419	404	351	230	167	103	93	99	101
La Serra d'en G.	2.688	2.603	2.344	2.256	2.024	1.816	1.531	1.315	1.150	1.070	1.050	1.023
La Torre d'en B.	516	427	410	375	389	303	294	293	239	190	176	157
La Torre d'en D.	553	453	496	513	473	425	404	343	263	229	241	191
Torreblanca	3.639	3.424	3.698	3.563	4.208	3.809	4.140	4.577	4.608	4.790	5.726	5.461
Les Useres	3.464	3.077	2.563	2.408	2.300	1.942	1.546	1.261	1.147	993	989	966
Vall d'Alba(*)	-	-	2.719	2.677	2.551	2.438	2.299	2.135	1.949	1.943	2.939	2.817
Vilafamés	7.314	7.356	4.154	3.652	3.385	3.219	3.018	3.063	1.399	1.514	1.937	1.833
Vilafranca	3.101	3.268	3.564	3.571	3.673	3.459	3.481	2.923	2.680	2.570	2.479	2.227
Vilanova d'A.	2.081	1.891	1.969	1.627	1.516	1.296	1.114	894	726	640	668	575
Vilar de Canes	606	549	490	467	430	340	295	237	201	183	187	172
Vistabella	2.541	2.342	2.157	2.001	1.938	1.584	1.214	702	472	404	406	342
Xodos	954	1.011	913	835	770	583	377	181	155	145	126	113
Total:	63.546	59.834	56.774	52.850	51.764	45.968	41.940	38.205	34.245	36.031	46.983	43.066

(*) Los datos hasta 1925 se incluyen en el censo de Vilafamés

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 26 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 26 de octubre de 2018). Elaboración propia.

En el interior, el comportamiento ha sido totalmente diferente, registrándose un descenso demográfico desde 1910. Esta pérdida de población ha afectado con mayor dureza a los municipios más aislados o alejados de la capital, que han llegado a perder hasta el 90% de sus habitantes, como es el caso de Ares. Otros descensos notables son los de Culla, Castellfort o la Serratella, con porcentajes en torno al 80%.

Gráfico 1. Evolución de la población en el área de Castelló, por zonas. 1910-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 26 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 26 de octubre de 2018). Elaboración propia.

Gráfico 2. Distribución de la población en el área de Castelló, por zonas. Años 1910, 1981 y 2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 26 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 26 de octubre de 2018). Elaboración propia.

En cambio, las localidades situadas en el entorno del Pla de l'Arc apenas sí han sufrido despoblación, manteniendo además desde principios del siglo XX un peso demográfico similar respecto al conjunto del área, de alrededor del 21%. El mayor dinamismo económico que manifiestan, con la existencia de diversos polígonos industriales, unido a su cercanía con la capital y las buenas vías de comunicación, les ha permitido permanecer relativamente ajenos a la sangría demográfica que ha afectado al interior castellonense, convirtiéndose incluso en receptores de inmigración durante la primera década de 2000. Esta evolución viene representada en el gráfico 1,

si bien el gráfico 2 permite apreciar más claramente los cambios referidos respecto a la distribución de la población.

Para finalizar este análisis del área, resulta imprescindible hacer mención al característico poblamiento disperso del interior castellonense, representado tanto en los numerosos núcleos de población surgidos de antiguas ventas junto a los principales caminos (algunos, como els Ivarsos, con una población superior a la de su capital de municipio, la Serra d'en Galceran), como en centenares de *masos* repartidos por todo el territorio. Como ha ocurrido en otras zonas de la provincia, la población correspondiente a este tipo de poblamiento disperso ha disminuido enormemente a lo largo del siglo XX: en el caso de Atzeneta, pasó de representar el 47% del censo local en 1940 (más de 1.300 habitantes), a alrededor del 20% en 1981, con unos 370 habitantes, según un estudio de Escrig Barberá. En 2017 representan el 19%, con 245 habitantes.¹⁰

3. Evolución histórica: 1910-1935

A principios del siglo XX la población del área presentaba una distribución mucho más uniforme que la actual, y los 35 municipios que entonces la integraban alcanzaban su máximo histórico de población, con más de 63.000 habitantes. La localidad más poblada era Vilafamés, si bien hay que tener en cuenta que por entonces incluía también a Sant Joan de Moró, la Vall d'Alba y los diversos núcleos dispersos por el Pla de l'Arc, como la Barona, Montalba, etc. Destacan también los ocho municipios con más de tres mil vecinos, y los cinco que superan los dos mil, situados no sólo en las zonas mejor comunicadas, sino incluso en algunos de acceso mucho más complejo como Atzeneta, Culla, Vistabella o Ares.

De economía esencialmente basada en el sector primario, con la salvedad del núcleo industrial de Vilafranca, centrado en la producción textil, estos municipios se repartían entre los partidos judiciales de Albocàsser, Castelló, Llocneta, Morella y Sant Mateu, por lo que el único municipio con cierta función administrativa incluido en este capítulo era el de Albocàsser. La actividad industrial era casi nula y en cuanto al sector terciario destacaba de manera sobresaliente la Font d'en Segures de Benassal, destino vacacional de primer orden en torno al cual se habían edificado varios establecimientos hoteleros.¹¹

Las mejores vías de comunicación se encontraban, como ahora, en la franja litoral, por donde transcurría la carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona y el ferrocarril del Norte, con estaciones en Orpesa, Torreblanca y Alcalà de Xivert, con circulación de unos cuatro trenes diarios por sentido de media.

En el interior, destacaba la carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza, que procedente desde

¹⁰José Escrig Barberá, José. *El espacio rural de Atzeneta*, pp. 162-166. Los datos actuales están extraídos de "Nomenclator", INE, [en línea], <http://www.ine.es/nomen2/index.do> (consultado 27 de octubre de 2018).

¹¹La gran importancia de la Font d'en Segures viene reflejada en trabajos como el de Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, Edicions Servol. Vinaròs, 2016.

Borriol y la Poble Ternes, atravesaba el Pla de l'Arc por su extremo oriental y se adentraba por el corredor de les Coves hasta Sant Mateu. Partiendo de esta última carretera, a la altura de la Poble se iniciaba otra de tercer orden hasta la vecina Vilafamés, dirigiéndose posteriormente hacia el norte convertida ya en camino carretero.

La otra carretera de cierta importancia era transversal E-W, y comunicaba Alcalà de Xivert y La Iglesuela del Cid, por les Coves, Albocàsser y Vilafranca. De tercer orden, resultaba la salida más directa del Maestrazgo turolense y del Alt Maestrat castellonense al ferrocarril, a través de la estación de Alcalà. Asimismo, convertía a les Coves de Vinromà en un nodo de comunicaciones, al cruzarse en esa localidad las carreteras de Castelló-Zaragoza y la citada de Alcalà-La Iglesuela. El resto de municipios se encontraba, en el mejor de los casos, comunicado por malos caminos de herradura.¹²

La red de diligencias se adaptaba, lógicamente, a los principales itinerarios, teniendo a Castelló como cabecera de la gran mayoría de servicios. Había diligencias desde la capital provincial a destinos situados en un radio máximo de unos 30 kilómetros hacia el norte: Benlloc, Cabanes, la Poble Ternes, Vilafamés o Vilanova d'Alcolea, siendo les Coves de Vinromà el destino más alejado. De Cabanes partían carruajes a municipios de su entorno como Benlloc, Vilanova y la Torre d'en Domènec, mientras que de les Coves de Vinromà partía una diligencia hasta Sant Mateu, aunque sin coordinación horaria con la que provenía de Castelló. Las líneas en sentido transversal partían de la estación de Alcalà de Xivert, y se dirigían a les Coves, Albocàsser, Vilafranca y otras localidades del recorrido, en coordinación con el servicio ferroviario. Disponía también de servicio a Vinaròs.¹³

Precisamente fue la necesidad de los municipios que habían quedado aislados de la red ferroviaria de disponer de mejores comunicaciones, lo que les llevó a ser los que más interés mostraron en el establecimiento de servicios de transportes mecánicos rodados. La inauguración, en marzo de 1909, de la primera línea de ómnibus de la provincia entre Castelló y Sant Mateu permitió a las localidades de la Poble, Cabanes, Benlloc, Vilanova, la Torre d'en Domènec y les Coves ser las primeras en disponer de un servicio de este tipo, operado por la empresa Hispano Cabanense de Rafael Pelechà, vecino de este municipio.¹⁴

Pocos meses después, en agosto, la empresa Hispano-Plana-Castellón inició un servicio en la misma línea,¹⁵ que en noviembre cambiaron por otra hasta Albocàsser, donde se podía enlazar con las diligencias a Vilafranca y Alcalà.¹⁶ Pero en vista de estos empresarios estaba, sin lugar a dudas, el que consideraban como destino preferente para estos nuevos servicios de automóviles: la Font d'en

¹²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 321-339.

¹³Enrique Mhartin y Guix, *Guía Oficial de la provincia de Castellón para 1900*, pp. 41-42.

¹⁴*H. de C.*, 18 de marzo de 1909.

¹⁵*H. de C.*, 9 de agosto de 1909.

¹⁶*H. de C.*, 30 de diciembre de 1909.

Segures de Benassal, situada entre montañas a más de 40 kilómetros de la estación férrea más cercana. En su balneario se congregaba cada verano una nutrida e ilustre colonia de agüistas, que generaban una demanda de tráfico hasta entonces atendida mediante carruajes.

El potencial turístico de la Font d'en Segures de Benassal tuvo un papel crucial en el desarrollo de las primeras líneas de transportes mecánicos rodados de la provincia Un siglo después, la vinculación entre ambos sigue siendo patente. Imagen 1 (arriba izq.). Coche nº1 de HIFE, un Hispano-Suiza 15/20 de 1913, realizando el servicio entre Vilafranca y la estación de Alcalà de Xivert. Imagen 2 (arriba dcha.). Publicidad de la Font d'en Segures del año 1915, en el que se indica el servicio de automóviles. Imagen 3 (abajo izq.). Autobús clásico de HIFE en la *Fira d'Oficis* de Benassal de 2017. Imagen 4 (abajo dcha.). Publicidad del agua de la Font d'en Segures en un autobús de HIFE.

Fuente: Imagen 1, archivo HIFE; imagen 2, *H. de C.*, 15 de junio de 1915; imágenes 3 y 4, colección del autor.

En 1910 Hispano-Plana-Castellón obtuvo la concesión de correo entre Castelló y Vilafranca, estableciendo la línea de ómnibus, que completaba con hijuelas hasta la estación de Alcalà de Xivert y Benassal, recogiendo en aquella estación a los agüistas que se dirigían a la Font d'en Segures.¹⁷ Estos primeros servicios padecieron en un principio numerosos problemas técnicos por el estado de los caminos y la fragilidad de los vehículos, que no sólo obligaron a suspender la circulación en repetidas ocasiones, sino que incluso supusieron en varios casos el cese definitivo de los mismos. En este sentido, en 1913 un grupo de benasalenses, liderados por el doctor José Enrique Monferrer Forés y el comerciante y carretero Gerardo Roig Vives, establecieron también servicios entre Castelló y la Font d'en Segures con la empresa Gerardo Roig y Cía., pero aquel mismo verano redujeron el itinerario al tramo entre la estación de Alcalà y Benassal, con un horario coordinado con el ferrocarril. La apertura de la carretera entre Benassal y la Font d'en Segures permitió a esta empresa prolongar la línea hasta la misma Font d'en Segures en 1914, y ese mismo verano se alargó también el servicio hasta Vilafranca.¹⁸

En marzo de 1915, la empresa de Gerardo Roig, constituida ahora en sociedad anónima con el nombre de Hispano de Fuente En Segures (HIFE), se adjudicó la conducción del correo entre Alcalà y Cantavieja, prolongándose la línea hasta dicha localidad turolense, e introduciendo al siguiente año una hijuela hasta Culla. En 1915, una empresa desconocida inauguró una efímera línea entre Castelló y la Barona.¹⁹

Sin embargo, en pocos años, el desarrollo técnico de los ómnibus y las mejoras viarias permitieron, después de la Gran Guerra, comenzar a explotar con mayor seguridad y regularidad trayectos más largos, estableciéndose ya de manera definitiva servicios entre Castelló y destinos situados a más de 50 kilómetros, como Sant Mateu, o incluso a casi un centenar de kilómetros, como Vilafranca. Esto doblaba el radio de acción de las diligencias, y extendía el área de influencia de la capital provincial hasta zonas en las que, hasta entonces, sólo era posible acceder mediante transbordos.

Las restricciones provocadas por la I Guerra Mundial supusieron la suspensión de los servicios entre 1917 y 1918, no registrándose nuevas líneas hasta 1919, cuando se restableció la circulación en la línea Castelló-Sant Mateu y entró en funcionamiento el servicio Castelló-Albocàsser, ambos de HIFE.²⁰ En esta ocasión, la línea comunicaba directamente la capital provincial con Albocàsser por el corredor de la rambla Carbonera, sin pasar por les Coves, dando así servicio a Vilafamés y las diversas pedanías de este municipio y de la Serra d'en Galceran situadas a lo largo del histórico camino: la Barona, la Pelejana, els Ivarsos y els Pujols.

Supuestamente el establecimiento de esta línea está relacionado con la adecuación y transformación

¹⁷H. de C, 17 de mayo de 1910.

¹⁸Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", 1998, [en línea], <http://www.geocities.ws/benassal/hife.htm> (consultado 28 de octubre de 2018).

¹⁹H. de C, 18 de agosto de 1915.

²⁰Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

en carretera del mencionado camino, lo mismo que la creación, en 1920, de una hijuela a Atzeneta. Aquel mismo año, la empresa Peñagolosa Automóvil inauguró una línea entre Castelló y Vistabella, a la que siguió en 1921 otra entre Alcalà y Benassal, si bien ambas se suspendieron poco después al disolverse la compañía.²¹

En 1920, HIFE, que comenzaba a consolidarse como la principal empresa del área, reorganizó sus servicios estableciendo la línea Castelló-Vilafranca, que incluía la citada hijuela a Atzeneta y otra entre Alcalà y Albocàsser, tras solicitar la supresión del tramo entre Vilafranca y Cantavieja por la escasez de tráfico. El testigo en esta línea lo tomó el turolense Enrique Mezquita Monfil en 1923.²²

Contrastaba esta situación con la profusión de servicios que se establecieron entre Vilafranca y Castelló, animados por la mejora de las vías de comunicación. Fueron en su totalidad servicios de carácter mixto (para viajeros y mercancías), que fueron prestados por diversos transportistas e industriales como Celestino Aznar, Enrique Tena o José Vidal y Cía en 1920. Hacia Aragón, Enrique Mezquita estableció en 1924 un servicio de Cantavieja a Vilafranca. También mixtos eran los que Vicente Bellés Puchol comenzó a realizar entre Vilanova d'Alcolea y Castelló en 1920, o los que Joaquín Edo ofrecía entre Albocàsser y Castelló (1923) o Benigno Montañés también entre Vilanova y Castelló (1924)²³.

En la costa, el establecimiento de líneas de ómnibus fue algo más tardío que en el interior, ya que aquellas disponían del servicio ferroviario. No fue a partir de la década de los 20 cuando los automóviles estuvieron en condiciones de competir con el ferrocarril, creándose a partir de entonces los primeros servicios coincidentes. El primero en atreverse a explotar una línea de estas características en esta área fue el vinarocense Eduardo Torres, que a finales de 1920 inauguró una línea entre Vinaròs y Castelló, por Alcalà, Torreblanca, la Ribera de Cabanes y Orpesa, de efímera duración.

En 1922, la empresa Transportes Automóvil en la Plana y Maestrazgo, S.A., de José Soler Oliva, inauguró una línea entre Albocàsser y Peníscola, por Benicarló, de bastante éxito, recorrido similar al que también comenzó a explotar por aquellas mismas fechas la empresa Automóviles Albocàcer-Benicarló.²⁴

En los años siguientes la mayor parte de iniciativas correspondieron a HIFE, que se adjudicó la conducción de correo entre Albocàsser y Benicarló (1922). En 1923 inauguró una línea diaria a Vistabella por Borriol, la Pobla, Vilafamés y Atzeneta, y en 1924 otra a les Useres, por l'Alcora.

La aplicación del nuevo reglamento de transportes mecánicos rodados de 1924 no vino sino a

²¹*H. de C.*, 10 de agosto de 1920 y 2 de noviembre de 1921.

²²*H. de C.*, 27 de junio de 1923.

²³Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, Editorial Diario de Valencia, València, 1922, p. 483; *BOP*, 16 de julio de 1920, 11 de agosto de 1920, 5 de noviembre de 1923, 16 de abril de 1924 y 5 de mayo de 1924; *H. de C.*, 21 de octubre de 1920.

²⁴*BOP*, 8 de mayo de 1922 y 23 de marzo de 1923.

reforzar el papel hegemónico que HIFE había alcanzado en el área, logrando la adjudicación en exclusiva de todas las líneas en las que operaba: Albocàsser-Benicarló (1925), Castelló-Vistabella, Castelló-Sant Mateu y Castelló-Vilafranca, que incluía las hijuelas Benassal-l'Hostalet y Alcalà-Albocàsser (1926); y Castelló-Cortes de Arenoso con hijuela a les Useres (1928). A principios de los 30 se modificó el itinerario de la línea de Vistabella, que pasó a circular por Sant Joan de Moró, en vez de por Borriol y la Pobla.²⁵

En 1925 le fue adjudicada a José Santamaría una línea entre Vilanova d'Alcolea y Castelló, por Torreblanca, y en 1927 otra entre Cabanes y su pedanía de la Ribera de Cabanes a José Cuevas Bellés.²⁶ Ambas fueron aportadas aquel mismo año a la sociedad Autos Mediterráneo (AMSA), de la que estos dos concesionarios fueron fundadores.²⁷

En la costa, tras el fracaso inicial de la primera línea entre Vinaròs y Castelló, en 1928 HIFE y AMSA comenzaron a explotarla simultáneamente, lo que generó diversas disputas legales entre ambas sociedades.²⁸ Adjudicada finalmente a HIFE, Autos Mediterráneo no renunció a su explotación, aunque lo realizaba como prolongación desde Torreblanca de su línea a Vilanova. En cualquier caso, entre ambas empresas se efectuaban diariamente hasta cuatro servicios a principios de los años 30, con paradas en Orpesa, la Ribera de Cabanes, Torreblanca y Alcalà.²⁹

Al tratarse este de un servicio coincidente con el ferrocarril, en 1935, en aplicación de la legislación proteccionista del ferrocarril,³⁰ la concesión de esta línea fue adjudicada a la compañía ferroviaria Norte, si bien su explotación fue arrendada a HIFE, que siguió de esta manera operando la línea. Autos Mediterráneo siguió también efectuando sus servicios. Por entonces, la oferta ferroviaria estaba constituida por los trenes Sevillano, Mixto, Expreso y Correo.³¹ A las estaciones existentes en 1910 se habían sumado los apeaderos de la Ribera de Cabanes y Alcossebre, en los que efectuaban parada unos tres trenes diarios por sentido.

Al margen de todas estas líneas regulares, entre finales de los 20 y mediados de los 30 se autorizaron una serie de servicios discrecionales de itinerario fijo (clase B) que vinieron a completar la red de líneas, comunicando algunos destinos de menor interés que hasta entonces quedaban desatendidos o con insuficiente oferta: Castelló-la Serra d'en Galceran (José Salvador, 1930, de tipo mixto), la Vall d'Alba-Grao de Castelló (HIFE, 1931), Atzeneta-Castelló (HIFE, 1934) o Vilafranca-

²⁵Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

²⁶Se pueden conocer más detalles de este servicio en el blog de Rafael Fabregat Condill, "El autobús de la Ribera", *El último Condill* (blog), 19 de mayo de 2010, [en línea], <http://rafaelcondill.blogspot.com/2010/05/el-autobus-de-la-ribera.html> (consultado 29 de octubre de 2018).

²⁷Acta de constitución de la sociedad anónima Autos Mediterráneo, en el Registro Mercantil de Castelló (RMC), Tomo 752, Sección G, Libro 319, Hoja CS8779.

²⁸Expediente de la línea Castelló-Vinaròs, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 2 C7.

²⁹*Guía Tiris de la provincia de Castellón 1932*, Tiris, València, 1932, pp. 110 y 123.

³⁰Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 151-172.

³¹*Guía comercial de Castellón 1935*, pp. 197-198.

Cintorres (Miguel Ferrer, 1935).³² Todos ellos debieron cesar en 1936, si bien el estallido de la guerra vino a alterar totalmente la situación.

De la misma naturaleza no regular eran los servicios estivales que desde 1926 se establecieron entre Alcalà de Xivert y su caserío marítimo de Alcossebre. La explotación de esta línea corrió a cargo de diversos operadores según el año: el primero fue en 1926 Pascual Cruselles Julve; en 1927, 1930 y 1931 estuvo a cargo de Autos Mediterráneo; en 1929 fue autorizado Antonio Marí Castellet, y en 1933 y 1934 fue HIFE.³³ También consta la existencia de servicios entre Torreblanca, su estación y su playa en el verano de 1928 y septiembre de 1929,³⁴ si bien no se ha encontrado ningún expediente sobre dicha línea. Sí que fueron profusamente anunciados, en cambio, los servicios estivales que entre 1930 y 1936 estableció HIFE entre la Font d'en Segures y València, con parada en las principales localidades de tránsito, y que permitía a los agüistas desplazarse hasta la capital valenciana en lujosos ómnibus en algo menos de tres horas.³⁵

Todas estas líneas se estructuraban según el esquema geográfico ya comentado, siguiendo los corredores naturales N-S del litoral y prelitoral. Las líneas transversales que cruzaban las diversas cadenas montañosas comunicando unos corredores con otros eran pocas (Albocàsser-Benicarló, Cabanes-la Ribera...) apareciendo además los primeros servicios estivales en la costa. Asimismo, la longitud de las principales líneas se había incrementado notablemente a lo largo de las dos últimas décadas, normalizándose los servicios directos entre Castelló y municipios situados a más de 60 kilómetros, lo que duplicaba el radio de acción de las diligencias y reforzaba la influencia de la capital provincial.

Las actuaciones en infraestructuras se centraron casi exclusivamente en la terminación de la carretera entre Castelló y Vilafranca por Albocàsser, así como en las mejoras llevadas a cabo en la carretera de Castelló a Tarragona, incluida en el Circuito Nacional de Firms Especiales de 1926. Sin embargo, carecían todavía de carretera numerosos municipios del interior del área, algunos con poblaciones de más de dos mil habitantes, como Culla o Vistabella. Esta circunstancia, sin embargo, no era óbice para que localidades como Vistabella dispusieran de servicio de autobús, que llegaba a ellos a través de caminos en no siempre buen estado.³⁶

En todo caso, y a pesar de la sustancial mejora de las comunicaciones que supuso el establecimiento de las líneas de autobús, el interior comenzó a padecer una pérdida demográfica que supuso en el conjunto del área un descenso de la población de más de seis mil personas, situándose en torno a los

³²Expedientes de líneas, AGA, IDD (04)084, Sig. 22 Exp. 6 C9; Sig 23 Exp 6 C10, 7 C10 y 30 C10.

³³*H. de C*, 6 de julio de 1926 y 1 de agosto de 1927; Expedientes de líneas, AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 10 C10, 14 C10 y 15 C10.

³⁴*H. de C*, 30 de julio de 1928 y 5 de septiembre de 1929.

³⁵*H. de C*, 30 de junio de 1930, 7 de julio de 1931 o 25 de junio de 1932, entre otros.

³⁶Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 92-93.

55.000 habitantes. Este descenso fue mucho menos acusado en las zonas más próximas y mejor comunicadas con la capital, como el Pla de l'Arc, y casi imperceptible en la costa.

En total se prestaban unos quince servicios, repartidos entre diez concesiones de clase A con sus correspondientes hijuelas y prolongaciones, así como al menos dos de clase B, con una extensión total de 817 kilómetros, realizándose entre unas 17 expediciones diarias en invierno y 21 en verano. Destaca que la oferta en todas las líneas de interior es de una única expedición diaria salvo en la de Benlloc, que asume algunos tráficos muy cercanos a la capital, y la de Benassal, de la que se tratará seguidamente. En relación con el resto de la provincia, suponían el 19% de las líneas y el 11% de las expediciones

Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en el área de Castelló

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-Vinaròs	A	78	1 diaria	Alcalà, Santa Magdalena, Benicarló	Norte (HIFE, S.A.)
Castelló-les Useres	A	37	1 diaria	Moró, l'Alcora, la Foia, Costur, les Useres (se prolongaba a Atzeneta)	HIFE, S.A.
Castelló-Vistabella	A	72	1 diaria	Moró, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, Atzeneta, la Selleta	HIFE, S.A.
Castelló-Sant Mateu	A	67	1 diaria	Borriol, la Pobla, Cabanes, Benlloc, Vilanova, la Torre, les Coves...	HIFE, S.A.
Castelló-Morella	A	106	n.d.	Borriol, la Pobla, Cabanes, Benlloc, Vilanova, la Torre, les Coves...	HISUMA (HIFE, S.A.)
Castelló-Vilafranca	A	94	1 diaria	Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Ares	HIFE, S.A.
L'Hostalet-Benassal		6	1 diaria	-	
Albocàsser-Alcalà		31	1 diaria	Les Coves	
Albocàsser-Benicarló	A	49	1 diaria	Tírig, S. Mateu, Cervera, Càlig	HIFE, S.A.
Benassal-València	A	138	2 diarias verano	Albocàsser, Vilafamés...	HIFE, S.A.
Castelló-Torreblanca-Vinaròs	A	78	3 diarias	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca, Alcalà...	AMSA
Castelló-Vilanova		52	1 diaria	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca	AMSA
Castelló-Benlloc		32	2 diaria	Borriol, la Pobla, Cabanes	
Cabanes-Empalme	A	12	1 diaria	-	AMSA
Alcalà-Alcossebre	B	11	2 diarias verano	-	HIFE, S.A.
Vilafranca-Cinctorres	B	32	n.d.	La Iglesuela, Portell de Morella	Miguel Ferrer

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

En la costa, en cambio, la oferta se multiplica hasta las cuatro entre Vinaròs y Castelló (el 20% del total de expediciones del área), y que se suman a la prestadas por el ferrocarril. Igualmente hay que señalar los diversos servicios estivales existentes, como los de Alcalà-Alcossebre, así como, de manera muy especial, la doble expedición diaria que se organiza entre Benassal y València de julio

a septiembre, que muestra el potencial de la Font d'en Segures como núcleo generador de tráfico y destino turístico.

Mapa 1. Líneas del área de Castelló en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

En cuanto a empresas, la práctica totalidad de los servicios se reparten entre AMSA e HIFE, con una clara preponderancia de esta última, titular de siete de las diez concesiones, operando once de las líneas (el 73%) y el 71% de las expediciones.

Los datos de recaudación de estas empresas, al no estar desglosados por líneas, no resultan muy significativos, teniendo en cuenta que HIFE acababa de absorber a la empresa Lacorte, asumiendo la explotación de todas las líneas que esta sociedad operaba en el entorno de Castelló y la Plana Baixa. La facturación de AMSA, cuya zona de operaciones estaba prácticamente restringida al área aquí estudiada, sí resulta más reveladora, si bien hay que tener en cuenta que los servicios a Vinaròs, que son los que más tráfico registraban, exceden al ámbito territorial de este capítulo y, por tanto, de este análisis.

Mapa 2. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Los datos de la tabla 3 sirven, por tanto, para poco más que certificar el dominio que HIFE ejercía sobre el área, figurando la facturación de Miguel Ferrer de manera testimonial.

Tabla 3. Recaudación en 1935 de las empresas que operaban en el área de Castelló

Empresa	Por viajeros	Por mercancías	Total
HIFE, S.A.	1.377.052,98	68.038,72	1.445.091,72
AMSA	-	-	224.008,20
Miguel Ferrer Castell	4085,1	2101,15	6.186,25

Fuente: *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS. Elaboración propia.

4. 1935-1961

Como en el resto de la provincia, la Guerra Civil provocó la suspensión de la mayoría de servicios, que se agudizó a medida que se acercaban los combates. Sin embargo, a diferencia de las áreas situadas al sur de la capital, en las que se estabilizó el frente en 1938, imposibilitando el restablecimiento de servicios, las líneas dirigidas hacia el norte pudieron recobrar cierta actividad ya aquel mismo año. En octubre se restableció el servicio en la de Castelló-Vinaròs, seguida poco

después por la de Vilanova.³⁷

En lo que no variaba la situación respecto a otras zonas era en la precariedad de medios a la que las concesionarias debían hacer frente, con innumerables carencias y desabastecimiento de los medios más básicos. En consecuencia, las restricciones y suspensión de servicios era constante, y los que lograban realizarse se hacían en una extrema precariedad.

En 1941 ya se habían restablecido las líneas de Castelló a Sant Mateu (prolongada en días alternos hasta Catí y Tírig), a les Useres (prolongada a Atzeneta), a Vilafranca, a Vistabella (por Sant Joan de Moró), a Benlloc (prolongada a la Vall d'Alba), y a Vilanova, así como las de Albocàsser-Benicarló, Albocàsser-Alcalà y Cabanes-Empalme (la Ribera), todas ellas con una expedición diaria, salvo la de la Vall d'Alba que era doble, si bien este segundo no se prestaba por falta de combustible. En 1943 HIFE recuperó los servicios estivales entre la Font d'en Segures, Castelló y València, y en 1945 se restableció también la línea entre Alcalà de Xivert y Alcossebre, ahora operada por la empresa local Alcocéber, S.A.³⁸

Asimismo, y pese a la situación reinante, se crearon también nuevas líneas. En 1943 la empresa de Josefa Revest inauguró un servicio entre Castelló y la Serra d'en Galceran, de escaso tráfico y una expedición diaria.³⁹ HIFE, por su parte, estableció un servicio entre Castelló y Morella, con parada en municipios del área como la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre d'en Domènec o les Coves, también con una expedición diaria y que permitía duplicar el servicio en las localidades del trayecto, que también estaban servidas por la de Sant Mateu.⁴⁰ En el extremo norte del área, en 1939 Delfín Altaba comenzó a efectuar servicios entre Vilafranca y Morella, por La Iglesuela, Portell y Cinctorres, de manera muy irregular por el mal estado del autobús, no implantándose el servicio diario hasta 1948.⁴¹

En cambio, pese a restablecerse el servicio con Vinaròs, la oferta disminuyó a sólo tres expediciones, dos de ellas operadas por AMSA (con parada en Orpesa, Torreblanca y Alcalà) y la restante por HIFE, que sólo realizaba paradas a partir de Alcalà.⁴² Como se ve el cambio de titularidad de esta concesión, que pasó a manos de RENFE en 1943, no afectó a su modo de prestación, que siguió arrendado a las dos empresas castellonenses.

Pero esta oferta era teórica, pues en la práctica, a lo largo de la década de los 40, difícilmente

³⁷*Mediterráneo*, 28 de septiembre de 1938.

³⁸Expedientes varios de comunicaciones entre el Gobierno Civil de Castelló y las empresas concesionarias, en AHPC, Fondo Transportes, Cajas 11197, 11317 y 11342.

³⁹Juan Peris Torner, "Félix Irún Pardo, un inspector de coordinación de RENFE, empresario del transporte", *Compartir conocimientos* (blog), 5 de agosto de 2014 [en línea] <http://compartirconocimientos.com/felix-irun-pardo-un-inspector-de-coordinacion-de-renfe-empresario-del-transporte/> (consultado 30 de octubre de 2018).

⁴⁰Informes varios en los que HIFE comunica incidencias en la línea Castelló-Morella, en AHPC, Fondo Transportes, Cajas 11197, Exp. IA-94 y 11342, Exp. IA-40.

⁴¹Informes varios en los que Delfín Altaba comunica incidencias en sus servicios, en AHPC, Fondo Transportes, Cajas 11342, Exp. IA-40 y 11343, Exp. 90IA40.

⁴²*Guía comercial de Castellón 1941*, Imprenta Mas, Castellón, 1941, pp. 206 y 209.

podían prestarse todos los servicios debido al desabastecimiento de combustible o neumáticos. Ya se ha comentado la reducción a un único servicio en la línea de la Vall d'Alba y los problemas en la de Vilafranca-Morella; en la de Vinaròs, a la reducción de expediciones se sumaron algunas interrupciones del servicio; y en la de Castelló-Vilafranca la circulación fue alterna hasta 1948 (ascendente los martes, jueves y sábados y descendente los lunes, miércoles y viernes). El servicio de Morella fue sumamente irregular hasta finales de 1947, y el de Albocàsser-Benicarló sufrió constantes interrupciones hasta 1948, si bien uno de los que más tardó en restablecerse fue el de Albocàsser-Alcalà, según se desprende de las numerosas demandas de los ayuntamientos afectados.⁴³

En el caso de las líneas de Castelló-Vistabella y Castelló-les Useres y Atzeneta, tras múltiples interrupciones en el servicio, se acabó unificando ambas líneas en la de Vistabella y combinando las expediciones, circulando los martes jueves y sábados por Moró y Vilafamés, y los lunes, miércoles y viernes por l'Alcora y les Useres, convergiendo ambos itinerarios en Atzeneta, desde donde se iniciaba la ascensión hasta Vistabella.⁴⁴

Estas anomalías en la prestación de los servicios quedaron resueltas a finales de la década de los 40, si bien hasta mediados de los 50 no se recuperó la normalidad en la línea de Vistabella. En cualquier caso, esta reducción de servicios fue mucho menor que en otras comarcas como la Plana Baixa, donde la oferta también era mayor. La ausencia de alternativas de movilidad, especialmente en el interior, hizo que las aglomeraciones fueran cotidianas, siendo habitual que los municipios situados al final de la línea (los del Pla de l'Arc, por ejemplo) no dispusieran de plazas libres en los viajes descendentes hacia la capital, lo que llevó con el tiempo a establecer recorridos parciales suplementarios.⁴⁵

A lo largo de la segunda mitad de los 50 se recuperaron las expediciones, se reforzaron servicios y se crearon nuevas hijuelas que complementaban la cobertura de las líneas principales, especialmente en el entorno más cercano a la capital, que era el que mayores problemas de aglomeraciones presentaba:

- La línea Albocàsser-Benicarló se prolongó hasta Culla, dando también servicio a Vilar de Canes y la Torre d'en Besora.
- La línea Castelló-Vistabella se reforzó con los recorridos parciales Castelló-Atzeneta, por Sant Joan de Moró y Vilafamés, y Castelló-Vilafamés, por Moró.
- La línea Castelló-Vilafranca se reforzó asimismo con los recorridos parciales Castelló-

⁴³Solicitudes, reclamaciones y comunicaciones diversas entre ayuntamientos, concesionarias y Gobierno Civil, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-111.

⁴⁴Comunicaciones varias entre HIFE, Gobierno Civil y ayuntamientos, año 1943, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp IA-25 bis.

⁴⁵Solicitudes, reclamaciones y comunicaciones diversas entre ayuntamientos, concesionarias y Gobierno Civil, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-31.

Albocàsser (tres días a la semana) y Castelló-Benassal, diario en verano, así como con la hijuela entre la Pelejana y el empalme de la Pobla Tornesa.

Ante los problemas de saturación de la línea Castelló-Sant Mateu, denunciadas por los ayuntamientos implicados, y el fracasado intento de implantar una segunda expedición en 1958,⁴⁶ HIFE se decantó por establecer recorridos parciales a Borriol y la Pobla Tornesa, este último en coordinación con una nueva línea entre este municipio y les Useres, por la Vall d'Alba y la Barona. Los servicios en el Pla de l'Arc también se reforzaron con el doble servicio a Benlloc de Autos Mediterráneo, que se prolongaba hasta Vilanova, desviándose una de las expediciones por la Vall d'Alba y prolongándose a la Serra d'en Galceran, servicio que había asumido AMSA tras el cierre de la empresa Revest.⁴⁷

En la costa, la línea Castelló-Vinaròs se reforzó al implantar AMSA una tercera expedición en verano, que se sumaba a la que prestaba HIFE.⁴⁸ Además, en 1961 pasó a ofrecer servicio diario, con dos expediciones los domingos, una de cada empresa. AMSA, por su parte, estableció recorridos parciales Castelló-Orpesa, de circulación exclusivamente estival, y Castelló-Torreblanca, mientras que Alcocéber amplió en 1961 la circulación de la línea Alcalà-Alcossebre, con tres viajes diarios en invierno y cinco en verano.⁴⁹

Analizando esta situación, y a la vista de la documentación de la época, contrasta la situación de algunos de estos municipios, ubicados principalmente junto a las principales vías de comunicación, aquejados por un problema de saturación en los servicios existentes, con la de otras localidades de interior peor comunicadas, con pocos servicios debido a la nula rentabilidad de los mismos y su escaso tráfico (caso de la Serra d'en Galceran),⁵⁰ o que luchan desesperadamente por lograr que alguna línea llegue hasta ellos, como le ocurre a la Serratella.⁵¹

En los de mayor población del interior, que superaban los dos mil habitantes en 1910, el descenso es invariablemente de alrededor de un millar de habitantes. La única localidad de este grupo que escapa a esta tendencia, incrementando incluso su censo, es Vilafranca, que casi roza los 3.500 vecinos. El papel que su industria desempeña en estas cifras es claramente notable. La evolución de la población en el área a lo largo de los años 40 y 50 y su distribución ayudan a ilustrar este hecho. Así, si bien el conjunto del área padece ya claramente el éxodo rural, con una pérdida global de

⁴⁶Reclamaciones de varios ayuntamientos sobre el servicio en distintas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-194.

⁴⁷Solicitud de HIFE de nuevas expediciones en la línea de Sant Mateu, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AMSA, Exp. Castellón-San Mateo.

⁴⁸Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*. Imprenta Albella, Castellón, 1958, pp. 15-16 y 20.

⁴⁹“Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General.

⁵⁰Juan Peris Torner, "Félix Irún Pardo...", *Compartir conocimientos* (blog).

⁵¹Solicitud del Ayuntamiento de la Serratella de una línea de autobús, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-23.

población de unas diez mil personas respecto a la situación de preguerra, este fenómeno se manifiesta de manera desigual. En la costa, Orpesa y Torreblanca ganan población moderadamente, y el peso de esta zona en el área se incrementa hasta concentrar a poco más del 20% de la población, a pesar de haber disminuido en cifras absolutas. En el entorno del Pla de l'Arc el descenso demográfico ha sido escaso, y su peso roza ya el 24% del total del área

El escaso tráfico de la línea de la Serra d'en Galceran llevó a su concesionaria, Josefa Revest, a su renuncia, asumiendo Autos Mediterráneo su explotación. Imagen 5 (arriba izq.). Autobús Citroën de la empresa Revest, adscrito en 1950 al servicio de la Serra. Imagen 6 (arriba dcha.). Bedford nº19 de AMSA, realizando esa misma línea pocos años después. Imagen 7 (abajo). Accidente del coche nº223 de HICID, un Tubús de 1957, mientras realizaba la línea de Vistabella el 24 de febrero de 1967.

Fuente: Imagen 5, colección Manuel Irún; imagen 6, archivo AMSA; imagen 7, colección Silvia Olària, Arxiu de Vistabella.

Sin embargo, el caso es diferente en otras zonas de interior más alejadas de la capital y peor comunicadas, con pérdidas demográficas que suponen casi el 50% de la población respecto a la de principios de siglo en municipios como la Serratella, la Torre d'en Besora, Vilar de Canes o Xodos.

En cuanto a infraestructuras, la aplicación del Plan Peña supone la transformación de la antigua carretera de Castelló a Zaragoza en la comarcal C-238 Castelló-Sant Mateu, completándose el resto de la red interior con diversas carreteras locales que alcanzan finalmente a todos los municipios del área.⁵² En la costa, la antigua carretera de Castelló a Tarragona se convierte en la N-340, mientras que el servicio ferroviario, ahora en manos exclusivamente de RENFE, inicia tímidamente la dieselización con la introducción de los TAF entre València y Barcelona en 1953, aunque las mejoras en la línea son mínimas.⁵³ Las cifras de tráfico disponibles, referidas al conjunto del tramo entre Almenara y Vinaròs, muestran que, alcanzado un máximo de viajeros en 1954, el número de billetes despachados inició un vertiginoso descenso hasta los años 70.

Comparados los datos de la tabla 4 con la de 1935, se aprecia un incremento del número de líneas y de servicios, aunque siguiendo el esquema de preguerra, con las líneas principales N-S siguiendo los corredores naturales y otras líneas de menor recorrido o hijuelas completando la malla con recorridos transversales. Destacan asimismo los recorridos parciales en los tramos con más tráfico, especialmente por la costa y entre Castelló y el Pla de l'Arc.

En total suman 21 líneas repartidas en doce concesiones, con una extensión de 1.025 kilómetros. Se efectúan diariamente entre 24 expediciones en invierno y 28 en verano, realizando la mayoría de líneas una única expedición diaria, lo que responde a un servicio característicamente rural. En la costa el servicio se incrementa, especialmente en verano. En relación con el resto de la provincia, suponían el 26% de las líneas y el 10% de las expediciones.

En cuanto al reparto entre empresas, HIFE es adjudicataria de seis de las doce concesiones, explotando 14 líneas con otras tantas expediciones de media, que suponen el 60% del total. En segundo lugar sigue Autos Mediterráneo, con tres concesiones, seis líneas y siete expediciones diarias (el 28%). De manera testimonial tienen presencia en el área las empresas de Delfín Altaba y Alcocéber, S.A., con una línea cada una, así como RENFE, concesionaria de dos líneas, si bien los servicios que opera se han incluido en el cómputo de HIFE y AMSA.

Los datos económicos de las concesionarias, al no estar desglosados por líneas, resultan poco representativos, aunque muestran claramente el dominio ejercido por la de Fuente En Segures. En la tabla 5 se muestran las cantidades tributadas en concepto de impuesto industrial en 1961, y en la tabla 6 la capacidad y antigüedad de sus respectivas flotas.

⁵²Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 93-95

⁵³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 211.

Tabla 4. Líneas en explotación en 1961 con cabecera en los municipios de la conurbación de Castelló

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-Vinaròs (V-1768: cs-38)	78	3 lab, 2 fest, 4 verano	Benicàssim, Orpesa, la Ribera, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà...	RENFE (HIFE, S.A. y AMSA)
Castelló-Morella-Alcañiz (V-499)	110+72	1 lab	la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre, les Coves...	HIFE, S.A.
Castelló-Sant Mateu (V-1338)	67	1 lab	la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre, les Coves...	HIFE, S.A.
Castelló-Vilafranca (V-710: cs-19)	94	1 lab	la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Ares	HIFE, S.A.
Castelló-Albocàsser (V-710: cs-19)	61	1 lab	la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols	HIFE, S.A.
Albocàsser-Alcalà (V-710: cs-19)	31	1 lab	Les Coves de Vinromà	HIFE, S.A.
La Pelejana-la Pobla (V-710: cs-19)	11	1 L, J, S	La Vall d'Alba	HIFE, S.A.
L'Hostalet-Benassal (V-710: cs-19)	6	1 lab	-	HIFE, S.A.
Castelló-la Font d'en Segures (V-710: cs-19)	80	1 diaria verano	la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Benassal	HIFE, S.A.
Castelló-Vistabella (V-856: cs-24)	72	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Costur, les Useres, Atzeneta	HIFE, S.A.
Castelló-Atzeneta (V-856: cs-24)	46	1 lab	Moró, l'Alcora, la Foia, Costur, les Useres	HIFE, S.A.
Castelló-Vilafamés (V-856: cs-24)	22	1 L, S, D	Moró	HIFE, S.A.
Albocàsser-Benicarló (V-82; cs-1)	49	1 lab	Culla, la Torre d'en Besora, Vilar de Canes, Albocàsser, Tírig...	HIFE, S.A.
La Pobla-les Useres (V-84)	21	1 lab	La Barona, la Vall d'Alba	HIFE, S.A.
Castelló-Vilanova (V-254: cs-10)	52	1 lab	Orpesa, la Ribera, Torreblanca	AMSA
Castelló-Torreblanca (V-254: cs-10)	37	1 lab	Orpesa, la Ribera	AMSA
Castelló-la Vall d'Alba (V-256: cs-11)	39	1 lab	...la Pobla, Cabanes, Benlloc	AMSA
Benlloc-la Serra d'En. (V-256: cs-11)	10	1 M, J, S	Benlloc, Vilanova	AMSA
Cabanes-Empalme (V-183; cs-7)	12	1 lab	-	AMSA
Alcalà-Alcossebre (V-788)	11	3 diarias invierno 5 diarias verano	-	Alcocéber, S.A.
Vilafranca-Morella (V-132; te-CS-3)	48	1 lab	La Iglesuela, Portell, Cincorres	Delfín Altaba

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Mapa 3. Líneas del área de Castelló en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Tabla 5. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial por las concesionarias que operaban en el área de Castelló en 1961 (pts.)

Empresa	Impuesto industrial (pts.)
HIFE, S.A.	147.770
AMSA	29.369
Delfín Altaba	7.320
Alcocéber, S.A.	2.700

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277. Elaboración propia.

Tabla 6. Autobuses asignados a las líneas del área de Castelló en 1961, por concesionarias. Antigüedad y capacidad de las mismas

Empresa	Flota	Plazas	Antigüedad media
HIFE, S.A.	69	3.500	12
AMSA	25	830	9
Delfín Altaba	5	105	13
Alcocéber, S.A.	2	36	29

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928; Fichas de matrículas, en Jefatura Provincial de Tráfico (JPT). Elaboración propia.

Mapa 4. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

5. 1961-1986

En las siguientes dos décadas, el éxodo rural se intensificará, lo que supondrá la pérdida de casi ocho mil habitantes durante dicho periodo en el conjunto del área, aunque el comportamiento demográfico y la distribución de la población seguirá siendo diferente en función de la zona. En el interior, los municipios más afectados serán de nuevo los más aislados, que sufrirán pérdidas de entre el 30% y el 50% de su población, alcanzándose incluso porcentajes de hasta el 70%, como en el caso de Xodos.

De entre las principales localidades de interior, ya ninguna, salvo les Coves, alcanzaba en 1981 los dos mil habitantes, excepto el núcleo industrial de Vilafranca, que a penas roza los tres mil, con un descenso del 15% respecto al censo de 1960. También desciende considerablemente el poblamiento disperso, como muestra el estudio de Escrig Barberá.⁵⁴ En el Pla de l'Arc, este descenso demográfico resulta más moderado, alcanzándose porcentajes de entre el 5% y el 20% como máximo, reuniendo en 1981 algo más de 9.500 habitantes, una cuarta parte del total del área.

⁵⁴José Escrig Barberá, *El espacio rural de Atzeneta*, pp. 162-166.

La situación de los municipios de la costa es completamente opuesta, siendo los únicos que arrojan cifras positivas, con crecimientos porcentuales desde el tímido 4% de Alcalà de Xivert hasta el del 50% de Orpesa, que se consolida como destino turístico, experimentando una notable expansión urbanística.⁵⁵

En cuanto a infraestructuras, las principales, y casi únicas, actuaciones en la red viaria se centraron también en la costa: la N-340 fue la única carretera de la provincia incluida en el plan de mejoras REDIA, y la autopista A-7, inaugurada en 1978, seguía un itinerario paralelo a la N-340. Sin embargo, la naturaleza de pago de la nueva autopista generaba curiosas situaciones como la mostrada en la tabla, comentada por Sanchis Deusa.⁵⁶

Tabla 7: IMD en las principales carreteras del área de Castelló, 1965-1980

Carretera	Tramo	IMD 1965	IMD 1975	IMD 1980
N-340	Orpesa-Vinaròs	De 2.000 a 5.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos
A-7	Orpesa-Torreblanca	-	-	De 5.000 a 10.000 vehículos
C-238	La Pobla-Sant Mateu	De 250 a 500 vehículos	De 1.000 a 2.000	De 1.000 a 2.000

Fuente: “Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento [en línea], <https://www.fomento.es/areas-de-actividad/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/mapas-de-trafico/serie-historica-mapas/serie-historica> (consultado 1 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

Como se observa en la tabla 7, la intensidad de circulación en el itinerario de la costa fue incrementándose a lo largo de los años de manera paralela al crecimiento del parque móvil, a la concentración de la población en el litoral y al desarrollo turístico, hasta superarse los 10.000 vehículos de IMD. Pero, en contra de lo que podría esperarse, tras la entrada en servicio de la A-7, esta autopista presentaba un volumen de tráfico incluso inferior al de la carretera convencional, a pesar de tratarse de una vía de mayores prestaciones y capacidad que la N-340, debido seguramente a su sistema de peaje. Por su parte, la principal ruta del interior, la C-238, se mantenía desde los años 70 con una IMD similar.

A lo largo de los años 60 se introdujeron también algunas mejoras en los servicios ferroviarios con la llegada de los ferrobuses diésel a la línea València-Tortosa y la implantación de los TER y Talgo III en el tramo València-Barcelona. Pero sin duda el mayor avance tuvo lugar en 1973, con la electrificación de la línea entre Tarragona y València, lo que permitió la circulación de un electrotrén en 1975. Así, a mediados de los 80, el servicio constaba de dos regionales desde València hasta Tortosa y seis hasta Orpesa, además de los de larga distancia.⁵⁷

Pese a que el tráfico de viajeros en este tramo presenta cierta recuperación en su conjunto a partir de

⁵⁵Vicent Ortells Chabrera, *Geografía Urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, pp. 189-192.

⁵⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 33-34 y 40.

⁵⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 214-217.

1972, la mayoría de estaciones experimentan un fuerte descenso en el número de billetes despachados en 1981 respecto al de 1959: los casos más extremos son los de Alcalà de Xivert y la Ribera de Cabanes, con descensos del 72% y 95% respectivamente, mientras que la única con cifras positivas es la de Orpesa, con un incremento del 40%.⁵⁸ Este hecho seguramente guarda relación no sólo con su potencial turístico y crecimiento demográfico, sino también con disponer de un servicio sensiblemente mejor que el resto.

Respecto a los servicios de autobús, en 1961 la escisión de una minoría de consejeros de HIFE y la constitución, el siguiente año, de la Hispano del Cid, S.A. (HICID), supuso el abandono por parte de la primera de casi todas sus operaciones en la provincia, que quedaron repartidas entre la nueva sociedad y Autos Mediterráneo. HICID pasó así a operar, entre 1962 y 1965, las concesiones de Vistabella y Vilafranca, correspondientes al corredor de Albocàsser, mientras que AMSA se hizo con la línea de Sant Mateu, pasando a operar en exclusiva en el corredor de les Coves. En la costa la situación no varió, al conservar HIFE sus servicios a Vinaròs.⁵⁹

Durante los años 60, estas concesionarias todavía presentaron algunas propuestas para la creación de nuevas hijuelas que completaron la red, incrementando la cobertura, pero a partir de la década siguiente estas iniciativas quedaron restringidas a la zona de costa. Así, hasta aproximadamente 1965 todavía se solicitaron y adjudicaron varios servicios, tanto en la costa, para comunicar los núcleos urbanos con las urbanizaciones de la playa (Torreblanca-Torrenostre, 1965; Orpesa-playa, 1972),⁶⁰ como en el interior, respondiendo en ocasiones a demandas históricas de los municipios afectados, como en el caso de la hijuela de Atzeneta a Xodos en la línea de Vistabella, adjudicada en 1965 tras más de una década de reivindicaciones.⁶¹ Asimismo, en el verano de 1964 HICID estableció servicios coordinados con RENFE entre València y la Font d'en Segures, que seguía siendo un importante destino turístico.⁶²

En 1965 se adjudicaron otras hijuelas en zonas de interior, como la de Cinctorres-l'Hostalet de la Canà, que permitió dar servicio a Castellfort y empalmar con la línea de Vilafranca; lo mismo que la hijuela entre Benassal y Culla. Ese mismo año también entró en servicio la hijuela entre Atzeneta y la ermita de Sant Pau de Albocàsser, por la Torre d'en Besora, con dos expediciones semanales, que fue la primera línea en circular por el más occidental de los corredores prelitorales de la provincia. Mucho más tardó fue el nuevo itinerario autorizado para la línea Castelló-Vilafranca, por l'Hostalet y Benassal en vez de por Ares (1977).⁶³ Otras solicitudes, en cambio, no fueron aprobadas, como la

⁵⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 220.

⁵⁹Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2002, pp. 459-460.

⁶⁰Expediente de la línea Torreblanca-playa, en AGA, IDD (04)061, Caja 457, Exp. 7989 y resolución adjudicación línea Orpesa-playa, en BOE, 25 de febrero de 1972.

⁶¹Petición ayuntamientos de Atzeneta, Benafigos y Xodos de un servicio entre estas poblaciones, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343, Exp IA-198.

⁶²*Mediterráneo*, 7 de junio de 1964.

⁶³BOE, 20 de abril de 1977.

de Benassal-les Useres.⁶⁴

Sin embargo, ya desde principios de los 60, comenzaba a experimentarse un cierto descenso de tráfico en líneas secundarias, como la Pobla-les Useres, que apenas registraba 1.500 viajeros al mes.⁶⁵ Esta situación fue a más a lo largo de la década, en paralelo a la generalización de vehículo particular y el agudizamiento del éxodo rural. En 1967 la línea de Vilafranca no registraba un coche completo ni siquiera los lunes, día de mercado, y la situación se agravaba año tras año.⁶⁶

En consecuencia, las solicitudes para nuevas líneas dieron rápidamente paso a peticiones de supresión de servicios en el interior, y a lo largo de los 70 se eliminaron expediciones en el servicio base e hijuelas de la línea de Vistabella, o se recortó el recorrido entre Cinctorres y Castellfort, circulando sólo entre esta última localidad y el empalme de l'Hostalet de la Canà. En 1978 se suprimió también el servicio entre Culla y Benassal, aunque se restableció poco después al serle concedida una subvención por parte de la Diputación para la continuidad del mismo.⁶⁷

Desde entonces, las ayudas públicas fueron indispensables para garantizar la prestación de buena parte de los trayectos más deficitarios, que se incrementaban año a año: el servicio a Benafígols dependía ya en 1976 de estas subvenciones, y posteriormente se sumaron los de Culla, la Torre d'en Besora, la Serratella, la Serra d'en Galceran, Vilar de Canes, Castellfort, Xodos e, incluso, Benlloc.⁶⁸

En la costa, en cambio, la situación era radicalmente opuesta, incrementándose el número de expediciones en los servicios parciales a destinos de playa como Orpesa o Torreblanca, o estableciéndose nuevos recorridos, como los adjudicados en 1974 entre Alcossebre, les Fonts y Capicorb.⁶⁹ El dinamismo turístico de Orpesa lo convirtió también en parada de líneas nacionales, con la prolongación hasta esta localidad del servicio Madrid-València de Auto Res. En la línea de Vinaròs, que en 1971 había sido adquirida a RENFE por HIFE y AMSA,⁷⁰ se implantaron nuevas expediciones por la autopista, pero que no efectuaban parada en ninguno de los municipios del área, que mantuvieron así la misma oferta.

Esta realidad se manifiesta en las cifras de tráfico de las diversas líneas, recopiladas por Vicent Ortells para los años 1965 y 1977.⁷¹ Este autor constata el incremento de servicios hacia el Pla de l'Arc (en la línea de Vilanova el número de expediciones pasa de 3.410 en 1965 a 4.506 en 1977) así como en el número de viajeros, a pesar del descenso demográfico. Para Ortells, esta situación «pot significar una dependència cada vegada major de Castelló, així com un envelliment dels habitants

⁶⁴Solicitud línea Benassal-les Useres, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HIFE.

⁶⁵Expediente de la hijuela entre la Pelejana y el empalme de la Pobla, en AGA, IDD (04)061, Caja 153, Exp. 6006.

⁶⁶*Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967.

⁶⁷*Mediterráneo*, 18 de febrero de 1978 y 2 de marzo de 1978.

⁶⁸*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984.

⁶⁹*BOE*, 13 de marzo de 1974.

⁷⁰Expediente de la línea Castelló-Vinaròs, en AGA, IDD (04)061, Caja 131, Exp. 5849.

⁷¹Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70, 73 y 111-113.

d'aquests pobles». ⁷² En otras líneas hacia destinos más alejados de la capital se produce un descenso tanto de servicios como de viajeros (la línea de Vistabella pasa de 2.370 viajes anuales en 1965 a 592 en 1977, mientras que la de Vilafranca se pasa de 2.628 viajes a 730).

Tabla 8. Evolución del número de viajeros en las líneas del área de Castelló. Años 1965 y 1977

Línea	Viajeros 1965	Viajeros 1977
Castelló-Vilanova	148.679	263.449
Castelló-Vall d'Alba	52.907	56.891
Castelló-Vilafranca	76.570	30.635
l'Alcora-Atzeneta	n.d.	29.865
Castelló-Atzeneta	n.d.	33.151
Castelló-Vistabella	115.417	22.116
Castelló-Vilafamés	n.d.	13.730
Total	393.573	449.837

Fuente: Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70, 73 y 111-113.

El proceso de despoblación de las zonas rurales también afectó, de forma muy marcada, al transporte escolar, debido al cierre de escuelas y a la agrupación del alumnado. Si las primeras rutas escolares respondían a las necesidades del poblamiento disperso (de Sant Pau al colegio de Albocàsser, de les Llometes al de Benassal⁷³ o de Sant Joan de Penyagolosa y otros *masos* al de Vistabella,⁷⁴ entre otros), pronto empezaron a convivir con otros trayectos para el transporte de escolares de municipios sin colegio (de Castellfort y Ares a Vilafranca).

La ausencia de centros de enseñanzas medias agravaba más aún el problema. Castelló era el referente para la inmensa mayoría de municipios del área, y los pocos institutos que hacia el final del periodo empezaron a funcionar (Sant Mateu, Vilafranca y Albocàsser) apenas tenían centros adscritos poco más allá de sus municipios limítrofes,⁷⁵ con servicios de transporte precarios. Era el caso de Vilafranca, en cuyo instituto se impartían en 1982 estudios de Formación Profesional, y al que el alumnado de localidades limítrofes se desplazaba aprovechando los servicios especiales para los trabajadores de la fábrica de Marie Claire.⁷⁶

Entre 1968 y 1986 se tramitaron las unificaciones de las diversas concesiones que operaba cada una de las empresas del área, y que dieron lugar a la V-2787 Vilafranca-Morella, V-3286 Castelló-Alcañiz y V-8502 Vilafranca-València, adjudicadas respectivamente a Delfín Altaba, Autos

⁷²Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, p. 70.

⁷³Solicitudes de varias rutas de transporte escolar, en AHPC, Caja 5409, Carpeta General y BOP, 14 de enero de 1967.

⁷⁴"Una era, una paret, una escola", *Arxiu de Vistabella del Maestrat* (blog), 18 de septiembre de 2018, [en línea], <https://vistabellaarxiuunicipal.com/2018/09/18/una-era-una-paret-una-escola/> (consultado 3 de noviembre de 2018).

⁷⁵Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 767-768.

⁷⁶Vicent Querol, por correo electrónico, 21 de enero de 2019.

Mediterráneo y la Hispano del Cid,⁷⁷ y a las que había que incluir la V-788 Alcalà de Xivert-Alcossebre de Alcocéber, S.A., y la V-1768 Castelló-Vinaròs, no sometidas a esta unificación al constar de una única línea. Entre las cinco concesiones se aglutinaban todos los servicios del área, que se desglosan en la tabla 9.

Tabla 9. Líneas interurbanas no nacionales con cabecera en el área de Castelló en 1986

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-Vinaròs por N-340 (V-1768)	78	2 inv; 3 verano	...Orpesa, la Ribera, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà...	AMSA
Castelló-Morella-Alcañiz (V-3286)	182	2 lab	...la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre, les Coves...	AMSA
Castelló-Sant Mateu (V-3286)	67	1 lab	...la Pobla, Cabanes, Benlloc, Vilanova, la Torre, les Coves...	AMSA
Castelló-Benlloc (V-3286)	32	1 lab	...la Pobla, Cabanes, Benlloc, Vilanova, la Serra d'en Galceran	AMSA
Castelló-Vilanova (V-3286)	52	1 lab	...Cabanes, Benlloc	AMSA
Castelló-Torreblanca (V-3286)	37	2 lab	...Orpesa, la Ribera	AMSA
Castelló-la Vall d'Alba	39	1 lab	...la Pobla Tornesa	AMSA
Cabanes-Ribera de C. (V-3286)	12	1 lab	-	AMSA
Albocàsser-Benicarló (V-3286)	49	1 lab	Albocàsser, Tírig, Sant Mateu, Cervera del Maestre, Càlig	AMSA
Albocàsser-Culla (V-3286)	26	3 semanales	Vilar de Canes, la Torre d'en Besora	AMSA
Torreblanca-Torrenostre (V-3286)	3	1 diaria jul-sept.	-	AMSA
Orpesa-playa (V-3286)	2	4 diarias verano	-	AMSA
Castelló-Vilafranca (V-8502)	94	1 lab	...la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Ares	HICID, S.A.
Castelló-Albocàsser (V-8502)	54	1 lab	...la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ibarsos, els Pujols	HICID, S.A.
Castelló-Vistabella (V-8502)	72	1 lab	...la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, Atzeneta	HICID, S.A.
Castelló-Vilafamés (V-8502)	28	1 lab	...la Pobla	HICID, S.A.
Atzeneta-Xodos (V-8502)	16	1 L y S	-	HICID, S.A.
La Pelejana-Ermita Sant Pau (V-8502)	35	2 semanales	Atzeneta, la Torre d'en Besora	HICID, S.A.
L'Hostalet-Culla (V-8502)	9	1 semanal	Benassal	HICID, S.A.
Hostalet de la Canà-Cinctorres (V-8502)	22	1 lab	Castellfort	HICID, S.A.

⁷⁷BOE, 16 de marzo de 1979 y DOGV, 29 de octubre de 1986.

Albocàsser-Alcalà de X. (V-8502)	31	1 lab	Les Coves de Vinromà	HICID, S.A.
La Pelejana-la Pobla T. (V-8502)	11	-	La Vall d'Alba	HICID, S.A.
L'Alcora-Atzeneta (V-8502)	28	1 lab	La Foia, Costur, les Useres	HICID, S.A.
Alcalà-Alcossebre (V-788)	14	5 diarias	-	Alcocéber, S.A.
Vilafranca-Morella (V-2787)	48	1 lab	La Iglesuela, Portell, Cincorres	Delfín Altaba

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 22 de agosto de 1952, 11 de enero de 1955, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia. Elaboración propia.

Mapa 5. Líneas del área de Castelló en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 22 de agosto de 1952, 11 de enero de 1955, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia. Elaboración propia.

En total, 25 líneas repartidas entre cinco concesiones, con 1.041 kilómetros de recorridos y un número de expediciones que oscila entre las 29 de media en invierno y 35 en verano. Castelló era cabecera de 11 de las líneas, con unas 15 expediciones, que representaban alrededor de la mitad de los servicios. Albocàsser, Atzeneta y, en menor medida, Vilafranca actuaban como pequeños nodos subcomarcales, con líneas de corto recorrido y baja intensidad hacia municipios limítrofes, mientras

que las líneas con mayor número de expediciones se prestaban entre las localidades costeras y entre estas y sus playas (Alcalà, Torreblanca, Orpesa), que sumaban más de 10 servicios, casi un tercio del total. En relación con el resto de la provincia, suponían el 26% de las líneas y el 9% de las expediciones. Junto a estos servicios, hay que citar asimismo los de largo recorrido entre Orpesa y Madrid, de Auto Res, S.A., con dos expediciones diarias en verano.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 22 de agosto de 1952, 11 de enero de 1955, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia. Elaboración propia.

Esta situación concuerda perfectamente con la descrita por Sanchis Deusa para este mismo periodo, en el que señala la debilidad del centro castellonense, la baja intensidad de servicios y la escasez de servicios con cabecera en municipios distintos a la capital, así como la concentración de la mayoría de los tráficos en las poblaciones situadas a lo largo de la N-340.⁷⁸

Por concesionarias, obviando los servicios nacionales, Autos Mediterráneo e HICID mantienen un equilibrio, operando la primera 12 líneas con 19 servicios y la segunda 11 líneas y diez servicios. De forma testimonial, Altaba explota una línea con un servicio, y Alcocéber otra línea con cinco

⁷⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 258.

servicios. Desde luego, el abandono de las operaciones en la provincia de la poderosa empresa benasalense acabó con su antigua situación de dominio, quedando repartidos de forma bastante equilibrada entre las dos sociedades que asumieron los servicios.

6. 1986-1998

Durante la siguiente década, la evolución demográfica no hará sino profundizar en las mismas tendencias registradas hasta el momento: descenso de la población total del área, con unos dos mil habitantes menos y concentración de la misma en las zonas costeras, que registran incrementos en algunos casos considerables del censo, unidos a procesos de urbanización y consolidación como destino turístico.

De nuevo hay que matizar estas cifras globales, pues la evolución demográfica presenta también diferencias entre zonas, y no sólo en la dicotomía interior-costa. En el interior, los municipios tradicionalmente más golpeados por el éxodo rural siguen siendo los que presentan descensos más acusados, que oscilan entre el 10% de Benassal y de casi el 50% de Ares, la Serratella o Xodos. Localidades con cierto dinamismo económico, que habían logrado mantener un censo de en torno a los dos mil vecinos, como Albocàsser, Atzeneta o les Coves, sufren pérdidas de en torno al 20%, e incluso Vilafranca, aquejada por la crisis de la industria textil, ve disminuido su censo hasta los poco más de 2.500 vecinos. En el Pla de l'Arc los descensos son menos acusados, de en torno al 10%, aunque destaca el crecimiento de la Pobla Tornesa, que se ve inmersa en un pequeño proceso de contraurbanización, con nuevos vecinos que se instalan en la localidad en busca de un precio de la vivienda más asequible. Los datos de Vilafamés no se tienen en cuenta al reflejarse en ellos la segregación de la antigua pedanía de Sant Joan de Moró.

En la costa, Torreblanca, que mantiene unas dinámicas más rurales, y con un caserío marítimo poco frecuentado, presenta un crecimiento meramente testimonial, mientras que Alcalà de Xivert, y sobre todo Orpesa, incrementan respectivamente su censo en un 50% y en 150%. El hecho que en el censo de 2001 se contabilice la población de derecho puede afectar a estos datos, pero es indiscutible el desarrollo urbanístico experimentado en Alcossebre y otras zonas del litoral xivertense, que se consolida como destino turístico internacional, así como en Orpesa, a pesar de que el nuevo complejo turístico de Marina d'Or se encontraba todavía en su fase inicial.

Esta tendencia dispar supone un incremento de los desequilibrios demográficos: a nivel interno de la propia área, en la costa se concentra ya más de 40% de la población, mientras que el peso demográfico del Pla de l'Arc se reduce hasta rondar el 20%. Asimismo, el fuerte crecimiento demográfico de la ciudad de Castelló y su conurbación, principal destino histórico de la emigración rural del área, hace que se incremente su peso y su influencia como centro de referencia de toda el área, hecho que la inauguración en 1991 de la Universitat Jaume I vino a reforzar.

Una de las consecuencias de este proceso fue el incremento de los desplazamientos pendulares, que unido al crecimiento del parque móvil, provocó un aumento de la circulación: las vías de la costa presentaban IMD de entre diez mil y once mil vehículos diarios a finales de los 90, mientras que las del interior oscilaban entre los 3.000 de la CV-10 en el Pla de l'Arc y los 1.200 de tramos más alejados de esta carretera y de la CV-15.⁷⁹ Esta nueva denominación de las carreteras locales y comarcales vino dada por la transferencia de titularidad de estas vías a la Generalitat Valenciana, sin que ello supusiera todavía ninguna actuación relevante en la red autonómica, aparte de la apertura de la conexión con Aragón desde Vistabella por la actual CV-170, una vez concluidas las obras por la parte turolense, reivindicadas desde los años 80.⁸⁰

Las carreteras de la costa conservaron su titularidad estatal, y las mejoras en estas vías quedaron reducidas a la construcción de la variante de Orpesa de la N-340. Pese a ello, el tramo de esta vía correspondiente al área que nos ocupa seguía concentrando buena parte de las travesías de la provincia, con la Ribera de Cabanes y Torreblanca.

Respecto a los servicios ferroviarios, la mejora llevada a cabo en los servicios de cercanías entre Castelló y València no tuvo repercusión al norte de la capital, cuyos municipios siguieron dependiendo de las exiguas circulaciones de los trenes Regionales (unos cinco diarios). Además, el escaso tráfico de algunos apeaderos, ya comentado en el apartado anterior, llevó definitivamente al cierre de la estación de la Ribera de Cabanes y el apartadero de Alcossebre.

Esto aumentó la dependencia de los municipios de la costa respecto al autobús, incrementándose las expediciones en la línea Castelló-Orpesa,⁸¹ localidad que a partir de 1989 dispuso de una nueva conexión con Teruel durante los meses de julio y agosto, mediante la prolongación de la concesión de Autos Vallduxense entre la capital turolense, la Vall d'Uixó y Castelló.⁸² Frente a esta situación, las líneas de interior eran irremediablemente deficitarias, dependiendo muchos servicios de las subvenciones públicas, lo que no impidió que se cerraran algunas como la histórica entre Cabanes y la Ribera.⁸³

Curioso, en cambio, resulta el caso de la línea entre Alcalà y Alcossebre, que lejos de beneficiarse del cierre del apartadero, y a pesar de adaptar sus servicios a la nueva situación,⁸⁴ se acabó convirtiendo en deficitaria, hasta ser traspasada a favor de Autos Mediterráneo en 1997. Paralelamente, en 1996, Auto Res inauguró un servicio estival hasta Alcossebre, prolongando hasta esa pedanía su línea Madrid-València-Orpesa.⁸⁵

⁷⁹“Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento, [en línea]; y *Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea].

⁸⁰*Mediterráneo*, 22 de agosto de 1981.

⁸¹*Mediterráneo*, 11 de febrero de 1996.

⁸²*DOGV*, 20 de enero de 1989.

⁸³*Mediterráneo*, 14 de julio de 1989.

⁸⁴*Mediterráneo*, 28 de julio de 1994.

⁸⁵*Mediterráneo*, 18 de junio de 1996 y 11 de julio de 1996.

La concentración del alumnado de Secundaria por la aplicación de la LOGSE, unido a la imparable despoblación, agravó la problemática del transporte escolar y multiplicó el número de usuarios, si bien la apertura de varios institutos y secciones asociadas en la Vall d'Alba, Cabanes o Torreblanca varió sustancialmente el panorama de adscripciones. En municipios como les Coves, con diversas masías diseminadas, fue el propio ayuntamiento el que se hizo cargo del transporte escolar en 1992.⁸⁶ Pero las rutas escolares siguieron siendo largas, y la sinuosidad de los recorridos causaba preocupación entre los padres.⁸⁷

La convalidación de los antiguos títulos concesionales llevada a cabo en 1998 supuso la sustitución de la V-788 por la CVCS-101 Alcalà-Alcossebre, igualmente adjudicada a AMSA; la V-1737 por la CVCS-102 Castelló-València con prolongación Vinaròs (HIFE); la V-2787 por la CVCS-103 Vilafranca-Morella (Altaba); la V-3286 por la CVCS-105 Castelló-Alcañiz y Castelló-Vinaròs (AMSA), la V-3385 por la CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-València (AVSA); y la V-8502 por la CVCS-107 Vilafranca-València (HICID).⁸⁸ Las líneas comprendidas en todas estas concesiones figuran en la tabla 10.

Tabla 10. Líneas y concesiones en el área de Castelló en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana

Línea	Km.	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Alcalà de X.-Alcossebre L1 (CVCS-101)	14	4	Alcalà, Alcossebre, les Fonts, Capicorb	AMSA
Vinaròs-CS-València L2 (CVCS-102)	142	1	...Orpesa, Ribera de Cabanes, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà...	HIFE, S.A.
Vilafranca-Morella L2 (CVCS-103)	48	1	La Iglesuela, Portell, Cinctores	Jacinto Altaba
Castellfort-Hostalet Canà L4 (CVCS-103)	9	1	-	Jacinto Altaba
Castelló-Morella L1 (CVCS-105)	110	2	...la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre d'en Domènec, les Coves...	AMSA
Albocàsser-Benicarló L3 (CVCS-105)	49	1	Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	AMSA
Culla-Albocàsser L5 (CVCS-105)	26	1	La Torre d'en Besora, Vilar de Canes	AMSA
La Pobla-les Useres L6 (CVCS-105)	22	1	Montalba, la Vall d'Alba, la Barona	AMSA
Cabanes-empalme L7 (CVCS-105)	12	0	-	AMSA
Benlloc-la Serra d'en G. L8 (CVCS-105)	10	1	-	AMSA
Benlloc-Vilanova L9 (CVCS-105)	5	1	-	AMSA

⁸⁶*Mediterráneo*, 25 de mayo de 2000.

⁸⁷*Mediterráneo*, 11 de mayo de 1998.

⁸⁸*DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998.

Castelló-Vilanova L10 (CVCS-105)	47	1	...Orpesa, Ribera de Cabanes, Torreblanca	AMSA
Torreblanca-Torrenostra L11 (CVCS-105)	3	0	-	AMSA
Castelló-Orpesa L12 (CVCS-105)	27	6	Benicàssim, Orpesa, Marina d'Or y campings	AMSA
Castelló-Torreblanca L13 (CVCS-105)	40	0	...Orpesa, Ribera de Cabanes	AMSA
Castelló-Sant Mateu L18 (CVCS-105)	72	1	...la Pobla, Cabanes, Vilanova, la Torre d'en Domènec, les Coves...	AMSA
Castelló-la Pobla L24 (CVCS-105)	19	1	Borriol	AMSA
Castelló-Vinaròs L25A (CVCS-105)	89	3	...Orpesa, Ribera de Cabanes, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà...	AMSA
Castelló-Alcañiz L26 (CVCS-105)	206	0	...Orpesa...	AMSA
Teruel-Viver-Castelló L1 B (CVCS-106)	171	1 verano	...Orpesa	AVSA
Castelló-Vilafranca L1 (CVCS-107)	101	1	...la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ivarsos, els Pujols, Albocàsser, Ares, l'Hostalet de la Canà	HICID, S.A.
València-la Font d'en Segures L2 (CVCS-107)	142	n.d.	...la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ivarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Benassal	HICID, S.A.
Castelló-Vistabella L9 (CVCS-107)	79	1	Sant Joan de Moró, Vilafamés, la Pelejana, Atzeneta	HICID, S.A.
Atzeneta-l'Alcora L10 (CVCS-107)	28	1	Les Useres, Costur, la Foia	HICID, S.A.
Xodos-Atzeneta L11 (CVCS-107)	27	1	-	HICID, S.A.
Benafigos-Atzeneta L12 (CVCS-107)	10	1	-	HICID, S.A.
Castelló-Vilafamés L13 (CVCS-107)	28	2	Sant Joan de Moró	HICID, S.A.
Benassal-Albocàsser L14 (CVCS-107)	17	1	-	HICID, S.A.
Culla-Benassal L16 (CVCS-107)	9	1	La Font d'en Segures	HICID, S.A.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Un total de 29 líneas, repartidas entre seis concesiones autonómicas, que sumaban 1.562 kilómetros, realizándose unas 35 expediciones diarias en invierno, que se incrementaban en verano por los refuerzos que se establecen en las zonas costeras. En relación con el resto de la provincia, suponían el 33% de las líneas y el 8% de las expediciones.

A esos mismos municipios del litoral se dirigían los servicios de líneas nacionales, correspondientes a concesiones del Ministerio de Fomento. En el caso de esta área, cabe citar la de Madrid-València, de Auto Res, S.A., que fue convalidada por la VAC-051 Madrid-Badajoz-València, adjudicada a la

misma mercantil. Realizaba paradas en Albocàsser y Orpesa.⁸⁹

El escaso tráfico de algunos servicios de interior hace que puedan ser prestados mediante minibuses. Esto contrasta con la demanda de algunos destinos costeros. Imagen 8 (arriba izq.). Irizar i4 de AMSA, partiendo de la estación de Castelló con destino a Vilanova d'Alcolea. Imagen 9 (arriba dcha.). Minibús Volkswagen de HICID, destinado en Vilafranca para transporte escolar. Imagen 10 (centro izq.). Irizar Century de HICID estacionado en Vilafamés. Imagen 11 (centro dcha.). Minibús Mercedes-Benz de AMSA, saliendo de Benicarló hacia Albocàsser y Culla. Imagen 12 (abajo izq.). Sunsundegui Stylo de AVSA realizando el servicio estival entre Teruel y Orpesa en 2006. Imagen 13 (abajo dcha.). Irizar i6 de AMSA esperando viajeros en el aeropuerto de Vilanova d'Alcolea.

Fuente: Imagen 8, colección Ferran Mena; imágenes 9-11, colección del autor; imágenes 12-13, colección Antonio Moreno.

⁸⁹BOE, 31 de marzo de 1982 y 15 de marzo de 2001.

Todos los municipios del litoral del área de Castelló disponen de algún tipo de servicio entre el núcleo urbano y sus respectivas pedanías o urbanizaciones costeras. Imagen 14 (arriba izq.). Croquis de la línea Alcalà-Alcossebre-Capicorb, de 1998. Imagen 15 (arriba dcha.). Irizar Century de AMSA, saliendo de Alcalà de Xivert hacia Alcossebre. Imagen 16 (centro dcha.). Castrosua CS-40 City II de AMSA, adscrito en el verano de 2017 al servicio entre Torreblanca y Torrenostra. Imagen 17 (abajo izq.). Hispano Habit de AMSA, del servicio urbano de Orpesa en 2012. Imagen 18 (abajo dcha.). Minibús Iveco de Massabus, realizando el urbano de Orpesa en 2018.

Fuente: Imagen 14, colección Alejandro López; imágenes 15-18, colección del autor.

Mapa 7. Líneas del área de Castelló en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Castelló era cabecera de aproximadamente la mitad de las líneas y servicios, realizándose buena parte de ellos por el corredor de la costa, que es donde se concentraban, además, los de mayor intensidad. Se localizaban en la fachada litoral líneas de medio y largo recorrido que conectaban los principales destinos turísticos (Alcossebre, Orpesa) y algunas de las regiones de origen de los veraneantes (Aragón, Madrid), así como líneas pseudourbanas (de titularidad autonómica pero que discurrían exclusivamente por un sólo término municipal) entre los núcleos urbanos y sus pedanías y urbanizaciones costeras (Alcossebre o Torrenostre, esta última todavía sin operar). El grueso del tráfico en estas líneas correspondía, lógicamente, a la temporada estival, cuando presentaban una mayor oferta.

En el interior, se encontraban unos servicios de escasa longitud y muy baja intensidad (menos de una expedición diaria en la mayoría de casos) que enlazaban localidades como Albocàsser, Atzeneta, Benlloc o Vilafranca con sus municipios limítrofes. Presentaban un número muy reducido de expediciones para la extensión del área, lo que muestra la baja intensidad de servicios existente. La cobertura, sin embargo, y a diferencia de otras áreas, era casi total, quedando sin servicio

Mapa 8. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1998

El incremento de la capacidad de atracción de la conurbación castellonense, propiciada por su crecimiento demográfico, la concentración de la población o la creación de nuevos centros de referencia como la UJI no supuso, como se observa, un aumento de la oferta en el interior, que siguió siendo similar a la de las décadas anteriores. Este hecho, debido probablemente al escaso tráfico de las líneas, consecuencia de la creciente despoblación, no contribuyó en absoluto a aliviar la problemática de estos municipios.

185

particular, favoreciendo asimismo el abandono de sus municipios de la población joven, agravando a su vez tanto la despoblación como el ya elevado envejecimiento de la población rural.

7. 1998-2018

El siglo XXI ha supuesto, para diversas zonas del área, un cúmulo de transformaciones de muy diversa índole, asociadas a los cambios demográficos, las infraestructuras de comunicaciones y la periferialización de la industria, entre otros.

De nuevo hay que distinguir entre el comportamiento demográfico en los municipios de interior respecto a los costeros. En la costa se siguen registrando los mayores aumentos de población, con porcentajes que oscilan entre el 20% de Torreblanca y el 127% de Orpesa. No en vano, la burbuja inmobiliaria supuso, a lo largo de esa primera década del siglo, la urbanización de enormes áreas del litoral, cuyo principal exponente es, sin lugar a dudas, la mediática Marina d'Or, en Orpesa. Junto a esta, destacan proyectos urbanísticos como el frustrado de la Ribera de Cabanes (Torre la Sal) o las nuevas zonas urbanizadas en Torrenostra, que prácticamente han duplicado la superficie construida en dicha pedanía. También en Alcossebre se ha incrementado el grado de urbanización.

En el interior, las oscilaciones en los censos de la primera década del siglo han sido escasas: algunas localidades pequeñas y medianas habían experimentado en 2011 cierta pérdida de población: Benafigos, Xodos, Culla, Benassal, Ares o Atzeneta presentan descensos de entre el 2% y el 20% respecto a la anterior década, igual que Vilafranca, que ve mermado su censo en más de un 10% a pesar de conservar cierta actividad industrial. En el mismo periodo, otras localidades de similares características incrementaron ligeramente su censo (Albocàsser, les Coves, la Serratella), con porcentajes máximos de en torno al 10% respecto a 2001.

En el Pla de l'Arc, en cambio, la dinámica experimentó un brusco cambio: Benlloc y Vilafamés incrementaron en 2011 un tercio su censo respecto al de 2001; Cabanes lo hizo en un 20%, pero los casos más espectaculares han sido los de la Vall d'Alba (con más de un 50% de incremento) y, sin lugar a dudas, la Pobla Tornesa, que casi ha duplicado su población, siendo además el único municipio del área que ha seguido creciendo durante la última década. Destaca también el porcentaje de extranjeros residentes en estas localidades (alrededor de un 20%),⁹⁰ que atraídos por la oferta de puestos de trabajo, han contribuido significativamente a este incremento del censo. Desde 2011, la crisis económica ha supuesto un ligero descenso demográfico en todos los municipios excepto en la Pobla, aunque la proporción entre zonas apenas ha variado.

Las razones de este fenómeno cabe buscarlas, fundamentalmente, en la construcción de dos amplios polígonos industriales en la zona, uno en Cabanes y otro en la Vall d'Alba; en las dotaciones recibidas por este último municipio que lo han convertido en un pequeño centro subcomarcal de

⁹⁰"Banc de dades municipal", Portal Estadístic Argos, Generalitat Valenciana, [en línea], http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_UTIL.INDEXV (consultado 5 de noviembre de 2018).

servicios; en la prolongación de la autovía CV-10 hasta la Poble Tornaesa, Cabanes y Vilanova d'Alcolea, así como la inauguración de la CV-13 entre este municipio y Torreblanca; y en los procesos de contraurbanización, consecuencia del fuerte incremento del precio de la vivienda. Todo ello se irá desgranando a lo largo del presente apartado.

En primer lugar se tratará el proceso de contraurbanización que afectó durante los primeros años de la década de 2000 a algunos municipios del entorno más inmediato de Castelló, con crecimientos de población superiores a la media. Las buenas comunicaciones con la capital, y el menor precio de la vivienda, favorecieron este proceso en municipios como Borriol o la Poble Tornaesa, convertidas en cierta medida en localidades dormitorio.

Estrechamente relacionado con el fenómeno anterior, hay que hacer también referencia al proceso de periferialización productiva, que ha llevado a la instalación de nuevas industrias en áreas hasta ahora eminentemente agrarias, pero a su vez relativamente cercanas a la Plana, como el Pla de l'Arc. Esto ha llevado a la expansión de la industria, principalmente cerámica, más allá de su tradicional triángulo l'Alcora-Onda-Vila-real, modificando la estructura económica del interior de la Plana Alta, y atrayendo nuevos habitantes a estos municipios. Estos dos fenómenos (contraurbanización y periferialización productiva) han incrementado los desplazamientos pendulares, generando un proceso de rururbanización en estas zonas.⁹¹

La creación de estas nuevas áreas industriales ha venido acompañada por un considerable desarrollo de las infraestructuras viarias en la zona, respondiendo no tanto a los nuevos tráficos generados sino a la voluntad de dotar de unos accesos adecuados al aeropuerto que, por entonces, se estaba construyendo en Vilanova d'Alcolea.

Probablemente la actuación más destacada sea la transformación en autovía de la CV-10 en su tramo entre Borriol y Vilanova d'Alcolea, como parte de un proyecto de prolongación de la misma hasta el extremo septentrional de la provincia, que permitirá crear una vía alternativa a las del congestionado litoral en los tráficos N-S. El nuevo tramo de autovía dotó al Pla de l'Arc de unas buenas comunicaciones con la Plana y el litoral, propiciando la creación de los referidos polígonos industriales.

Asimismo la, en aquel momento futura, inauguración del aeropuerto de Vilanova d'Alcolea, hizo necesario dotar a esta infraestructura de unas adecuadas conexiones con la costa, supuesto destino del grueso de sus viajeros. Tras el fallido intento de ampliar la carretera CV-148 de Orpesa a Cabanes a principios de la década de 2000, se optó finalmente por la construcción de una nueva vía entre Vilanova y Torreblanca, denominada CV-13. Esta carretera, inaugurada en 2010, enlaza en Vilanova con la CV-10 y el aeropuerto, y en Torreblanca con la N-340 y la autopista AP-7. Para ello

⁹¹Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 21-24; Francisco José Guerrero Carot, "La Plana y el interior castellonense...", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 130

recorre algo más de 15 kilómetros atravesando una orografía bastante accidentada, con fuertes pendientes, salvando la cadena montañosa existente entre el litoral y el corredor prelitoral.

Este desarrollo de las infraestructuras en el entorno del aeropuerto contrasta con la situación del resto del área. En el interior, las actuaciones se han centrado en mejora de las vías existentes (por ejemplo, en la CV-170 entre Vistabella y Atzeneta), así como en la transformación en carretera del camino rural entre Culla y els Ivarsos, que ha supuesto la prolongación de la CV-166.

En la costa, el crecimiento demográfico y urbanístico propició un incremento del tráfico especialmente en la N-340, manteniéndose estable en la autopista. Como venía ocurriendo desde su inauguración, la condición de peaje de la AP-7 disuadía de su uso, haciendo que la N-340 absorbiera un excesivo volumen de tráfico, con una elevada proporción de vehículos pesados. Cabe indicar que Orpesa es el único municipio de esta área incluido en el futuro Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Castelló.⁹²

Tabla 11: IMD en las principales carreteras del área de Castelló, años 2000-2017

Carretera	Tramo	IMD 2000	IMD 2010	IMD 2017
N-340	Orpesa-Torreblanca	11.364 vehículos (42%*)	13.223 vehículos (40%*)	8.016 vehículos (10%*)
AP-7	Orpesa-Torreblanca	17.228 vehículos	17.882 vehículos	14.751 vehículos
CV-10	Castelló-Borriol	9.841 vehículos	19.082 vehículos	31.749 vehículos
CV-10	La Pobla-Cabanes	n.d.	4.695 vehículos	14.962 vehículos
CV-13	Vilanova-Torreblanca	-	5.362 vehículos (2011) (36%*)	11.407 vehículos (45%*)
CV-15	Atzeneta-Albocàsser	2.232 vehículos	2.325 vehículos	2.540 vehículos

(*) Porcentaje de vehículos pesados.

Fuente: "Serie histórica de mapas de tráfico", Ministerio de Fomento [en línea], <https://www.fomento.es/areas-de-actividad/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/mapas-de-trafico/serie-historica-mapas/serie-historica> (consultado 5 de noviembre de 2018); *Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/intensidad-media-diaria> (consultado 5 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

La inauguración de la autovía hasta Vilanova y la apertura de la CV-13 creó un nuevo itinerario alternativo al del litoral en el tramo entre Castelló y Torreblanca, que absorbió parte del tráfico de la N-340. En 2014 el Ministerio de Fomento optó por desviar el tráfico pesado por esta nueva ruta del prelitoral, reservando la N-340 para recorridos de cercanías y vehículos ligeros. La consecuencia de ello fue un notable incremento en la intensidad circulatoria en la CV-10 y CV-13, con un porcentaje de vehículos pesados cercano al 40%. Esta medida, que ha aliviado la situación de la N-340, ha repercutido negativamente en la economía de algunas poblaciones situadas junto a esta vía

⁹²"Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Castelló", Conselleria d'Habitatge, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/es/web/movilidad-urbana/castellon/-/asset_publisher/685F0hqK2bJv/content/pmome-castello (consultado 5 de noviembre de 2018).

(especialmente la Ribera de Cabanes), en las que se ubicaban diversos negocios relacionados directamente con la carretera, trasladándose esas actividades al entorno de la autovía.

En la tabla 11 se incluyen las IMD de algunos tramos de las vías antes mencionadas, así como las de un tramo de la carretera CV-15 entre Atzeneta y Albocàsser, elegida como muestra de la situación en las rutas de interior, alejadas de los cambios experimentados en el Pla de l'Arc y otras zonas. Como se puede observar, la intensidad de tráfico apenas ha aumentado en unos pocos centenares de vehículos en las últimas décadas.

En cuanto a las consecuencias de la puesta en servicio del referido aeropuerto de Vilanova, que tuvo lugar en 2015, no parecen ser muy significativas en el área que nos ocupa, debido a la escasez de operaciones que se desarrollan,⁹³ y al no existir una dotación permanente de los diferentes servicios aeroportuarios. Su repercusión en la oferta de transporte público se analizará más adelante.

En cuanto al ferrocarril, el hecho más destacado se relaciona principalmente con las mejoras en infraestructura, al habilitarse con doble vía, y para velocidad alta, el tramo correspondiente a la conexión entre Orpesa y Benicàssim, completándose así la doble vía en todo el corredor mediterráneo de la provincia.

Sin embargo, esta importante actuación apenas tuvo repercusión en el servicio ferroviario de los municipios, que siguieron limitados a las escasas circulaciones de trenes Regionales, con cuatro diarios por sentido, con parada en Orpesa, Torreblanca y Alcalà. En noviembre de 2018, atendiendo a una histórica reivindicación de los municipios del Maestrat, se incrementan los servicios entre Vinaròs y Castelló, sumando ocho Regionales diarios a los cuatro ya existentes, con parada en las mismas poblaciones antes citadas. Está todavía por ver tanto la respuesta que esta mejora tenga entre los usuarios, como las consecuencias sobre los servicios por carretera.

En definitiva, el panorama de estas dos últimas décadas ha sido un gran crecimiento urbanístico y demográfico en el litoral, ligado al turismo, y una expansión de la industria hacia el Pla de l'Arc. Este proceso ha ido acompañado por el desarrollo de nuevas infraestructuras, que también han repercutido en la población de la zona, en las que se puede hablar de un proceso de rururbanización. El resto de zonas de interior han seguido perdiendo habitantes, presentando bajas densidades de población como los 10,4 hab/km² de l'Alt Maestrat en 2017, una cifra que roza el desierto demográfico.

Paralelamente, en la ciudad de Castelló y la conurbación de la Plana, se producía en esos mismos años un enorme desarrollo urbanístico y un espectacular crecimiento demográfico, superándose los 300.000 habitantes. Esta mayor concentración demográfica, de puestos de trabajo y de servicios, unida a la mejora de las infraestructuras hacia el norte de la Plana Alta, la expansión de la industria

⁹³Trece vuelos semanales en verano de 2019, según la web del aeropuerto, "Información de vuelos regulares", Aeropuerto de Castelló, [en línea], <http://www.aeropuerto-castellon.com/gp/Info-vuelos/57> (consultado 5 de junio de 2019).

hacia el Pla de l'Arc y la despoblación del interior ha incrementado la capacidad de atracción de Castelló y la Plana en toda su área de influencia, multiplicándose los movimientos pendulares y el tráfico en general, como muestran los datos de IMD en la CV-10 de la tabla 11.

Ante esta realidad que se ha ido configurando, la oferta de transporte público apenas ha experimentado variaciones, especialmente en el interior, no adecuándose a los nuevos flujos de movilidad establecidos en el área. Únicamente en la línea a Sant Mateu y Morella se estableció en 2007 una nueva expedición los días laborables,⁹⁴ aunque su no circulación los domingos impedía que fuera utilizada por los universitarios de las localidades de tránsito para desplazarse a Castelló.

Gráfico 3. Evolución de la población y los servicios en los municipios de Vilafamés (años 1998-2018) y la Vall d'Alba (años 1960-2018)

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 6 de noviembre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 6 de noviembre de 2018); “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, BOE, 16 de marzo de 1979 y DOGV, 29 de octubre de 1986, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Empresas concesionarias [en línea], AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/> (consultado 6 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

El crecimiento demográfico y el aumento de la actividad en el conjunto del Pla de l'Arc no se ha visto acompañada de una mayor oferta de servicios, muy reducida en general y más escasa aún –cuando no inexistente– los festivos. Por municipios concretos, los cambios experimentados en sus censos tampoco han tenido repercusión en una oferta de servicios heredada de décadas atrás, cuando la distribución de la población era diferente, redundando en la inadecuación de los servicios a la nueva realidad. Sirva para ilustrar esta afirmación el caso de Vilafamés y la Vall d'Alba (gráfico

⁹⁴Efectuándose así hasta cuatro expediciones por la CV-10 (dos hasta Morella, una hasta Sant Mateu y otra hasta Vilanova).

3).

El primero presentaba una población en 1991 (ya segregado Sant Joan de Moró) de 1.399 habitantes, incrementados hasta los 1.833 en 2018; el segundo, tenía en 1991 un censo ligeramente superior a los 1.900 habitantes, que se han multiplicado hasta los más de 2.800 en el año 2018, habiéndose convertido, además, en un auténtico centro subcomarcal de servicios (centro de salud, instituto). Sin embargo, la oferta de servicios y la estructura de líneas viene heredada, como se ha visto a lo largo del capítulo, de la época en que estas fueron establecidas, un tiempo en que Vilafamés era un potente municipio con más de siete mil vecinos y un extenso término con numerosas pedanías. Así, Vilafamés dispone de cuatro servicios hacia la capital de lunes a viernes y dos los sábados, mientras que la Vall d'Alba sólo dispone de dos servicios al día, y únicamente los días laborables.

Más hacia el interior, la crisis económica y la paralización de las ayudas a las líneas de débil tráfico ha generado numerosos problemas para la prestación de las más deficitarias, comprometiendo especialmente algunos servicios en els Ports, que han visto reducidas sus ya exiguas expediciones. En cambio, en 2015 se alcanzó la plena cobertura en el área, al establecerse un servicio entre la Serratella y Albocàsser, con una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes, efectuándose algunos días sólo a demanda.⁹⁵ Este formato permite atender de forma sostenible esta petición histórica del municipio, sin que ello suponga redundar en el déficit de explotación de la línea.

La creación de nuevos núcleos generadores de tráfico como el aeropuerto o el centro penitenciario de Albocàsser no ha supuesto una variación en la oferta de servicios regulares interurbanos. El centro penitenciario “Castellón II”, inaugurado en 2008 en Albocàsser, cuenta con un servicio de uso especial para los funcionarios, pero no se ha realizado ninguna modificación en los servicios regulares de uso general para atender a las necesidades de movilidad de los reclusos que obtienen permisos, o a los visitantes, a pesar de la demanda que en este sentido realizaron la administración del centro y el Ayuntamiento.⁹⁶

En cuanto al aeropuerto de Vilanova, la escasez de tráfico de dicha instalación ha limitado también la oferta de transporte, no estableciéndose ninguna línea regular. Los únicos servicios son lanzaderas hacia los municipios de la costa (Vinaròs, Peníscola, Alcossebre, Orpesa, Benicàssim, Castelló y València) prestados mediante contratación previa, con un tráfico de unos 6.000 usuarios en 2016.⁹⁷

En la costa, el notable incremento demográfico y la urbanización de nuevas y extensas áreas no han ido acompañadas de una mejora en la oferta de servicios, más allá de la creación o restablecimiento

⁹⁵“Nuevo servicio de transporte de pasajeros en autobús”, Ayuntamiento de la Serratella, 17 de abril de 2015, [en línea], <http://laserratella.es/content/nuevo-servicio-de-transporte-de-pasajeros-en-autobus> (consultado 6 de noviembre de 2018).

⁹⁶*Mediterráneo*, 8 de febrero de 2009.

⁹⁷*Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

de algunas líneas periurbanas y del reciente incremento de circulación de trenes. La línea de Castelló-Vinaròs apenas ha visto incrementada su oferta en una expedición, debiéndose buena parte de su tráfico a la escasa oferta ferroviaria existente hasta noviembre de 2018, mientras que la de Castelló-Orpesa se prolongó hasta las nuevas urbanizaciones de la costa norte del municipio, dando también servicio a Torre la Sal.⁹⁸ También se han establecido servicios específicos entre Orpesa y la UJI, con paradas en Benicàssim y el Hospital General, y circulación los días lectivos.

Las principales novedades en la zona litoral se centran en los servicios entre los núcleos urbanos y las pedanías costeras. El caso más destacado es el de Orpesa, donde en 2003 se implantó un servicio urbano entre el casco antiguo y las urbanizaciones de la playa, que sigue funcionando en la actualidad. Consta de una línea con doce expediciones diarias en verano y once en invierno, descartándose en 2010 su ampliación con una segunda línea.⁹⁹ Algo más al norte, en 2012 se implantó la circulación anual entre Torreblanca y Torrenostre,¹⁰⁰ si bien actualmente sólo funciona en verano. No se disponen de datos de tráfico sobre estos servicios.

El otro servicio de estas características es el existente entre Alcalà de Xivert y Alcossebre, con prolongación hasta les Fonts y Capicorb. Al tratarse de la única línea de la concesión, existen datos disponibles que permiten analizar la evolución del tráfico entre 2010 y 2015, como se muestra en la tabla 12. En ella se puede observar el descenso paulatino de viajeros y recaudación que no resulta acorde con el comportamiento demográfico del municipio, pues mientras la población ha disminuido un 8% en el periodo, el número de viajeros lo ha hecho en casi un tercio.

Tabla 12. Datos estadísticos de la concesión CVCS-101 Alcalà-Alcossebre. Años 2010-2015

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Viajeros	16.842	15.433	13.902	13.580	13.281	12.008
Recaudación (€)	385	22.576,20	20.984,27	21.468,88	21.280,12	19.424,49
Población	7.860	8.175	8.218	8.208	7.233	7.255

Fuente: “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 8 de noviembre de 2018), *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

En el resto de líneas, los datos disponibles corresponden únicamente a los años 2015 y 2016, que son los que se recogen en la tabla 13. Las cifras recogidas provienen de los proyectos de servicios públicos de transporte de viajeros actualmente en información pública, y han sido facilitados por las empresas concesionarias. Resulta sorprendente comprobar cómo líneas sin servicio (Cabanès-empalme, por ejemplo) presentan tráfico de viajeros, de la misma manera que no se recogen datos sobre líneas en funcionamiento, como la de Torreblanca-Torrenostre. Otros datos resultan confusos,

⁹⁸*Mediterráneo*, 22 de julio de 2014.

⁹⁹*Mediterráneo*, 14 y 15 de noviembre de 2010.

¹⁰⁰*Mediterráneo*, 4 de noviembre de 2012.

como los referidos a Vilanova d'Alcolea. En cualquier caso, las cifras son las de la tabla 13.

A pesar de la relativa fiabilidad de estos datos, como se ha comentado arriba, y que la poca continuidad de los mismos (sólo dos años) no permite aventurar análisis de tendencias, sí que se pueden extraer algunas conclusiones. En primer lugar se aprecia la diferencia de tráfico entre los recorridos de la costa y del interior. En el año 2015, los dos únicos itinerarios de la tabla correspondientes exclusivamente a la costa sumaron más de 67.000 viajeros, representando el 36% del total del tráfico, sin incluir los efectuados en los servicios a Vinaròs, que no se incluyen al no estar desglosados por tramos. A esta cifra quizá se podría sumar también parte del tráfico de Vilanova, que discurre parcialmente por la costa, si bien no se ha incluido al no estar especificado a qué itinerario hace referencia. Sólo el tráfico entre Alcalà y Alcossebre resulta más elevado que el de la línea de Vilafranca.

Tabla 13. Datos estadísticos del área de Castelló en 2015 y 2016, por itinerarios

Concesión	Itinerario	2015		2016	
		Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-101	Alcalà-Alcossebre	12.008	19.424,49	n.d.	n.d.
CVCS-103	Vilafranca-Morella	705	1.209,36	512	883,27
CVCS-103	Castellfort-Hostalet	67	82,23	52	63,82
CVCS-105	Castelló-Torreblanca	55.132	97.717,29	57.024	102.800,84
CVCS-105	Cabanes-Empalme	67	72,47	54	71,18
CVCS-105	Castelló-Vilanova	75.015	142.206,20	78.018	146.053,06
CVCS-105	Castelló-la Pobla	6.317	10.013,80	5.255	8.211,04
CVCS-105	Benlloc-la Serra d'en G.	189	216,61	168	203,02
CVCS-105	Benlloc-Vilanova	95	124,88	101	109,27
CVCS-105	Les Useres-la Pobla	493	718,39	549	886,66
CVCS-105	Albocàsser-Benicarló	4.121	7.101,28	4.237	7.077,73
CVCS-105	Albocàsser-Culla	100	111,54	132	162,58
CVCS-105	Culla-Benicarló	254	325,35	120	154,95
CVCS-107	Vilafranca-Castelló	10.979	42.037,01	10.228	40.183,65
CVCS-107	Castelló-Vilafamés	7.777	10.258,88	8.502	11.340,74
CVCS-107	Benassal-Albocàsser	818	1.049,93	784	1.023,56
CVCS-107	Culla-Benassal	4	5,46	14	12,65
CVCS-107	Vistabella-Castelló	8.521	20.331,24	9.051	20.555,34
CVCS-107	Xodos-Atzeneta	28	25,45	12	11,37
Total		182.690	353.031,86	174.813	339.804,73

Fuente: *Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, p. 52, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742840/Projecte+CV-001MorellaVinar%C3%B2sCastell%C3%B32003.pdf/4f9b44cd-c2ac-4fa9-8603-336a0ca45537> (consultado 9 de noviembre de 2018); *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

En cuanto al tráfico en la zona del Pla de l'Arc, representaba en 2015 algo más del 8% sin incluir los

viajeros de Vilanova, cuya indefinición de itinerario ya se ha comentado anteriormente. En caso de incluirla, este porcentaje se incrementaría hasta el 49% del total, con casi 90.000 usuarios.

En cualquier caso, entre ambas zonas (costa y Pla de l'Arc) aglutinan el 85% del tráfico en el área, restando un 15% que se reparte entre las distintas rutas de interior: las de Penyagolosa (Vistabella, Xodos), con 8.500 viajeros, representan algo menos del 5% del tráfico; la de Castelló-Vilafranca, con casi 11.000 usuarios, supone por sí sola un 6% del total, mientras que el conjunto de servicios existentes en el entorno de Albocàsser apenas suman 5.300 viajeros, el 3% del total. Testimonial resulta el tráfico entre Vilafranca y els Ports, inferior a 800 usuarios anuales, que no representan ni el 1% del total. Respecto al total provincial, los servicios de esta subárea representan aproximadamente un 4% de los viajeros y un 7% de la recaudación.

En el siguiente año, 2016, se registra un incremento del tráfico en algunas zonas, más notable en el Pla de l'Arc y más moderado en Penyagolosa y els Ports, mientras que la línea de Vilafranca pierde cerca de 2.500 usuarios y las de Albocàsser apenas experimentan variaciones. En la costa, la no disponibilidad de datos referentes a la línea de Alcossebre impide establecer comparaciones, si bien se constata un incremento del tráfico en el itinerario entre Castelló y Torreblanca.

Comparando estas cifras con las de 1977, el descenso es enorme, especialmente en las líneas del interior. La de Vilanova pierde el 70% de viajeros; la de Vilafranca el 67% y la de Vistabella el 60%. Los porcentajes disminuyen en el entorno más cercano a Castelló, con una disminución en la de Vilafamés del 39%.

El estudio previo del proyecto para el nuevo mapa concesional valenciano identifica claramente la existencia de dos áreas funcionales al norte de la capital (la de Castelló propiamente dicha, que agrupa la Plana Alta y l'Alt Maestrat, y la de Morella-Vinaròs, que integra el Baix Maestrat y els Ports, reconociendo explícitamente la autonomía propia que presenta esta área). Sin embargo, esta realidad no se acaba plasmando en la organización de los servicios de viajeros, ya que se plantean dos concesiones para todo este territorio: una lineal, que comprende únicamente los servicios de la costa entre Vinaròs y Castelló, y una zonal, que abarca todo el interior hasta el límite septentrional de la provincia.¹⁰¹

Esta organización supone un cambio respecto al antiguo reparto concesional, al agrupar todos los tráficos del interior, hasta ahora repartidos entre las concesiones CVCS-103, CVCS-105 y CVCS-107, en una nueva concesión denominada CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló. En la costa, se crea la concesión CV-003 Vinaròs-Castelló, que incorpora buena parte de los tráficos de las antiguas CVCS-102 y CVCS-105, así como la totalidad de los de la CVCS-101.

Como en el resto de proyectos, se contempla la integración en una segunda fase de las diversas rutas

¹⁰¹"Projectes de serveis públics de transport de viatgers", Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0> (consultado 14 de noviembre de 2018).

de transporte escolar, convirtiéndolas en líneas de uso preferente escolar, permitiendo un mayor aprovechamiento de los recursos y una mejora del servicio, especialmente en las áreas rurales. Una vez realizada esta integración, prevista para 2020, el esquema de líneas quedaría como sigue:

- De la concesión CV-001 Castelló-Morella:¹⁰²
 - Línea 1a: Morella-Sant Mateu-Castelló (3 exp i/v L-V, 2 S y D).¹⁰³
 - Línea 1b: Sant Mateu-la Vall d'Alba-Castelló (1 exp i/v L-V).¹⁰⁴
 - Línea 3a: Albocàsser-Benicarló (2 exp i/v L-V, con prolongación a la Torre d'en Besora y Culla a demanda L, X y V).
 - Línea 3d: Masia Molinell-Culla (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4a: Vilafamés-Castelló (2 exp i/v L-V, 1 S).
 - Línea 4b: Vilafranca-Vilafamés-Castelló (2 exp i/v L-V, 1 S).
 - Línea 4c: l'Hostalet-la Font d'en Segures (1 exp i/v L-V, M con prolongación a Culla).
 - Línea 4d: les Useres-Castelló (1 exp i/v L-V).
 - Línea 4e: Castellfort-Vilafranca (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4f: Ares-Benassal (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4g: la Pelejana-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4h: les Useres-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4i: la Serratella-Albocàsser (1 exp i/v lectivos).¹⁰⁵
 - Línea 4j: la Torre d'en Besora-Albocàsser (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4k: Culla-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4l: la Pobla Tornesa-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 4m: Vilafamés-la Vall d'Alba (2 exp i/v lectivos).
 - Línea 5a: Vistabella-Castelló (1 exp i/v M, X y J).
 - Línea 5b: Vistabella-Benafigos-Castelló (1 exp i/v L, V y S).
 - Línea 5c: la Serra d'en Galceran-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 5d: Xodos-Atzeneta (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 5e: la Torre d'en Besora-Atzeneta-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 5f: Vistabella-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).
 - Línea 5g: les Useres-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).

¹⁰²*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, pp. 14-31.

¹⁰³El proyecto definitivo contempla 4 exp i/v L-V y 2 S y D, con prolongación a Alcañiz 1 exp i/v L, M y V. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 32, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167830894/Proyecto+definitivo_CV-001/c5a930e6-6f87-433b-8af1-7335065828da (consultado 21 de mayo de 2019).

¹⁰⁴Suprimido en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*.

¹⁰⁵El proyecto definitivo incluye, además, una expedición i/v a la demanda M y V. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 34.

- Línea 5h: Cabanes-la Vall d'Alba (1 exp i/v lectivos).
- Línea 7b: Vilafranca-Morella (1 exp i/v L y X).¹⁰⁶
- Línea 7g: Masías-les Coves de Vinromà (1 exp i/v lectivos).
- Línea 7h: la Torre d'en Domènec-Vilanova-Cabanes (1 exp i/v lectivos).
- Línea 7i: les Coves-Sant Mateu (2 exp i/v lectivos).
- De la concesión CV-003 Vinaròs-Castelló:¹⁰⁷
 - Línea 1a: Vinaròs-estación Castelló (3 exp ida/5 vuelta L-V no lectivos, 3i/4v S y 3 i/v D).
 - Línea 1b: Vinaròs-Castelló-UJI (3i/5v lectivos).
 - Línea 2a: Orpesa-estación Castelló (1 exp i/v L-V lectivos, 7 i/v no lectivos L-D).
 - Línea 2b: Marina d'Or-estación Castelló (3 exp i/v L-V no lectivos invierno).
 - Línea 2c: Orpesa-UJI (5 exp i/v lectivos).
 - Línea 2d: Marina d'Or-UJI (4 exp i/v lectivos).
 - Línea 2e: Torre la Sal-Castelló (3 exp i/v L-V verano).
 - Línea 5a: Capicorb-Alcalà de Xivert (1 exp i/v L-V).¹⁰⁸
 - Línea 5b: les Fonts-Alcalà de Xivert (1 exp i/v lectivos).¹⁰⁹
 - Línea 5c: Capicorb-Alcossebre (1 exp i/v lectivos).¹¹⁰
 - Línea 5d: Santa Magdalena de Polpís-Alcalà (1 exp i/v lectivos).¹¹¹
 - Línea 6a: Torreblanca-Torrenostre (1 exp i/v L-V).¹¹²
 - Línea 6b: Ribera de Cabanes-Torreblanca (1 exp i/v lectivos).¹¹³
 - Línea 6c: Mortorum-Torreblanca (1 exp i/v lectivos).¹¹⁴
 - Línea 7a: Torreblanca-Orpesa (1 exp i/v lectivos).¹¹⁵
 - Línea 7b: Platgetes-Marina d'Or-Orpesa (1 exp i/v lectivos).¹¹⁶
 - Línea 7c: Marina d'Or-Orpesa (1 exp i/v lectivos).¹¹⁷

¹⁰⁶El proyecto definitivo amplía el servicio a 1 exp i/v diaria L-V. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 35.

¹⁰⁷*Projecte CV-003 Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, pp. 13-22, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742842/Projecte+CV-003+Vinar%C3%B2s-Castell%C3%B32002.pdf/56f0fa4f-7c90-4086-93fa-93016e3ed45f> (consultado 14 de noviembre de 2018).

¹⁰⁸Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167970356/Projecte+Definitiu+CV-003+Vinar%C3%B2s-Castell%C3%B3.pdf/f4c9cb97-31d5-4e6a-a120-f6aab6feb411> (consultado 21 de mayo de 2019).

¹⁰⁹Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹⁰Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹¹Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹²Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹³Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹⁴Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹⁵Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹⁶Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

- Línea 9a: Aeropuerto-Castelló (según vuelos).¹¹⁸
- Línea 9b: Aeropuerto-Vinaròs (según vuelos).¹¹⁹
- Línea 10: Capicorb-estación Torreblanca-Torrenostra (1 exp i/v L-V).¹²⁰
- Línea 6: Alcossebre-Alcalà-Torreblanca-Torrenostra (3 exp i/v L-V).¹²¹

En general presenta un esquema bastante similar al anterior, si bien la inclusión de las rutas escolares permite incrementar el servicio en las zonas más rurales, con total cobertura en todo el territorio. Especialmente reforzada resulta la conexión de la Vall d'Alba, destino de un buen número de rutas escolares, respondiendo así a su creciente papel como centro subcomarcal de referencia, como ya se ha venido apuntando a lo largo del capítulo. Sin embargo, el conjunto de servicios en el Pla de l'Arc apenas presenta variaciones, exceptuando los escolares.

Mapa 9. Líneas del área de Castelló en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 16 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

¹¹⁷Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹¹⁸Redenominada en el proyecto definitivo como línea 7a. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-14.

¹¹⁹Redenominada en el proyecto definitivo como línea 7b. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-14.

¹²⁰Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹²¹Introducida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13 y 16.

Mapa 10. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 16 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

La agrupación de todos los tráficos del interior en una única concesión contribuye también a clarificar los servicios prestados en el entorno de Albocàsser, Benassal y Culla, mejorando la oferta una vez se integren las rutas escolares. Asimismo, se incrementa la circulación en festivos en el itinerario de Sant Mateu, y en días laborables en el de Vilafranca, si bien no plantea un ascendente a Vilafranca a primera hora de la mañana, ni servicio los domingos y festivos, ni adecua la oferta a las necesidades del centro penitenciario de Albocàsser. En cuanto a las conexiones con los principales centros de referencia de Castelló, se contemplan paradas en el Hospital Provincial y la entrada de la UJI, manteniendo todas las líneas con destino en la capital su cabecera en la estación de autobuses. En cuanto a las líneas de la costa, el servicio en la de Vinaròs, con parada en los municipios del área, no presenta prácticamente cambios, como tampoco el de Orpesa, aunque se incrementa en una expedición el servicio a Marina d'Or, que en verano se prolonga hasta Torre la Sal. En ambos casos se incluye parada en la UJI en todas las expediciones efectuadas los días lectivos, mejorando la conexión con este centro universitario. Cabe indicar que este proyecto es anterior a la potenciación del servicio de trenes entre Vinaròs y Castelló, no contemplando, por tanto, la futura repercusión

que esta medida tenga sobre el tráfico de viajeros en autobús.¹²²

Asimismo, tampoco plantea que las estaciones ferroviarias en activo (Orpesa, Torreblanca, Alcalà, ahora con doce trenes diarios por sentido) puedan dar servicio a los municipios del interior, limitando las posibles conexiones intermodales a la estación de Castelló. La desaparición de la línea de Castelló-Vilanova d'Alcolea por Torreblanca elimina la única conexión que quedaba entre la costa y el corredor prelitoral (exceptuando los servicios al aeropuerto), a pesar de haberse mejorado las comunicaciones viarias entre ambas mediante la carretera CV-13.

Resulta también relevante la reducción sustancial de la oferta en los servicios Torreblanca-Torrenostre y Alcalà-Alcossebre. El proyecto definitivo incluye todos estos tráficos en una única línea, con sólo tres expediciones y sin circulación los festivos, sin contemplar ningún refuerzo estival.

8. Conclusiones

El área de Castelló ha experimentado a lo largo del siglo XX, pero especialmente en las últimas décadas, numerosos y profundos cambios de diversa índole que han modificado de forma notable las relaciones y flujos existentes. En el litoral se ha producido un fuerte crecimiento demográfico acompañado de un intenso proceso de urbanización, ligado principalmente al turismo, que ha incrementado el peso de su población respecto al conjunto del área. En el interior, el éxodo rural ha provocado un preocupante descenso demográfico en numerosos municipios, con densidades de población extremadamente bajas, mientras que la periferialización de la industria y la construcción de nuevas infraestructuras en el entorno del Pla de l'Arc ha modificado la estructura económica tradicional de esa zona, revertiendo la despoblación, generando nuevas dinámicas y una mayor interrelación con la Plana.

El resultado de todos estos procesos, unido al intenso crecimiento de Castelló y su conurbación, ha supuesto un incremento de la capacidad de atracción de la Plana sobre toda el área, que se traduce en un aumento de los flujos pendulares. A su vez, el distinto comportamiento demográfico ha modificado la distribución de la población en el área, con zonas de costa o del Pla de l'Arc que incrementan su peso en detrimento de otras de interior, surgiendo nuevos núcleos subcomarcales que actúan de referentes sobre su entorno más inmediato, como la Vall d'Alba.

El transporte público, sin embargo, ha permanecido en buena medida ajeno a esta evolución, manteniendo una estructura de líneas y oferta de servicios similar a la de décadas atrás, cuando la realidad del territorio era bien diferente, como se representa en los gráficos 4 y 5.

¹²²Sí se contempla, en cambio, en el proyecto definitivo, aunque exclusivamente en la estación de Alcalà, para la línea de Alcossebre, atendiendo a las alegaciones presentadas por el ayuntamiento xivertense. *Informe de alegaciones al proyecto CV-003 Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 9, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167970356/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentada_s_+CV-003.pdf/b3f69b1c-adae-48e2-bc0a-eba271091969 (consultado 21 de mayo de 2019).

En el interior (gráfico 5), la progresiva pérdida demográfica va acompañada, en las últimas décadas, por una reducción de expediciones y líneas que no contribuye a revertir este éxodo ni atiende al incremento de la demanda potencial en zonas como el Pla de l'Arc.

En la costa, en cambio, aunque sí se ha producido un cierto incremento en el número de servicios, la oferta sigue siendo inferior a las veinte expediciones diarias en verano en el tramo de mayor tráfico, una zona en la que, al crecimiento demográfico, se suma la masiva afluencia de turistas y veraneantes. El gráfico 5 muestra la evolución de la población en los municipios de la franja costera (Orpesa, Torreblanca, Alcalà) y la oferta de servicios existente en los mismos. Para su realización no se han tenido en cuenta las líneas de naturaleza urbana o periurbana existentes entre los distintos núcleos urbanos y sus playas (Alcalà-Alcossebre, Torreblanca-Torrenostre, Orpesa-playa), al entender que no atienden a los tráficos interurbanos existentes en el corredor litoral. Cabe señalar que el refuerzo en estos servicios sí ha sido notable, especialmente en las últimas décadas.

Gráfico 4. Evolución población y servicios en el interior del área de Castelló. Años 1935-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 17 de noviembre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 17 de noviembre de 2018); “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 16 de marzo de 1979 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Empresas concesionarias [en línea], AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/> (consultado 16 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

El resultado ha sido una oferta inadecuada a las necesidades de la población, incrementando la dependencia del vehículo particular y dificultando la movilidad de la población cautiva,

especialmente en el interior. Todo ello redunda negativamente en unas infraestructuras viarias costeras ya muy congestionadas por el intenso volumen de tráfico que soportan, con problemas medioambientales y de seguridad vial.

Gráfico 5. Evolución población y servicios en la franja costera del área de Castelló. Años 1935-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 17 de noviembre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 17 de noviembre de 2018); “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 16 de marzo de 1979 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Empresas concesionarias [en línea], AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/> (consultado 16 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

Como ocurre en otras áreas, el papel del transporte público varía sustancialmente dependiendo de la realidad de cada zona. Así, en las zonas rurales, de baja densidad de población, debe ofrecer un servicio adecuado que atienda dignamente a las necesidades de la población cautiva, y evite que sus escasos vecinos acaben viéndose obligados a trasladarse a núcleos urbanos para acceder a los servicios básicos. En la costa, en cambio, la excesiva densidad de tráfico rodado exige una oferta de transporte público extremadamente competitiva, que ya no sólo garantice la movilidad de la población cautiva, sino que resulte una alternativa válida al vehículo particular y permita descongestionar las vías de comunicación.

El nuevo mapa concesional valenciano, si bien plantea algunas medidas positivas como la integración de las rutas escolares, que incrementan la oferta en el medio rural, no aporta novedades significativas ni supone una reforma en profundidad del esquema de líneas ni de la oferta de

servicios. Y si bien en el interior el transporte público, con las debidas objeciones, puede llegar a cumplir el papel antes referido, la oferta en la costa resulta todavía demasiado poco atractiva como para constituirse en alternativa al automóvil privado.

La puesta en marcha a finales de 2018 de nuevos trenes entre Vinaròs y Castelló, con parada en los municipios costeros del área y doce servicios diarios por sentido, plantea un escenario totalmente nuevo cuyas amplias potencialidades no son aprovechadas en el proyecto. Algunos municipios directamente beneficiados por el incremento de circulaciones, como el de Alcalà de Xivert, ya han manifestado su voluntad de adaptar la oferta de autobuses a la ferroviaria, pero esta apuesta por la intermodalidad debería ir más allá de una adecuación de las líneas entre los núcleos urbanos y sus pedanías y urbanizaciones costeras.

Desde luego, una coordinación de horarios entre trenes y autobuses en los itinerarios coincidentes del litoral sería imprescindible para evitar duplicidades, pero la existencia de vías de comunicación de bastante capacidad entre la costa y el corredor prelitoral (carretera CV-13, principalmente) permitiría concebir apuestas más ambiciosas en el ámbito de la intermodalidad, estableciendo (o recuperando, más bien) conexiones entre las estaciones de tren y los municipios del interior. Resulta ciertamente una propuesta osada cuya viabilidad debería estudiarse en profundidad, pero que permitiría ofrecer una conexión entre algunos de los municipios del corredor prelitoral y las ciudades de Vinaròs, Castelló o València en tiempos realmente competitivos para el transporte público.

Igualmente, y aunque excede al ámbito de este trabajo, resultaría interesante plantearse la posibilidad de la reapertura de la estación de la Ribera de Cabanes, atendiendo no sólo al interés de los vecinos de esta pedanía, sino también a la proximidad de importantes urbanizaciones costeras que, con una adecuada oferta de transporte público, se podrían ver beneficiadas, al encontrarse en algunos casos más próximas a esta estación que a la de Orpesa.

Capítulo 4. Área de Castelló

El área metropolitana de la Plana o conurbación de Castelló

1. Introducción: en torno al concepto de área metropolitana¹

Resulta complejo determinar una definición exacta para el concepto de área metropolitana, pues esta ha experimentado sucesivas modificaciones desde su creación a mediados del siglo XIX. En el caso español esta delimitación resulta todavía más complicado, al no existir un criterio claro para definir sus características. La interdependencia entre un municipio central y otros circundantes parece un criterio ineludible, así como otros aspectos como el censo. Sin embargo, la variedad terminológica es muy grande, y responde a los diversos procesos urbanos existentes en la actualidad. Todo ello añade aún más complejidad a la definición y delimitación de este concepto.

La legislación española tampoco contribuye precisamente a clarificar esta cuestión, con definiciones vagas y enormemente poco concretas. Ni el artículo 43 de la Ley de Bases del Régimen Local, referido a las áreas metropolitanas, ni la modificación que en 2003 se aplicó a esta ley, introduciendo el concepto de «municipios de gran población»,² han aportado soluciones relevantes. La falta de criterios funcionales o estadísticos claros permite desde considerar como área metropolitana a cualquier pequeña conurbación hasta restringir su uso sólo a las grandes capitales. De Esteban³ establece una serie de características básicas a la hora de definir un área metropolitana, que se podrían resumir en las siguientes:

- Existencia de una ciudad central y un *hinterland* con otros núcleos de menor tamaño.
- Existencia de una contigüidad urbana.
- Existencia de interdependencia económica y social.

¹Para elaborar esta introducción se han consultado los artículos siguientes:

Rafael Boix Domènech, "Las áreas metropolitanas en España", en *XXXII Reunión de Estudios Regionales. Desarrollo de regiones y eurorregiones. El desafío del cambio rural*, Asociación Galega de Ciencia Rexional, Ourense 16-18 de noviembre 2006, [en línea], <https://www.uv.es/raboixdo/references/2006/06011.pdf> (consultado 25 de octubre de 2018).

Alfonso De Esteban, "Área Metropolitana", en Reyes, Roman (Dir.) *Diccionario Crítico de Ciencias Sociales*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2009, [en línea], http://webs.ucm.es/info/eurotheo/diccionario/A/area_metropolitana.pdf (consultado 25 de octubre de 2018).

José M^a Feria Toribio, "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 38, 2004, pp. 85-99, [en línea], <http://boletin.age-geografia.es/articulos/38/05%20FERIA%2085-99.pdf> (consultado 25 de octubre de 2018).

²Título X de la Ley 7/1985, de 2 de abril, introducido por el apartado 4 del artículo primero de la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local, *BOE*, 17 de diciembre de 2003.

³Alfonso De Esteban, "Área Metropolitana", en Reyes, Roman (Dir.) *Diccionario Crítico de Ciencias Sociales*, p. 3.

- Existencia de un censo y una densidad de población mínimos.

Estos puntos resultan todavía demasiado ambiguos, y dependen en gran medida de los criterios funcionales y demográficos que se apliquen. La existencia, además, de conceptos como aglomeración urbana o conurbación aporta otras maneras de definir la compleja realidad del fenómeno urbano.

En el ámbito de Castelló, los diversos autores que han tratado sobre este tema optan por conceptos diferentes a la hora de referirse al sistema urbano formado por la capital de la Plana y los municipios de su entorno. Así, Membrado,⁴ habla de «el gran sistema urbano» de la Plana, que engloba a la capital y los municipios de Benicàssim, Almassora y l'Alcora, así como la práctica totalidad de la Plana Baixa. Soriano, por su parte, opta por el término conurbación, liderada por Castelló y que comprende a los municipios de Vila-real, Almassora, Benicàssim y Borriol.⁵

El Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España 2017⁶ incluye a Castelló como una de las 82 «Grandes Áreas Urbanas» de España, en la misma línea que Boix⁷ y Serrano⁸ y el proyecto AUDES5 (Áreas Urbanas De España 2005).⁹ Para Boix,¹⁰ Castelló sería la cabeza de un área metropolitana de clase C (de entre 100.000 y 250.000 habitantes), con influencia sobre 22 municipios y algo más de 200.000 habitantes en 2001, e integrada por las localidades de Castelló, Vila-real, Borriana, Almassora, Benicàssim, Betxí, Borriol y les Alqueries.

Las Administraciones Públicas no dudan en emplear el concepto de área metropolitana para la conurbación formada por Castelló y los municipios circundantes. La Diputación de Castelló la considera formada por los municipios de Benicàssim, Borriol, Castelló, Almassora, Vila-real y Borriana,¹¹ mientras que el Ayuntamiento también la considera *de facto*, con una concejalía de Ordenación del Territorio, Movilidad y Área Metropolitana.

La Generalitat Valenciana, por su parte, ha empleado diversas denominaciones, entre ellas la de área metropolitana. En 2005 se sometió a información pública el Plan de Acción Territorial del Entorno de Castelló (PATECAS),¹² en el que se hablaba de un ambiguo «Entorno de Castellón» para

⁴Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, p. 764.

⁵Javier Soriano Martí "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 168-169.

⁶*Áreas urbanas en España 2017*, Ministerio de Fomento, 2017, p. 24 [en línea]
<https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW050> (consultado 25 de octubre de 2018).

⁷Rafael Boix Domènech, "Las áreas metropolitanas en España", p. 4.

⁸José Mª Serrano Martínez, "Aglomeraciones y áreas urbanas en España, dimensión y tendencias: Breves precisiones", en *Llurralde: Investigación y Espacio*, nº 29, 2005, [en línea],
<http://www.ingeba.org/llurralde/lluranet/lur29/29serra/29serra.htm> (consultado 25 de octubre de 2018).

⁹Rafael Boix Domènech, "Las áreas metropolitanas en España", pp. 7-8.

¹⁰Rafael Boix Domènech, "Las áreas metropolitanas en España", pp. 15-16.

¹¹*I Convención de alcaldes del Área Metropolitana de la Plana*, Diputación de Castelló, 2007, [en línea],
www7.dipcas.es/files/858-1201-anexo_documento/I%20Convenci%C3%B3n%20de%20Alcaldes%20del%20C3%81rea%20Metropolitana%20de%20la%20Plana.doc?download=1 (25 de octubre de 2018).

¹²*DOGV*, 4 de julio de 2005.

referirse al conjunto de municipios formado por l'Alcora, les Alqueries, Almassora, Benicàssim, Betxí, Borriana, Borriol, Castelló, Nules, Onda, Sant Joan de Moró y la Vilavella.¹³

La extinta Agencia Valenciana de Movilidad, en cambio, empleó el término de área metropolitana de Castelló,¹⁴ y la actual Conselleria d'Habitatge sigue utilizándolo en su futuro Plan de Movilidad Metropolitana del área de Castelló, conformada por Castelló, Vila-real, Borriana, la Vall d'Uixó, Almassora, Onda, Benicàssim, Nules, l'Alcora, Orpesa, Betxí, Borriol, les Alqueries, la Vilavella y Sant Joan de Moró.¹⁵

Como se observa, son muchas y muy variadas las definiciones para el fenómeno urbano de la Plana de Castelló, y los municipios comprendidos en esta varían sensiblemente entre los autores. En todo caso, se puede distinguir una primera corona de municipios formada por Castelló y su núcleo más inmediato, entre los que existe prácticamente un continuo urbano en algún punto, formado por Benicàssim por el norte, Borriol por el oeste y Borriana por el sur, incluyendo por tanto a Almassora, les Alqueries y Vila-real. Alrededor se extendería una segunda corona que abarcaría hasta la Vall d'Uixó, Onda, l'Alcora y Orpesa.

No obstante, ni siquiera en esa primera corona se dan todas las premisas básicas propias de las áreas metropolitanas, especialmente las referidas a la interdependencia, especialización funcional e integración de los diversos núcleos mediante la red de transportes, al funcionar en buena medida cada uno de los municipios de manera autónoma.¹⁶ Las deficiencias que presenta la red de transporte público también contribuyen en este sentido.

Por todo ello, resulta más adecuado referirse a Castelló como cabeza de una conurbación formada por seis municipios «con efectiva continuidad urbana»:¹⁷ Borriana, les Alqueries, Vila-real, Almassora, Benicàssim y Borriol. Todos ellos, menos Borriol, se encuentran situados en la fértil llanura cuaternaria de la Plana, tanto al norte (Benicàssim, Castelló y Almassora) como al sur (Vila-real, les Alqueries y Borriana) del río Mijares, que separa las comarcas de la Plana Alta y la Plana Baixa.

Benicàssim, por el norte, cierra la Plana con el Desert de les Palmes y la sierra de Orpesa; Borriol, a los pies de la Plana, se enclava en el corredor prelitoral formado entre la sierra homónima y el Desert, mientras que el resto de municipios se extienden a lo largo de la planicie, que continúa hacia el sur hasta prácticamente solaparse con el área de influencia de València.

¹³*Plan de Acción Territorial del Entorno de Castelló (PATECAS): Documento normativo*, Conselleria de Territori i Vivenda, https://www.cma.gva.es/areas/urbanismo_ordenacion/planos/patecas/normativa/normativa.pdf (consultado 3 de mayo de 2018).

¹⁴Javier Soriano Martí "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 165.

¹⁵*Mediterráneo*, 21 de septiembre de 2016 y 19 de noviembre de 2016.

¹⁶Javier Soriano Martí "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 169.

¹⁷Javier Soriano Martí "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 168-169.

2. Características de la conurbación

Esta área es la más urbanizada de la geografía castellanense, con elevadas densidades de población (como los 792,47 hab/Km² de Almassora o los 1.656,53 hab/Km² de Castelló) y una destacada actividad económica, industrial y de servicios. Su comportamiento demográfico se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios castellanenses de la conurbación de la Plana. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
Almassora	7.641	7.273	8.072	8.217	10.051	10.178	13.057	15.210	15.298	17.331	25.522	23.831
Alquerías(*)	-	-	-	-	-	-	-	-	3.625	3.594	4.452	4.460
Benicàssim	1.533	1.568	1.841	1.856	1.995	2.009	2.923	4.705	6.151	12.456	18.178	18.055
Borriana	14.243	13.895	14.675	18.473	17.697	18.616	22.651	25.003	25.438	26.757	35.044	34.544
Borriol	3.477	3.019	3.142	2.654	2.475	2.708	2.495	2.428	2.668	3.812	5.210	5.322
Castelló	32.309	34.457	36.781	46.876	53.331	62.493	93.968	126.464	138.489	147.667	176.298	170.888
Vila-real	17.554	16.770	18.982	20.025	20.703	24.516	33.218	38.385	37.660	42.442	50.747	50.577
Total:	76.757	76.982	83.493	98.101	106.252	120.520	168.312	212.195	229.329	254.059	315.451	307.677

(*) La población de les Alquerías se incluye hasta 1991 en la de Vila-real.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 4 de mayo de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 4 de mayo de 2018). Elaboración propia.

Entre los siete municipios superan los 300.000 habitantes, que suponen más del 50% de la población provincial. A diferencia de las comarcas del interior castellanense, la evolución demográfica de estos municipios, como los del resto del litoral, ha ido experimentando un progresivo incremento a lo largo del siglo XX, hasta cuadruplicar su población en los últimos cien años. Especialmente intenso ha sido en localidades como Almassora, Benicàssim, Castelló o Vila-real, mientras que el de Borriana ha sido más moderado. Se muestra todo ello en el gráfico 1.

Estos municipios concentran, asimismo, los principales centros de referencia provinciales educativos (la totalidad de campus universitarios, el 50% de los institutos), sanitarios (el 80% de los hospitales) y comerciales, desarrollándose en ellos una parte considerable de la actividad económica de la provincia.

Junto a una agricultura intensiva de regadío, centrada en el cultivo de los cítricos, y todavía destacada en municipios como Borriana o les Alquerías pese al declive sufrido desde hace décadas, la industria y, sobre todo, los servicios se erigen en los motores económicos de esta conurbación.

La industria tiene en Castelló, Almassora y Vila-real sus principales polos, siendo este último municipio uno de los vértices del conocido como triángulo de la cerámica. Pero es el sector servicios el que ocupa al 67% de la población, porcentaje que roza el 80% si se añade el de la

construcción.¹⁸ Destaca en este sentido la actividad turística de Benicàssim, como destino vacacional, y la administrativa y comercial de Castelló, con diversos centros oficiales y el puerto, con un tráfico de 17 millones de toneladas en 2017.¹⁹

Gráfico 1. Evolución de la población en la conurbación de Castelló. Años 1910-2018

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 4 de mayo de 2018) y "Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal", INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 4 de mayo de 2018). Elaboración propia.

La orografía del terreno, prácticamente plano, facilita enormemente las comunicaciones en esta área, y su situación en el litoral, en pleno corredor mediterráneo, le permite contar con una densa red de infraestructuras viarias y ferroviarias, que sin embargo resultan en muchos casos insuficientes para absorber todo el tráfico.

En cuanto a la red de autobuses, Castelló se erige en el indiscutible centro de referencia de una red que se extiende mucho más allá del propio ámbito metropolitano, hasta alcanzar a prácticamente toda la provincia, salvo las zonas de Vinaròs y el Palancia. Dentro del marco geográfico estrictamente referido a la conurbación de la Plana, la red presenta una triple estructura condicionada por la topografía, con Castelló como centro.²⁰

¹⁸"Fitxes municipals", Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, Institut Valencià d'Estadística (IVE), [en línea], <http://www.pegv.gva.es/fichas> (consultado 4 de mayo de 2018).

¹⁹"Estadísticas", Autoridad Portuaria de Castelló, [en línea], <http://www.portcastello.com/estadisticas.html> (consultado 4 de mayo de 2018).

²⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252 y 258; Joan Carles Membrado, "Las áreas de

Hacia el norte, las líneas se extienden en sentido N-S siguiendo los corredores naturales de la costa y el prelitoral. El primero comunica Castelló con Benicàssim, continuando por la costa hacia Orpesa y Vinaròs. El segundo, remonta el río Seco de Borriol para adentrarse por el corredor formado entre las sierras de Borriol por el W y del Desert por el E, alcanzando Borriol y continuando hacia el Pla de l'Arc y Sant Mateu.

Hacia el oeste, una serie de líneas parten de Castelló siguiendo el curso de la rambla de la Viuda, bifurcándose en el extremo occidental del término de Castelló en dos ramales, uno que sigue hacia el W, hacia los municipios de l'Alcalatén, y otro que se desvía hacia el N, hacia Sant Joan de Moró.

Hacia el sur, en cambio, se extienden por la Plana numerosas líneas siguiendo el gran eje litoral Castelló-València, que concentran el grueso del tráfico, reforzado a su vez por el ferroviario, con 39 servicios diarios de Cercanías entre Castelló y València, pero sólo doce hacia el norte de la capital. No obstante, la ubicación periférica de las estaciones de Benicàssim, Almassora y Borriana, así como su escasa o nula conexión intermodal, dificulta el acceso de esas poblaciones al ferrocarril.

Castelló es la cabecera de la gran mayoría de los servicios de la provincia, y también de los tráficos internos de la conurbación, con la excepción de pequeñas líneas de carácter local y de la línea Borriana-València. Asimismo, la mayoría de las expediciones con cabecera en Castelló tienen como destino los municipios de esta conurbación: Almassora (31 servicios), Benicàssim (53), Borriana (15), Borriol (13) y Vila-real (31), localidades que, sin embargo, no tienen comunicación directa entre sí.

Aunque el papel de centro provincial de referencia hace que converjan en Castelló buena parte de las líneas de la provincia, correspondientes a diversas concesiones, los tráficos internos de la conurbación de Castelló se encuentran servidos exclusivamente por las concesiones CVCS-105 (servicios a Benicàssim y Borriol), operada por Autos Mediterráneo, y CVCS-107 (servicios a Almassora, Vila-real, les Alqueries y Borriana), operada por la Hispano del Cid. A estos se suman los servicios urbanos de estas poblaciones, así como la línea del Tram entre la Universitat Jaume I y el Grau, también con un recorrido exclusivamente urbano.

El nuevo mapa concesional modifica esta situación, al segregar los servicios urbanos prestados dentro de las antiguas concesiones (Almassora-playa, Castelló-Grau, Borriana-Grau-Port). Además, distingue entre concesiones lineales, estructuradas en torno a un eje principal de movilidad, de las zonales, que engloban a toda un área funcional. De esta manera, los tráficos hacia el norte de Castelló quedan repartidos entre la concesión zonal CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló y la lineal CV-003 Castelló-Vinaròs, mientras que los del sur se integran en la CV-006 Metropolitana Castelló Sud.

3. Evolución histórica: 1910-1935

Como indica Sarthou,²¹ integraban esta área a principios del siglo XX los municipios de Almassora, Benicàssim, Borriana, Borriol, Castelló y Vila-real, a cuyo término pertenecía la entonces pedanía de les Alqueries. Estaban repartidos entre los partidos judiciales de Nules, al que pertenecía Borriana, y Castelló, al que pertenecía el resto.

Constituían la región más dinámica de la provincia, y la mejor comunicada. Congregaban algo menos de 77 mil habitantes en 1910, de los cuales el 42% correspondían a Castelló, mientras que Borriana y Vila-real representaban en torno al 20% cada uno.

El cultivo de cítricos proporcionaba pingües beneficios en las localidades en los que estaba asentado (Almassora, Borriana, Castelló y Vila-real), dando lugar a una importante industria auxiliar y un pujante comercio, especialmente relacionado con la exportación de los cítricos. Benicàssim se configuraba ya como un destacado destino vacacional de la burguesía valenciana, con les Vil·les, mientras que Borriol conservaba un carácter meramente agrícola.

Castelló, como capital de la provincia, era un centro administrativo y de servicios, y ejercía su influencia sobre todo el territorio provincial, albergando el Hospital Provincial y el Instituto General y Técnico, Escuela Normal y demás instituciones propias de su capitalidad. Contaba además con unas 40 fábricas de diversa clase y un puerto pesquero y comercial, desde donde se daba salida a parte de la producción naranjera. Era, asimismo, el principal nodo de comunicaciones.

Como se ha indicado, esta zona de la Plana contaba con las mejores infraestructuras de la provincia: de norte a sur era atravesada por el ferrocarril València-Tarragona, de la Compañía del Norte, iniciándose la circulación en el tramo entre Castelló y València en diciembre de 1862. Un año más tarde llegaría a Benicàssim. Contaban entonces con estación los municipios de Benicàssim (que disponía además del apeadero de les Vil·les), Castelló, Almassora (a un kilómetro de la población), Vila-real y Borriana (aunque se encontraba esta más próxima a les Alqueries que a la propia Borriana, de la que distaba dos kilómetros).

Se articulaba además por toda la Plana, extendiéndose hasta Onda, la red del tranvía a vapor. La primera sección entre el Grau y Castelló fue inaugurada en 1888; un año después llegó a Almassora y Vila-real. Algo más tardó en iniciarse el servicio en el ramal desde Vila-real a Borriana y su Grau, inaugurado en 1907.

En total, unos 30 kilómetros que vertebraban buena parte de la comarca, constituyendo un auténtico transporte “metropolitano”, con servicios de viajeros y de mercancías, que daban respuesta a las necesidades de movilidad de los habitantes de la Plana y permitían la salida al mar de las producciones agrícolas e industriales de estos municipios. Circulaban por entonces en ambos sentidos unos ocho trenes en la línea de Norte y unos 12 en el OGC.

²¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*.

En cuanto a las infraestructuras viarias, atravesaban o partían de Castelló la mayoría de las principales carreteras de la provincia. La única de primer orden era la de Madrid a Castelló, que por la costa venía desde València y continuaba, ya como carretera de segundo orden, hacia Benicàssim y Tarragona; también de segundo orden partía de Castelló la carretera de Zaragoza, por Borriol, Sant Mateu y Morella, mientras que de Borriana lo hacía la del Grau de Borriana-Onda, por Vila-real. Una de tercer orden enlazaba Castelló con l'Alcora y Llcena, y otras carreteras comunicaban Castelló con su Grau y con Almassora, Borriana y Nules.

Una densa red de infraestructuras, especialmente si se compara con la situación del resto de la provincia. En Castelló desembocaban directamente los caminos procedentes del litoral norte, del Maestrat y l'Alcalatén, mientras que por la Plana recibía todos los tráficos procedentes del gran eje litoral València-Castelló, en el que a su vez desembocaban también los procedentes de Onda y el Mijares.

Por estas carreteras circulaban a principios de siglo diversos servicios de carruajes, que tenían a Vila-real, y sobre todo Castelló, como punto de partida. De Vila-real existían servicios tanto a Borriana como a Onda, pero el grueso de líneas correspondía a Castelló, cuya función como centro de referencia y nodo de comunicaciones era indudable. En las diversas posadas de la capital convergían diligencias procedentes de un entorno de unos 30 kilómetros a la redonda: l'Alcora, Almassora, Benicàssim, Benlloch, Borriana, Borriol, Cabanes, les Coves, Llcena, Nules, Onda, la Pobla Tornesa, la Torre d'en Domènech, la Vall d'Uixó, Vilafamés, Vilanova d'Alcolea y Vila-real. Fuera de este ámbito quedaban el tercio norte de la provincia, el valle del Palancia y las zonas más montañosas de interior. Será precisamente hacia algunas de esas comarcas adonde se dirijan las primeras iniciativas de transportes mecánicos rodados.

Al tratarse de líneas con cabecera en la ciudad de Castelló y destino en diversos puntos de la provincia, la enumeración de las mismas supone reiterar aspectos que se desarrollarán posteriormente en los capítulos correspondientes al resto de áreas y subáreas. Sin embargo, resulta indispensable citarlas, siquiera someramente, también aquí, pues permiten visualizar la configuración de la capital provincial como centro de referencia y nodo de comunicaciones.

Tras algunas especulaciones sobre la inminente apertura de líneas entre Castelló y localidades como Llcena o les Coves, las primeras gestiones tuvieron lugar a principios de 1909, y fueron llevadas a cabo por el Sindicato de Iniciativas de Castelló, que mantuvo contactos con la Hispano-Suiza. Tras barajarse algunos destinos como la Vall d'Uixó o Vilafranca, finalmente el servicio escogido fue entre Castelló y Sant Mateu, por Borriol, inaugurado el 18 de marzo de 1909. Era explotado por la Hispano Cabanense, del vecino de esa localidad Rafael Pelechá y con la participación de la

Hispano-Suiza.²²

Durante los siguientes meses, se sucederán las iniciativas de creación de líneas hacia otras localidades relevantes de interior carentes de ferrocarril: en julio de 1909 la empresa Hispano-Plana-Castellón, de los comerciantes Cazador y Godes, inauguró un servicio Castelló-la Vall d'Uixó,²³ que substituyó al poco tiempo por uno a Sant Mateu, prolongado en noviembre hasta Albocàsser y al año siguiente hasta Vilafranca y Alcalà,²⁴ allanando el camino para establecer un servicio directo hasta el importante destino vacacional de la Font d'en Segures de Benassal.

También hacia Benassal efectuaban viajes los automóviles de alquiler de Baltasar Lavall y Russell Eckroyd Neild, durante los veranos de 1912 y 1913, primero conjuntamente y a partir de 1913 por separado.²⁵ Mismo recorrido comenzó a explotar aquel mismo año la empresa Gerardo Roig y Cía.²⁶ Y en agosto de ese mismo año se creó, por parte de una serie de propietarios de l'Alcora y Llcena, la empresa Hispano Lucenense, que en septiembre inauguró una línea entre Castelló y Llcena, dando respuesta a las históricas demandas de mejora de las comunicaciones de esa comarca.²⁷

En 1915 la compañía de Gerardo Roig se convirtió en sociedad anónima con el nombre de Hispano de Fuente En Segures (HIFE), que explotaba, entre otras, una línea entre Castelló y Sant Mateu.²⁸ Entre agosto y noviembre de aquel año también funcionó una efímera línea entre Castelló y la Barona.²⁹ Había por entonces registrados en la capital castellonense nueve automóviles particulares y siete de alquiler.³⁰

A causa de la escasez de combustibles provocada por la I Guerra Mundial, los servicios de automóviles fueron suspendidos entre 1917 y finales de 1918.³¹ Restablecido el normal suministro, continuó la apertura y prolongación de líneas. En 1919 HIFE inauguró la línea Castelló-Albocàsser y la Hispano Lucenense, que poco después se convertiría en Auto Exprés, S.A., alargó sus servicios hasta Cortes de Arenoso.³²

Durante la primera mitad de los años 20 el ritmo de matriculaciones se disparó, continuando por otra parte la prolongación y mejora de la red viaria, siendo posible viajar desde Castelló hasta Cortes de Arenoso, Albocàsser, Atzeneta o Argelita sin abandonar la carretera.

La combinación de ambas circunstancias propició un notable incremento en la creación de líneas.

²²H. de C, 18 de marzo de 1909.

²³H. de C, 1 de julio de 1909.

²⁴H. de C, 30 de diciembre de 1909.

²⁵H. de C, 1 de julio de 1912, 11 y 21 de enero de 1913 y 24 de mayo de 1913.

²⁶Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

²⁷H. de C, 14 de agosto de 1913.

²⁸Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

²⁹H. de C, 18 de agosto de 1915.

³⁰Registro de matriculaciones de la Jefatura Provincial de Tráfico (JPT).

³¹Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

³²H. de C, 1 de julio de 1919 y 4 de julio de 1919.

La mejora de las condiciones técnicas de los ómnibus, más fiables, de mayor capacidad y con mejores prestaciones, generó también un cambio en la naturaleza de algunos de estos servicios, que empezaron a competir directamente con el poderoso ferrocarril, del que, hasta entonces, habían sido meramente subsidiarios.

Aprovechando precisamente las deficiencias de los servicios ferroviarios, se establecieron los primeros servicios mecánicos rodados entre Castelló y el Grau (José Soler Oliva, Vicente Fornés Forner, Vicente Aragó Gregori y José María Recatalá, todos ellos en 1920) y entre Castelló y Vinaròs (Eduardo Torres, 1920). Aquel mismo año José Soler explotaría también servicios entre Castelló y Borriana, y Recatalá entre Borriana y su Grau, Castelló, Almassora y Vila-real.³³

La empresa Peñagolosa Automóvil, por su parte, inauguró aquel mes de agosto una línea entre Castelló y Vistabella, y los comerciantes de Vilafranca Celestino Aznar y José Vidal establecieron servicios mixtos entre su localidad y Castelló. También mixtos eran los servicios de Vicente Bellés Puchol entre Vilanova d'Alcolea y Castelló.³⁴

En 1921 Luis Rebullida y José Sorribas inauguraron una línea entre Castelló y la Vall d'Uixó, que pasó poco después a manos de la recién constituida Autos Vallduxense (AVSA). Al año siguiente fueron los también vallduxenses Manuel Porcar y Cía los que establecieron un servicio mixto entre ambas poblaciones, mientras que el vila-realense José Arrufat Cortés inauguró una línea entre Castelló y Vila-real, por Almassora. En 1923 este empresario protagonizó una fuerte expansión con líneas desde Vila-real a Onda, Borriana, Betxí y el Grau de Castelló, creando una malla en torno a esta localidad que tuvo poca duración.³⁵

Aquel año Vicente Fornés solicitó una línea entre Borriol y el Grau de Castelló, Pedro Casaña Babiloni una entre Castelló y Borriana, y Joaquín Edo Alcón otra entre Castelló y Albocàsser. HIFE, que en 1921 había inaugurado un gran garaje en Castelló, reorganizó sus servicios e inició su expansión con las líneas Castelló-Vistabella (1923) y Castelló-les Useres (1924). Por último, en 1924, Benigno Montañés Borrás inauguró un servicio mixto entre su localidad, Vilanova d'Alcolea, y Castelló, y el mismo año el vila-realense Francisco Sanchis Nebot solicitó autorización para prestar servicio en las líneas Tales-Castelló y Vila-real-Castelló, por Almassora.³⁶

La aplicación del reglamento de 1924 de servicios públicos de transportes acabó con esta situación de mutabilidad de la red de líneas, comenzando a constituirse una estructura más estable que

³³Juan Peris Torner, "Castellón, diligencias y autobuses", *Compartir conocimientos* (blog), 17 de julio de 2014 [en línea] <http://compartirconocimientos.com/castellon-diligencias-y-autobuses/> (consultado 6 de mayo de 2018). *BOP*, 4 de agosto de 1920; H. de C. 6 de noviembre de 1920.

³⁴*H. de C.*, 23 de junio de 1920 y 21 de octubre de 1920. *BOP*, 23 de junio de 1920; 16 de julio de 1920 y 11 de agosto de 1920.

³⁵*H. de C.*, 2 de julio de 1921, 7 de abril de 1922 y *BOP*, 5 de abril de 1922; 4 de diciembre de 1922; 19 de enero de 1923; 25 de julio de 1923 y 26 de julio de 1923.

³⁶*BOP*, 2 de marzo de 1923; 28 de mayo de 1923; 29 de junio de 1923; 5 de noviembre de 1923; 14 de enero de 1924; 23 de enero de 1924; 29 de febrero de 1924 y 16 de abril de 1924.

preconizaba el esquema actual, ampliamente comentado por Sanchis Deusa y Membrado.³⁷ La Plana quedó integrada en el gran eje litoral Castelló-València, en el que se concentraba la mayor parte de servicios de la provincia.

Así, a lo largo de la segunda mitad de los 20, se fueron resolviendo las diversas concesiones exclusivas de servicios regulares. La mayoría partían de Castelló hacia diversos destinos de la provincia: a Vistabella, Sant Mateu, Cortes de Arenoso y Borriana (HIFE, 1925); a la Vall d'Uixó (AVSA, 1925); a Onda (Antonio Furió, 1925) y a Vilanova d'Alcolea (José Santamaría, 1925). En los años siguientes fueron las líneas Grau de Castelló-Vila-real, con hijuela Castelló-Almassora (Ezequiel Dávalos, 1927) y las de Castelló a Eslida, Sant Joan de Moró, València, Vilafranca y Vinaròs (HIFE, 1928); a Vila-real (Lacorte, 1928); a Villahermosa (José Catalán, 1929) y el inicio de la explotación de la línea a Morella, a más de cien kilómetros de distancia (HIFE, 1935).³⁸

El único de los municipios de la actual conurbación de la Plana cabecera de alguna línea, además de la capital, fue Borriana, con las líneas Borriana-Nules (Arturo Valero, 1927) y Borriana-València (José Carceller, 1928, traspasada a Lacorte en 1929).³⁹ Constituye esto una muestra más de la pujanza económica de la que disfrutaba esta ciudad.

Junto a estos servicios regulares, entre 1928 y 1935 se autorizaron otros no regulares (clase B) que completaron la red de líneas: Castelló-Artana (Juan Pla, 1928), Castelló-la Serra d'en Galceran (José Salvador, 1930), Viver-Castelló (AVSA, 1931), la Vall d'Alba-Grau de Castelló (HIFE, 1931) y Atzeneta-Castelló (HIFE, 1934); con cabecera en Borriana, se encuentra la de Borriana-Almassora (Lacorte, 1929).⁴⁰ A diferencia de otras zonas de la provincia, los servicios solicitados de esta clase fueron muy pocos, lo que podría significar la adecuación de la oferta existente en el entorno de la Plana en aquel momento.

Además de las líneas interurbanas, se establecieron en tres municipios de la Plana servicios urbanos, complementarios al del tranvía a vapor, aprovechando las deficiencias de este. Fueron las líneas establecidas entre Castelló y Borriana y sus respectivos graos, y los servicios estivales entre Vila-real y el ermitorio de la Mare de Déu de Gràcia⁴¹. En Castelló, como ya se ha introducido, los primeros servicios al Grau datan de 1920, si bien finalmente fueron dos los empresarios que acabaron explotando esta línea: José Soler Oliva (1925) y Manuel Garrido Salado (1928). El primero planteó también, en 1929, el establecimiento de todo un servicio urbano en la capital de la

³⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-253 y Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.): *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-766.

³⁸Expedientes de líneas, AGA, IDD (04)084, Sig. 14 Exptes. 2 C1; 4 C1; 5 C1 y 6 C1; Sig. 15 Exptes. 12 C2 y 19 C2; Sig. 16 Exp. 14 C3; Sig. 17 Exptes. 21 C4 y 19 C3; Sig. 19. Exp. 28 C6; Sig. 20. Exptes. 2 C7 y 12 C7; Sig. 22 Exptes. 6 C9 y 9 C9. H. de C. 6 de julio de 1927.

³⁹Expedientes de líneas, AGA, IDD (04)084, Sig. 18 Exp. 23 C5 y Sig. 21 Exp. 14 C8.

⁴⁰Expedientes de líneas, AGA, IDD (04)084, Sig. 22 Exp. 6 C9; Sig. 23 Exptes. 6 C10; 7 C10 y 18 C10. H. de C. 1 de diciembre de 1927 y 3 de enero de 1928.

⁴¹H. de C. 27 de junio de 1929.

Plana, con hasta seis líneas, de las cuales sólo una llegó a entrar en funcionamiento.⁴²

En Borriana, se estableció en 1927 una feroz competencia entre Ernesto Cervellera y los carreteros Bautista Canós y Salvador Ribes, en la explotación de las líneas a la estación del Norte, el Grau y el Port. Finalmente, en 1928 Canós y Salvador se hicieron con la exclusiva, al abandonar Cervellera la actividad. La red urbana burrianense se completó en 1932 con la línea a les Alqueries de Santa Bàrbera, de Vicente Garí Boix.⁴³

En Vila-real, la línea estival hasta la Mare de Déu de Gràcia fue establecida en 1929 por Vicente Forcada Miralles, circulando también el siguiente verano. Ese año, 1930, la empresa Lacorte propuso crear un servicio urbano permanente, que no llegó a establecerse.⁴⁴

La competencia que, a nivel estatal, todas estas líneas de autobuses suponían para los servicios ferroviarios y tranviarios se hizo bien patente en la Plana, donde la compañía del tranvía OGC, que atravesaba serias dificultades económicas, acabó abandonando la explotación en 1931, que fue asumida por el Estado.⁴⁵ En cuanto a las líneas coincidentes con los servicios de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Castelló-València y Castelló-Vinaròs), ambas fueron adjudicadas a Norte en 1935, si bien su prestación continuó arrendada a HIFE y AMSA.⁴⁶ Los servicios de clase B coincidentes, por su parte, fueron suspendidos.

En cuanto a infraestructuras, la carretera de Castelló a Tarragona fue incluida en el Circuito Nacional de Firms Especiales de 1926, lo que supuso una importante mejora en las condiciones de esta vía, que vertebraba toda la Plana de N a S.⁴⁷ Por su parte, en Castelló, en 1928 empezó a plantearse la necesidad de dotar a la ciudad con una estación de autobuses⁴⁸ que centralizara las 25 líneas que tenían su cabecera en la capital de la Plana, y que suponían unas 90 expediciones diarias, a las que habría que sumar las 24 de la línea del Grau.

Las paradas de todas estas líneas se hallaban dispersas por diversos puntos de la ciudad (si bien un buen número de ellas partían del garaje de HIFE de Pérez Galdós) lo que dificultaba la interconexión entre los diversos servicios y lastraba el papel de Castelló como intercambiador y

⁴²Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, pp. 108-109

⁴³*H. de C.*, 1 de marzo de 1927; 31 de marzo de 1927; 25 de junio de 1927; 2 de julio de 1927; 8 de mayo de 1928 y 22 de diciembre de 1932.

⁴⁴*Instancia de Vicente Forcada Miralles solicitando establecer un servicio diario de autobuses desde la ciudad hasta el Ermitorio de Ntra. Sra. Virgen de Gracia. Recoge el itinerario y el horario*, Archivo Municipal de Vila-real (AMV-R), Fondo Cultura, Sección Ermitorio, Exp. 6751/1929. *José Peris Gual, en representación de la Sociedad Limitada de Autobuses Lacorte, solicita permiso para establecer un servicio de viajeros en automóvil por el interior de la ciudad. Recoge el itinerario a seguir*, AMV-R, Fondo Abastecimiento, Sección Transporte público, Exp. 6927/1930, [en línea], <http://www.amvila.solucionsinformatiques.com/es/busqueda/documentacion-municipal?DocID=4495> (consultado 6 de mayo de 2018).

⁴⁵Juan Peris Torner, “El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana”, en Aguilar Civera, Inmaculada (Coord.): *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, pp. 105-106.

⁴⁶Expedientes de líneas, AGA, IDD (04)084, Sig. 20 Exp. 2 C7, Sig. 22 Exp. 9 C9 y Sig. 281 Exp. C6/N31.

⁴⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 26-27.

⁴⁸*Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló*. Sesiones del 10 de octubre de 1928 y 28 de noviembre de 1928. AHMC.

punto de articulación de la red provincial de transportes.

Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 con cabecera en los municipios de la conurbación

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-Vinaròs	A	78	4 diarias	Benicàssim...	Norte (HIFE, S.A., AMSA)
Castelló-València	A	67	5 diarias	Vila-real...	Norte (HIFE, S.A.)
Castelló-Cortes	A	77	1 diaria	Moró...	HIFE, S.A.
Castelló-Llucena		33	2 diarias	Moró...	
Castelló-les Useres		37	1 diaria	Moró...	
Castelló-Vistabella	A	72	1 diaria	Moró...	HIFE, S.A.
Castelló-Sant Mateu	A	67	1 diaria	Borriol...	HIFE, S.A.
Castelló-Borriol		9	3 diarias	-	
Castelló-Vilafranca	A	94	1 diaria	Borriol...	HIFE, S.A.
Castelló-Eslida	A	38	2 diarias	Almassora, Borriana...	HIFE, S.A.
Benassal-València	A	138	2 diarias verano	...Castelló, Vila-real...	HIFE, S.A.
Castelló-Morella	A	106	n.d.	Borriol...	HISUMA (HIFE, S.A.)
Grau CS-Vila-real	A	8	1 diaria	Almassora	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Almassora		5	15 diarias	-	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Vila-real	A	7	28 diarias	-	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Borriana	A	14	4 diarias	Almassora/Vila-real	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Moncofa	A	26	4 diarias	Almassora, Borriana...	Lacorte (HIFE, S.A.)
Castelló-Vilanova	A	52	1 diaria	Benicàssim...	AMSA
Castelló-Benlloch		32	2 diaria	Borriol...	
Castelló-Benicàssim		13	1 diaria	-	
CS-Villahermosa	A	66	1 diaria	L'Alcora...	José Catalán Bea
Castelló-Onda	A	22	5 diarias	Vila-real...	Antonio Furió
CS-la Vall d'Uixó	A	25	4 diarias	Almassora, Vila-real, les Alqueries...	AVSA
Castelló-l'Alcora	B	19	1 diaria	Moró	HIFE, S.A.
Artana-Castelló	B	36	1 L, X, S	-	Juan Pla García
Castelló-Viver	B	61	1 diaria	Vila-real...	AVSA
Castelló-Grau	C	4	24 diarias	-	José Soler Oliva
Borriana-Estación	C	2	n.d.	-	Bautista Canós
Borriana-Port	C	3	n.d.	-	Bautista Canós
Borriana-Alqueries Sta. Bàrbera	C	6	n.d.	-	Vicente Garí Boix

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

En 1935, por tanto, se había formado en la Plana una red de comunicaciones bastante tupida, constituida fundamentalmente por los servicios tranviarios y de autobuses, no siempre coordinados

entre sí⁴⁹. La ciudad de Castelló, con cerca de 40.000 habitantes, era el centro de referencia tanto de prácticamente toda la provincia como de la Plana en particular. En total, los municipios estudiados en este apartado habían sumado a lo largo de las dos décadas anteriores más de diez mil habitantes, configurándose en destinos de la incipiente emigración rural, que comenzaba a vaciar los censos de las comarcas del interior.

La tabla 2 recoge todos los servicios con cabecera en alguno de los municipios a los que se refiere este capítulo que estaban en funcionamiento en 1935. Se repartían entre 17 concesiones de clase A, que con sus correspondientes hijuelas daban lugar a 23 líneas; tres servicios discrecionales de itinerario fijo (B) y cuatro urbanos (C), con una extensión total de 1.217 kilómetros y, al menos, 118 expediciones diarias (120 en verano). De este total, corresponden a tráficos internos entre los municipios a los que se refiere este capítulo seis líneas de clase A (el 27%) y las cuatro urbanas, que representan 71 kilómetros (el 6%), realizando 79 expediciones (el 67%).

Respecto al total provincial, las líneas con cabecera en Castelló suponían el 40% de las líneas y el 64% de las expediciones, y las de recorrido exclusivamente interior de esta área suponían el 13% de las líneas y el 42% de las expediciones, mientras que la población residente en estos municipios representaba algo más de un cuarto del total de la provincia, como muestra el gráfico 2.

Gráfico 2. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

En este conjunto de líneas y servicios cabe hacer algunas distinciones. Entre las líneas dirigidas hacia localidades del norte y el oeste hay varias de largo recorrido, que constituyen la matriz de sus respectivas concesiones: Morella, Vinaròs, Sant Mateu, Vilafranca, Vistabella, Villahermosa, Cortes de Arenoso o Vilanova d’Alcolea. Sobre este itinerario base, se establecen a su vez recorridos parciales e hijuelas con destino a puntos intermedios del recorrido: Benicàssim en la de Vilanova, Borriol en la de Sant Mateu o l’Alcora y Llcena en la de Cortes.

⁴⁹H. de C, 29 de diciembre de 1932.

Mapa 1. Líneas internas de la conurbación de Castelló en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Estos recorridos parciales, al incrementar el número de expediciones en esos tramos, permiten absorber la demanda de tráfico entre Castelló y su área de influencia más inmediata, que quedaría insuficientemente atendida con los servicios base. Gracias a estas líneas, se efectúan diariamente hasta siete servicios a Borriol o seis a Benicàssim o a l’Alcora.

Hacia el sur de la capital hay que distinguir entre las líneas dirigidas hacia el Mijares (Onda), la sierra de Espadán (Artana y Eslida) y el Palancia (Viver), que discurren durante un tramo por el gran eje de la Plana antes de desviarse hacia el interior, y las que forman parte íntegramente de este gran eje. De entre estas últimas, sólo unas pocas superan los 20 kilómetros de longitud (Moncofa y la Vall d’Uixó), que bien marcan el límite meridional del área de influencia de Castelló

(Moncofa),⁵⁰ o se adentran directamente en el área de influencia valenciana (líneas a Viver y a València).

Mapa 2. Servicios internos que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

El grueso de servicios hacia la Plana es de corto recorrido y elevada frecuencia, y comunican la capital con los municipios más próximos, que acabarán formando la futura conurbación. Estas líneas representan, por sí solas, una buena parte del total de los servicios: Almassora (21 servicios diarios), Vila-real (32) y Borriana (8), que se suman a los del tranvía a vapor.

La diferencia entre el número de tráficos internos efectuados entre los municipios de la actual conurbación y los del resto de la provincia permite establecer dos coronas alrededor de la ciudad de Castelló: una primera con alta intensidad de servicios (Almassora y Vila-real) y una segunda que se amplía hasta Benicàssim, Borriol, l’Alcora y Borriana. Fuera de esos límites, la oferta decrece

⁵⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 262.

bruscamente (salvo algunos destinos concretos), mostrando el menor grado de relaciones existente entre esos destinos y la capital.

Dentro del área a la que se refiere este capítulo, el otro municipio con alguna cabecera de línea fue, hasta 1933, Borriana, a pesar de tener un peso demográfico inferior al de Vila-real. La ciudad de Borriana, con unos quince mil habitantes, había sido cabecera hasta 1933 de una línea a València, a cuya explotación renunció aquel año su concesionaria. Seguían en funcionamiento, en cambio, líneas urbanas a la estación y a diversos caseríos marítimos.

En cuanto a las empresas, el cambio en el marco legislativo y la introducción del sistema de exclusivas acabó favoreciendo enormemente a HIFE,⁵¹ que obtuvo buena parte de las concesiones con cabecera en Castelló. Esta situación de predominio todavía se acrecentó más a partir de 1933, cuando absorbió a HISUMA y a Autobuses Lacorte, S.L. Esta última empresa, aunque operaba sólo media decena de líneas, era la segunda del sector provincial en recaudación, al tratarse de los servicios entre Castelló y la Plana Baixa, los de mayor tráfico y número de expediciones. En 1935, HIFE es concesionaria u operadora de 13 de las 17 concesiones, que representan el 65% de las expediciones.

En un discreto tercer lugar se encontraba Autos Mediterráneo, con sede en Castelló y cuatro líneas (una de ellas compartida con HIFE), que suponían el 6% de las expediciones interurbanas. La seguían otros particulares y empresas radicados en otros municipios de la provincia, que operaban itinerarios entre sus respectivas localidades y la capital: AVSA, Antonio Furió, José Catalán y Juan Pla.

En cuanto a los servicios de naturaleza urbana, el de Castelló es operado por Soler, mientras que los de Borriana se reparten entre los de Canós (estación, Grau y Port) y Garí (Sta. Bàrbera). La ausencia de datos respecto a las líneas urbanas de Borriana impide establecer correlaciones entre estas y las de Castelló, aunque comparando las cifras de recaudación de sus operadoras se observa la gran diferencia de tráfico existente entre ambas, con unos ingresos catorce veces superiores en el caso castellonense.

En otros aspectos, estos datos de recaudación resultan poco relevantes al no estar desglosados por líneas, incluyéndose en la tabla 3 únicamente las empresas y particulares con sede en Castelló o Borriana.

El peso que los servicios a los municipios de la futura conurbación de Castelló suponían se puede vislumbrar acudiendo a los datos de recaudación de 1933, último ejercicio en el que aparece Lacorte como empresa independiente. Dada la similitud entre la suma de los ingresos de HIFE y Lacorte en 1933 (1,3 millones), y los resultados obtenidos por HIFE en 1935, no resulta descabellado inferir que unas 600.000 de los 1,4 millones de pesetas de la recaudación de HIFE en 1935 (el 42%)

⁵¹Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

corresponden a las líneas de Castelló a Almassora, Vila-real, Borriana y, en menor medida, Moncofa. Los concesionarios domiciliados en estos municipios obtuvieron en conjunto en 1935 una recaudación de 1.767.365,22 pesetas.

Tabla 3. Recaudación en 1933 y 1935 de las empresas domiciliadas en Castelló y Borriana (pts.):

Año	1933			1935		
Empresa	Por viajeros	Por mercancías	Total	Por viajeros	Por mercancías	Total
HIFE, S.A.	742.099,02	56.882,83	798.981,85	1.377.052,98	68.038,72	1.445.091,72
Lacorte	596.211,38	3.265,97	599.477,35	HIFE, S.A.	HIFE, S.A.	HIFE, S.A.
AMSA	-	-	227.435,85	-	-	224.008,20
José Soler Oliva	-	-	65.675,00	-	-	93.545,30
Bautista Canós Fortea	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	4.096,00
Vicente Garí Boix	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	624,00

Fuente: *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS. Elaboración propia.

4. 1935-1961

La Guerra Civil supuso la suspensión de los servicios, especialmente a partir de 1937 y 1938, cuando la situación se fue agravando y los combates se aproximaban hacia la Plana. A partir del otoño de 1938, con el frente estabilizado entre Nules y Almenara, se fueron restableciendo algunas líneas hacia el norte de la capital, mientras que hacia el sur los servicios sólo llegaban hasta Vila-real y Borriana.⁵²

Las restricciones, desabastecimientos y carencias fueron comunes a las del resto de la provincia, si bien las empresas más poderosas, como HIFE, disponían de mayores recursos para subsistir que los pequeños concesionarios. En 1941 se había restablecido la circulación, en condiciones enormemente precarias, en las líneas de Castelló a Almassora, Borriol, Borriana, Cortes de Arenoso, Eslida, el Grau, Llucena, Onda, Sant Mateu y Tírig, les Useres y Atzeneta, València, la Vall d'Alba, la Vall d'Uixó, Vilanova, Vilafranca, Vila-real, Villahermosa, Vinaròs, Vistabella y Viver. Se habían combinado expediciones en el caso de la línea a les Useres y Atzeneta y suprimido servicios en la mayoría de líneas. En cambio, la apertura de nuevas vías por el Mijares permitió crear una línea hasta Puebla de Arenoso; también se estableció una línea hasta Betxí. En Borriana, se restablecieron los servicios urbanos a la estación, Grau y Port y se recuperó la línea Borriana-València, pero no así la de les Alqueries de Santa Bàrbera, que tardó más en reanudar la circulación.⁵³

La reducción de expediciones en los tráficos internos entre Castelló y sus municipios circundantes fue patente y constante a lo largo de toda la postguerra: Almassora pasó de 15 expediciones diarias directas en 1935 a cuatro en 1947; Borriana de cuatro a tres; Borriol de tres a dos; y Vila-real de 28

⁵²*Mediterráneo*, 24 de enero de 1939.

⁵³*Guía comercial de Castellón 1941*, pp. 201-210.

a nueve, que se fueron recuperando a lo largo de los años 50.⁵⁴

En cuanto a infraestructuras, hubo pocas variaciones a lo largo de la postguerra, centrándose la mayor parte de los trabajos en la reconstrucción. La aplicación del Plan Peña⁵⁵ no supuso en la práctica más que unos cambios de nombre, con la conversión de la carretera de Barcelona a Cádiz en la N-340, y la denominación de las carreteras comarcales como la C-232 (Castelló-Rubielos de Mora, por Lluçenà), C-236 (Castelló-Borriana) y C-238 (Castelló-Sant Mateu). De Borriana, por su parte, surgía la C-223 del puerto a Fuentes de Ayódar y la C-225 a Nules. A todas ellas habría que añadir las locales de Castelló al Grau, Benicàssim, Ribesalbes, la del Grau de Castelló a Almassora y las que unían Borriana con sus Poblados Marítimos.

Los servicios ferroviarios y tranviarios, interrumpidos también durante la guerra, se restablecieron a partir de 1940 en condiciones muy precarias. La línea de Norte pasó a manos de la recién creada RENFE en 1941, con una importante merma en el material móvil, lo que junto con el resto de carencias y el mal estado de la infraestructura provocó una disminución de servicios respecto a antes de la guerra.⁵⁶

La situación no empezó a normalizarse hasta principios de los 50, con la reducción de los tiempos de viaje y la introducción de los TAF y los ferrobuses. El año 1954 se registró el máximo de tráfico de viajeros, iniciándose a partir de 1959 un vertiginoso descenso, siendo las estaciones de Castelló y Borriana las que más billetes despachaban de la provincia.⁵⁷

En la década de los 40 se impulsó un necesario proyecto de electrificación de la Panderola que finalmente no prosperó, sumiéndose desde entonces este servicio en una lenta agonía por la falta de inversiones, la inadecuación tanto de las infraestructuras como del material móvil, y los parámetros poco competitivos que ofrecía frente a los servicios de autobuses. Esto se tradujo en un preocupante descenso del volumen de negocio, a pesar del importante incremento de la población en las áreas servidas por este medio.⁵⁸

En Borriana, la línea del tranvía a vapor fue prolongada en 1948 desde el Grau hasta el puerto, aunque en 1956 fue clausurada toda la sección entre Borriana y el Grau, así como la circulación de viajeros entre Vila-real y Borriana, una decisión que hay que enmarcar en la comentada crisis que atravesaba el obsoleto tranvía a vapor. Pese a ello, en el verano de 1961 tuvo que reabrirse la circulación para absorber la gran demanda de tráfico hasta las playas de Borriana.⁵⁹

Paralelamente a todas las dificultades y el abandono que atravesaba la Panderola, en 1941 la

⁵⁴Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1947*, Imprenta Mialfo, Castelló, 1947, pp. 232-236.

⁵⁵Ley 11 de abril de 1939, aprobando el Plan de Obras Públicas, *BOE*, 25 de abril de 1939.

⁵⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 203-204.

⁵⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 210-220.

⁵⁸Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Aguilar Civera, Inmaculada (Coord.): *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, pp. 65-66.

⁵⁹*Mediterráneo*, 10 de agosto de 1961.

Diputación Provincial impulsó el proyecto de creación de un servicio interurbano de trolebuses. Esta decisión, coetánea a la de la fallida electrificación del tranvía, cabe enmarcarla en la grave carencia de combustibles por la que atravesaba España en la inmediata postguerra, que llevó a las autoridades a promocionar este tipo de alternativas a los vehículos de motor térmico.⁶⁰ Pero también muestra la falta de una política coordinada en materia de transportes, al llegar a coexistir en la Plana durante algunos años hasta tres medios distintos, todos ellos bastante precarios: el tranvía a vapor, los autobuses y los trolebuses.⁶¹

Esta Red de Trolebuses de La Plana fue aprobada en 1942, y debía extenderse por Benicàssim, Castelló y Grau, Vila-real, Borriana, Nules y la Vall d'Uixó, «acortando las distancias de tal manera que todas estas importantes poblaciones quedarán prácticamente convertidas en barriadas castellonenses, en beneficio y prosperidad de todas»,⁶² como anunciaba la propaganda oficial, presagiando la futura conurbación.

Sin embargo, numerosos problemas técnicos y burocráticos fueron retrasando la implantación de la RTLP durante casi dos décadas, hasta 1960, cuando se anunció el concurso para su explotación, con circulación limitada al tramo entre el Grau de Castelló y Vila-real. Pero las circunstancias habían cambiado mucho en esos años: el suministro de combustibles se había normalizado, y el transporte por carretera se había desarrollado a gran velocidad, desapareciendo las condiciones que hicieron en su día plantearse la alternativa del trolebús, un medio de transporte que había quedado claramente desfasado. Pese a todo, en 1961 se procedió a la inauguración de la línea, adjudicada a La Valenciana, S.A.⁶³

La Plana inició, especialmente a partir de 1950, un gran crecimiento demográfico que se centró, principalmente, en Castelló y Vila-real, que ganaron peso específico respecto al resto de municipios, y que fue menos intenso en Borriana, que pasó a representar sólo un 16% del total de la población, frente al 18% de las décadas anteriores. La Plana se convirtió en receptora de una inmigración todavía predominantemente provincial, que provenía de los municipios del interior.

Castelló alcanzó en 1960 los 62.493 habitantes (15.667 más que en 1940), concentrando la mitad de la población del área, mientras que Vila-real o Almassora mostraban ritmos de crecimiento más lentos, con incrementos de en torno a 4.000 y 2.000 habitantes. Borriana se estancaba demográficamente tras la pujanza que había experimentado durante el siglo anterior, mientras que Benicàssim o Borriol seguían siendo pequeños núcleos rurales ajenos todavía al incipiente proceso

⁶⁰Escrito de la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte dirigido al gobernador civil de Castelló, en el que se insta a tomar en consideración las ventajas de los vehículos de tracción eléctrica, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exp. IA-111.

⁶¹Juan Peris Torner, "La historia se repite", *Compartir conocimientos* (blog), 1 de marzo de 2013, [en línea], <https://compartirkonocimientos.com/la-historia-se-repite/> (consultado 10 de mayo de 2018).

⁶²Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1947*, p. 31.

⁶³Juan Peris Torner, "La historia se repite", *Compartir conocimientos* (blog).

de urbanización, si bien el primero se consolidaba como destino vacacional, con creciente afluencia de veraneantes procedentes de la propia ciudad de Castelló.

El esquema de líneas de la postguerra siguió siendo prácticamente idéntico al de los años 30, si bien la totalidad de las líneas interurbanas con cabecera en Castelló y Borriana eran explotadas por las cuatro principales empresas: HIFE, AMSA, AVSA y Furió, desapareciendo los pequeños autónomos⁶⁴. La primera ejercía un dominio absoluto, con servicios de Castelló al Maestrat, els Ports, l'Alcalaten y la Plana (líneas de Castelló a Sant Mateu, Vilafranca, Vistabella, Morella y Alcañiz, Atzeneta, Cortes, Artana y Eslida, Almassora, Vila-real, Borriana, Moncofa y Grau de Castelló-Almassora y Borriana-València), además de operar las concesiones de RENFE Castelló-València y Castelló-Vinaròs (esta última conjuntamente con AMSA).

Autos Mediterráneo limitaba sus servicios al litoral norte de la capital y al Pla de l'Arc (líneas a Benicàssim, la Vall d'Alba y Vilanova d'Alcolea), mientras que AVSA y Furió comunicaban la capital provincial con sus respectivas subáreas, la Vall d'Uixó y Onda respectivamente. El primero con prolongaciones hasta el Alto Palancia (Segorbe), y el segundo por el valle del Mijares, a Puebla de Arenoso y Fuentes de Ayódar.

El esquema era, pues, el mismo que anteriormente, pero con un radio de acción mayor, al ampliarse los servicios directos entre Castelló y el resto de la provincia, con líneas hasta Morella y Alcañiz por el norte y hasta Puebla de Arenoso y Fuentes de Ayódar por el suroeste. Todo ello, sin embargo, no modificó sustancialmente la estructura de las áreas de influencia en la provincia, pues si bien se reforzó la capacidad de atracción de la capital, no eclipsó el dominio de Vinaròs sobre el Baix Maestrat y els Ports, ni la gravitación del Alto Palancia hacia València.

En cuanto a los tráficos internos en la actual conurbación de la Plana, la red de autobuses no sufrió modificación alguna en cuanto a su estructura, aunque sí se produjo un incremento progresivo del número de expediciones tras los recortes de la postguerra: la línea Castelló-Almassora alcanzó las 19 diarias; la de Vila-real, 17; la de Castelló-Borriana se incrementó hasta las siete; la de Borriana-València hasta las tres; la de Castelló-Benicàssim hasta las cuatro y la de Borriol recuperó la tercera expedición diaria. La línea Grau de Castelló-Vila-real mantuvo el servicio diario.⁶⁵

Junto a estas líneas interurbanas, se fueron recuperando y estableciendo en Castelló, Vila-real y Borriana otros servicios con circulación limitada a sus propios términos municipales, y operados bajo diversas formas administrativas.⁶⁶ Los hubo que fueron considerados como interurbanos,

⁶⁴Tras la breve incursión entre 1943 y 1954 de la empresa Revest, concesionaria de la línea entre Castelló y la Serra d'en Galceran, esta fue transferida finalmente a AMSA. Juan Peris Torner, "Félix Irún Pardo...", *Compartir conocimientos* (blog).

⁶⁵Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, pp. 15-24.

⁶⁶La de Castelló-Grau alcanzó en 1958 las 32 expediciones diarias en invierno y las 64 en verano. En 1960 fue transferida a favor de HIFE, que había absorbido a la empresa de Soler, incrementándose el servicio estival hasta las 72 expediciones diarias. Las de Borriana siguieron en manos de Canós, mientras que la del ermitorio de la Mare de Déu de Gràcia era explotada por HIFE (Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la*

siendo por tanto de titularidad estatal: Castelló-Grau y Borriana-estación-Grau-Port. El de Borriana-Alqueries de Santa Bàrbera, en cambio, se siguió operando mediante una autorización municipal hasta los años 70, mientras que el de Vila-real-Mare de Déu de Gràcia se prestaba mediante una autorización provisional, hasta que en 1961 fue solicitado por HIFE como hijuela de la línea Castelló-Vila-real-Borriana.⁶⁷

Frente a esta serie de líneas, que denominaremos como perirurbanas para evitar futuras confusiones, en 1961 se inauguró un servicio propiamente urbano en la ciudad de Castelló, titularidad del Ayuntamiento y operado por la empresa La Valenciana, S.A. La iniciativa se planteó en 1959 ante el incesante aumento de la población, el irregular crecimiento urbano y la aparición de los primeros problemas significativos de tráfico.⁶⁸ Estaba compuesto por cinco líneas, y de él se trata más ampliamente en el capítulo correspondiente.

Esta variedad en las formas administrativas de prestación de los servicios responde tanto a la vaguedad de la legislación en vigor como a la indefinición de los cascos urbanos, que provocaba en muchas ocasiones el solapamiento de competencias entre las administraciones local y estatal.⁶⁹ El caso más conflictivo, seguramente por la elevada recaudación de la explotación en disputa, fue el de la línea Castelló-Grau.

Las dudas sobre la inclusión o no del caserío marítimo del Grau en el casco urbano castellonense habían provocado históricamente conflictos sobre la naturaleza urbana o interurbana de la línea, y con ello sobre la Administración competente para su adjudicación: Ayuntamiento o Ministerio. Ya desde los años 30 existió confusión en este aspecto,⁷⁰ resolviéndose finalmente a favor de la Administración central, considerándose una línea titularidad del Estado a pesar de discurrir íntegramente por el término municipal castellonense.⁷¹ Independientemente de esta peculiaridad administrativa, en este trabajo se opta por incluir la del Grau en el capítulo referido a las líneas urbanas, de manera que aquí sólo se hace mención de la misma.

Tabla 4. Líneas de titularidad estatal con cabecera en los municipios de la conurbación de Castelló, en explotación en 1961

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-Vinaròs (V-1768: cs-38)	78	3 lab, 2 fest, 4 verano	Benicàssim...	RENFE (HIFE, S.A. y AMSA)
Castelló-València	67	3 lab	Vila-real...	RENFE (HIFE,

Plana, p. 21. Expedientes de adjudicación de líneas , AGA, IDD (04)061, Caja 225, Exp. 6498 y Caja 350, Exptes. 7350 y 7360. Solicitud de HIFE de la línea entre Borriana y les Alqueries de Santa Bàrbera, explotadas por Canós mediante una concesión municipal, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HIFE).

⁶⁷Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 225, Exp. 6498.

⁶⁸Actas del Pleno del Ayuntamiento de Castelló de 2 de febrero de 1959 y de la sesión de la Comisión Permanente del 5 de octubre de 1960, en AHMC.

⁶⁹Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 231-232.

⁷⁰Expediente adjudicación línea Castelló-Grau, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 20 C10

⁷¹Actas de la sesión de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 16-10-1963, en AHMC.

(V-1737)				S.A.)
Castelló-Morella-Alcañiz (V-499)	110+72	1 lab	Borriol...	HIFE, S.A.
Castelló-Sant Mateu (V-1338)	67	1 lab	Borriol...	HIFE, S.A.
Castelló-Borriol (V-1338)	9	3 lab, 1 fest	-	HIFE, S.A.
Castelló-Vilafranca (V-710: cs-19)	94	1 lab	Borriol...	HIFE, S.A.
Castelló-Albocàsser (V-710: cs-19)	61	1 lab	Borriol...	HIFE, S.A.
Castelló-la Font d'en Segures (V-710: cs-19)	80	1 diario verano	Borriol...	HIFE, S.A.
Castelló-Vistabella (V-856: cs-24)	72	1 lab	Moró...	HIFE, S.A.
Castelló-Atzeneta (V-856: cs-24)	46	1 lab	Moró...	HIFE, S.A.
Castelló-Vilafamés (V-856: cs-24)	22	1 L, S, D	Moró	HIFE, S.A.
Castelló-Cortes (V-182)	77	1 lab	Moró...	HIFE, S.A.
Castelló-Villahermosa (V-182)	46	1 lab	Moró...	HIFE, S.A.
Castelló-Llucena (V-182)	33	2 lab	Moró...	HIFE, S.A.
Castelló-l'Alcora (V-182)	19	2 lab, 1 fest	Moró	HIFE, S.A.
Castelló-Eslida (V-426: cs-14)	38	2 lab	Vila-real, les Alqueries, Borriana...	HIFE, S.A.
La Vilavella-Castelló (V-426: cs-14)	20	1 lab	Vila-real, les Alqueries, Borriana...	HIFE, S.A.
Castelló-Artana (V-529)	26	1 lab	Vila-real, les Alqueries...	HIFE, S.A.
Castelló-Betxí (V-529)	14	1 lab, 2 fest	Vila-real, les Alqueries	HIFE, S.A.
Castelló-Borriana (V-1366: cs-32)	14	7 diarias	Vila-real	HIFE, S.A.
Castelló-Vila-real (V-1366: cs-32)	7	17 diarias	-	HIFE, S.A.
Vila-real-Mare de Déu de Gràcia (V-1366: cs-32)	3	5 lab, 8 fest verano	-	HIFE, S.A.
Castelló-Moncofa (V-1197)	26	2 lab	Almassora, Borriana...	HIFE, S.A.
Grau CS-Vila-real (V-1854)	12	1 diaria	Almassora	HIFE, S.A.
Castelló-Almassora (V-1854)	5	19 diarias	-	HIFE, S.A.
Castelló-Grau (V-1908: cs-41)	7	32 diarias inv; 72 ver.	-	HIFE, S.A.
Castelló-Vilanova	52	1 diaria	Benicàssim...	AMSA

(V-254: cs-10)				
Castelló-Torreblanca (V-254: cs-10)	37	1 diaria	Benicàssim...	AMSA
Castelló-Benicàssim (V-254: cs-10)	13	4 diarias	-	AMSA
Castelló-la Vall d'Alba (V-256: cs-11)	39	1 lab	Borriol...	AMSA
Castelló-Onda (V-2147; cs-43)	21	9 lab, 5 festivos.	Vila-real...	Furió, S.L.
CS-Puebla de Arenoso (V-1120; cs-29)	89	1 lab, diaria en verano.	Vila-real...	Furió, S.L.
Castelló-Argelita- Ludiente (V-1120; cs-29)	45	1 laborables	Vila-real...	Furió, S.L.
CS-Fuentes de Ayódar (V-413: cs-13)	47	1 lab, diaria en verano.	Vila-real...	Furió, S.L.
Onda-València (V-1402; cs-34)	72	2 laborables, 1 festivos	...Vila-real...	Furió, S.L.
CS-la Vall d'Uixó (V-1397: cs-33)	25	9 diarias	Vila-real, les Alqueries...	AVSA
Castelló-Segorbe (V-2140)	52	1 lab	Vila-real, les Alqueries...	AVSA
Borriana-València (V-1430)	54	3 lab	Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HIFE, S.A.
Estación-Borriana-Grau- Port (V-1106: cs-28)	10	7 est.; 6 Grau inv, 12 ver.	-	Canós

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Como se puede apreciar, siguen siendo de aplicación para la descripción de la red de líneas exactamente las mismas características generales que en 1935, salvo el apreciable incremento de los servicios en algunos trayectos entre Castelló y su entorno más inmediato. A las líneas incluidas en la tabla 4 habría que sumar el urbano de Castelló, la línea del trolebús y el servicio entre Borriana y les Alqueries de Santa Bàrbera, prestado mediante autorización municipal.

Se explotaban en 1961 23 concesiones de autobuses con 39 itinerarios, tres de los cuales corresponden a los servicios periurbanos de Castelló-Grau, Borriana-estación-Grau-Port y Vila-real-Mare de Déu de Gràcia, a los que habría que añadir la línea de les Alqueries de Santa Bàrbera y las urbanas de Castelló, que no se incluyen en el cuadro.

Suponen todas ellas una extensión total de 1.681 kilómetros, realizándose entre 157 y 208 expediciones diarias según la temporada, de las cuales 45 y 94, respectivamente, corresponden a servicios de los denominados periurbanos.

De todo el conjunto anterior, corresponden a tráficos internos entre los municipios de este capítulo la totalidad de las concesiones V-1366 (Castelló-Borriana con hijuelas), V-1854 (Grau de Castelló-Vila-real, con hijuelas), V-1908 (Castelló-Grau) y V-1106 (Borriana-estación-Port), así como

recorridos parciales de la V-1338 (Castelló-Sant Mateu) y V-254 (Castelló-Vilanova), la línea de les Alqueries de Santa Bàrbera, el urbano de Castelló y el trolebús.⁷²

Mapa 3. Líneas internas de la conurbación de Castelló en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Descartando estos tres últimos, suponen un total de 9 líneas (el 23%), 80 kilómetros (el 5%) y 101 expediciones en invierno y 150 en verano (el 64% y el 72% del total, respectivamente). Respecto al total provincial, las líneas con cabecera en Castelló suponían el 48% de las líneas y el 73% de las expediciones, y las de recorrido exclusivamente interior de esta área suponían el 11% de las líneas y el 53% de las expediciones. Por primera vez los servicios internos suponían más de la mitad del total provincial, mientras que el peso demográfico de estos municipios en el conjunto de la provincia apenas se había incrementado hasta suponer un tercio del total.

⁷²Se estima que el trolebús realizaba una media diaria de alrededor de 65 viajes, según recoge Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, p. 105.

Una muestra de los diversos autobuses de HICID que han realizado el servicio entre Castelló y Almassora en las últimas décadas. Imagen 1 (arriba izq.). Iclorsal Urci de piso semibajo, de 1995. Imagen 2 (arriba dcha.) . Hispano V.O.V. II, con aire acondicionado, piso bajo y rampa, de 1998. Imagen 3 (abajo izq.). Castrosua CS-40 City II, de 2004. Imagen 4 (abajo dcha.). Mercedes-Benz Citaro de 2016.

Foto: Carlos Pérez Barbosa. Castellón, 10 julio 2004

Foto: Carlos Pérez Barbosa. Castellón, 8 octubre 2016

Fuente: Imágenes 1 y 4, colección Carlos Pérez Barbosa; imagen 2, colección Ferran Mena; imagen 3, colección Antonio Moreno.

Imagen 5. Un autobús Scania Unicar U90 de HICID atraviesa les Alqueríes, realizando un servicio escolar en febrero de 1995.

Fuente: Fotografía de Vicente Martí, archivo *Levante de Castelló*.

Mapa 4. Servicios internos que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

De estos datos resulta conveniente destacar que estas líneas internas, representando sólo el 5% del kilometraje de todos los servicios con cabecera en municipios de la conurbación, suponen entre el 64% y el 72% de las expediciones, a las que hay que añadir las del tranvía a vapor, las del trolebús y los servicios urbanos. Comparando estos porcentajes con los de 1935, se observa que el peso relativo de estas líneas ha crecido en diez puntos, lo que muestra el incremento de la intensidad de los servicios entre estos municipios, aunque en un porcentaje inferior al crecimiento demográfico experimentado en el mismo periodo, que se puede situar en torno al 30%.

En cuanto a las empresas, el dominio de HIFE es absoluto, operando el 65% de las líneas y realizando el 75% de las expediciones. En cuanto a los servicios internos, explota también el 65% de las líneas, que representan hasta el 90% del total de expediciones. Muy atrás quedan el resto de concesionarias: AMSA (1 línea, 4% de expediciones), Canós (1 línea, 9% de expediciones, sin contar la de Borriana-Alqueries de Santa Bàrbara) y La Valenciana, con el trolebús y el urbano

castellonense.

Gráfico 3. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Los datos de recaudación y flota, al no estar desglosados por líneas, son poco representativos, especialmente en las empresas que operan en toda la provincia. En todo caso, se muestran, a modo meramente ilustrativo, las flotas y la tributación de las sociedades domiciliadas en Castelló y Borriana.

Tabla 5. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial por las concesionarias domiciliadas en Castelló y Borriana en 1961 (pts.)

Empresa	Impuesto industrial (pts.)
HIFE, S.A.	147.770
AMSA	29.369
Bautista Canós	7.160

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277. Elaboración propia.

Tabla 6. Autobuses asignados a las líneas de la conurbación de Castelló en 1961, por concesionarias. Antigüedad y capacidad de las mismas

Empresa	Flota	Plazas	Antigüedad media
HIFE, S.A.	69	3.500	12
AMSA	25	830	9
Bautista Canós	7	133	25
Herederos de José Soler (*)	8	170	25

(*) Datos correspondientes al año 1960.

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928; Fichas de matrículas, en JPT. Elaboración propia.

5. 1961-1986

El fuerte crecimiento demográfico iniciado en la década de los 50 se intensificará enormemente a partir de los años 60, cuando la Plana recibe «importantes aportaciones de inmigrantes, tanto del interior de la provincia como también de otras comunidades (Andalucía, Castilla-La Mancha, etc.)»,⁷³ que se suman al crecimiento natural de la población. El resultado, un incremento del censo en los municipios estudiados de más de 91.000 habitantes, de los cuales 63.000 corresponden a la ciudad de Castelló, que concentra en 1981 el 60% de la población del área. Vila-real gana más de 13.000 personas, Borriana 6.387 y Almassora 5.032, aunque pierden todas ellas peso relativo en el conjunto a favor de la capital. Borriol, por su parte, fue el único de los municipios del área que perdió población, mostrando un comportamiento demográfico todavía propio del interior rural, aunque a finales de los 70 comenzaron a proliferar en diversos puntos de su término algunas urbanizaciones.

Benicàssim, tras mantener durante la década de los 60 su censo casi sin variaciones, duplicó durante la siguiente década su población, produciéndose una espectacular expansión urbanística por la línea de la costa, donde se construyeron numerosas segundas residencias, la mayoría de ellas empleadas como casas de veraneo por los propios castellonenses, que supusieron la creación de un continuo urbano entre el Grau de Castelló y Benicàssim.⁷⁴

En cualquier caso, el crecimiento urbanístico fue general en todos los municipios de la Plana,⁷⁵ y la mayoría de ocasiones bastante desordenado, marcadamente vertical en algunos casos (centro de Castelló, especialmente) o, rompiendo el modelo tradicional de ciudad compacta, mediante grupos periféricos desparramados por los términos municipales (Almassora, Vila-real, Castelló), en general con una escasa o nula dotación en infraestructuras y servicios, lo que supuso que una importante masa de población debiera desplazarse para acceder a los servicios básicos.

La consolidación de las playas como destino turístico y de veraneo supuso, por su parte, tanto el incremento de los ya tradicionales y masivos desplazamientos estivales entre los cascos urbanos y las playas más cercanas (de Castelló al Grau y Benicàssim, de Almassora a su playa, o de Vila-real y Borriana a las playas de Borriana), como la construcción en estas zonas costeras de numerosas segundas residencias que a su vez generaban, durante el verano, nuevos tráficos pendulares entre los núcleos urbanos y las nuevas urbanizaciones. El caso más destacado y de mayor densidad poblacional fue el ya mencionado de Benicàssim, pero fenómenos de urbanización a menor escala se dieron también en el Grau de Castelló, Almassora y el Grau de Borriana, así como en el entorno fluvial de la Mare de Déu de Gràcia de Vila-real.

⁷³Francisco José Guerrero Carot, "La Plana y el interior castellonense...", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 125.

⁷⁴Vicent Ortells Chabrera, *Geografía Urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*, pp. 105-106.

⁷⁵Vicent Ortells Chabrera, *Geografía Urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*, p.p 91-172.

También la creación de polígonos industriales a lo largo de los principales ejes de comunicación⁷⁶ acabó derivando con los años en la creación de un continuo urbano industrial entre los municipios de Castelló, Almassora y Vila-real, siguiendo el eje de la N-340 y la prolongación de la avenida València, precedente de la actual conurbación. Esta periferalización en la ubicación de muchas industrias, así como el desarrollo industrial de otros municipios cercanos como Onda o l'Alcora, supuso también un incremento destacado de los desplazamientos diarios a los lugares de trabajo.⁷⁷ La apertura de centros comerciales en la periferia de la ciudad de Castelló, con gran capacidad de atracción, también generó tráfico hasta entonces inexistentes. Sin embargo, la creación a lo largo de las siguientes décadas de diversos tipos de infraestructuras educativas y de servicios en otros municipios de la provincia (institutos, ambulatorios), alivió el papel hasta entonces casi exclusivo que la capital provincial representaba como centro provincial de referencia en ámbitos como la enseñanza media.

Tabla 7: evolución de la IMD en diversas carreteras de la Plana entre 1960 y 1980

Carretera	Tramo	IMD 1960	IMD 1965	IMD 1970	IMD 1975	IMD 1980
N-340	Benicàssim-Castelló	De 2.000 a 5.000 vehículos	De 2.000 a 5.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos
N-340	Castelló-Vila-real	De 2.000 a 5.000 vehículos	De 5.000 a 10.000 vehículos	Más de 20.000 vehículos	Más de 20.000 vehículos	Más de 20.000 vehículos
N-340	Vila-real-Nules	De 2.000 a 5.000 vehículos	De 5.000 a 10.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos	De 10.000 a 15.000 vehículos
C-236	Castelló-Borriana	De 250 a 500 vehículos	De 1.000 a 2.000 vehículos	De 2.000 a 5.000 vehículos	De 5.000 a 10.000 veh.	De 5.000 a 10.000 veh.

Fuente: “Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento, [en línea], <https://www.fomento.es/areas-de-actividad/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/mapas-de-trafico/serie-historica-mapas/serie-historica> (consultado 12 de mayo de 2018). Elaboración propia.

Como se puede apreciar, todos los factores hasta ahora comentados supusieron un aumento significativo en los tráfico internos, lo que unido a la generalización del uso del automóvil particular, provocó un espectacular incremento de la IMD del tráfico en las carreteras de la Plana, hasta el punto de colapsar las infraestructuras existentes, especialmente en las travesías urbanas. Sin duda la principal actuación en infraestructuras durante esta etapa fue la entrada en servicio, entre 1974 y 1978, de la autopista A-7 en los tramos correspondientes a estos municipios. Una obra colosal que, sin embargo, no respondió a las expectativas de tráfico, estando, como apunta Sanchis Deusa, infrautilizada, a consecuencia de su sistema de peaje.⁷⁸ Esto minimizó su capacidad para

⁷⁶Además de en el Grau de Castelló, donde en 1967 se ubicó el polígono de El Serrallo, con la refinería de petróleo y la central térmica.

⁷⁷Este asunto ha sido estudiado por Joan Carles Membrado, en *La indústria ceràmica de la Plana de Castelló*, Diputación de Castelló, Castelló, 2001, pp. 354-366.

⁷⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 33.

absorber tráfico de las otras vías, la N-340 fundamentalmente, lo que hubiera podido contribuir a aliviar la situación de esta última.

En cuanto al resto de la red viaria, las principales actuaciones se limitaron a la construcción de las variantes de la N-340 a su paso por Benicàssim y Vila-real y la apertura de la N-225 de acceso al Grau de Castelló desde la N-340. Otras actuaciones menores, pero de gran importancia, fueron la apertura en 1962 de una nueva carretera entre Castelló y el Grau, que recibió entonces el nombre de avenida del Mar, y la prolongación de la avenida Casalduch hasta la carretera de Almassora, a principios de los 70.

Durante estos años se mejoraron también los servicios ferroviarios, con la incorporación de más ferrobuses en la línea València-Castelló y una racionalización de los horarios, así como la electrificación, en 1973, de la red entre València y Tarragona y la entrada en servicio en julio de 1985 de la doble vía electrificada entre Castelló y Borriana.⁷⁹ También se incrementaron los servicios de larga distancia, con los TER València-Barcelona, nuevos Talgo III y finalmente, en 1986, la entrada en servicio del Intercity también entre ambas capitales.⁸⁰

Todas estas mejoras, sin embargo, no supusieron un incremento de viajeros, sino más bien todo lo contrario, experimentándose un fuerte descenso en el número de billetes despachados: en 1981 Borriana vendió un 72% menos de billetes respecto a 1959, y Vila-real un 64% menos. Pese a todo, Castelló fue una de las pocas estaciones que incrementó el tráfico, despachando en 1981 un 103% más que en 1959, aunque presentaba un reducido movimiento diario de viajeros de cercanías, de entorno a los 1.000 diarios⁸¹.

En el entorno estricto de la Plana, en 1963 fue definitivamente clausurado el servicio del tranvía a vapor, finalizando así la larga decadencia de un medio que hacía ya tiempo había quedado obsoleto. No obstante, la Panderola todavía transportaba a más de 900.000 viajeros anuales, que tuvieron que ser asumidos por el autobús, reforzándose los servicios en las líneas de Almassora (de 20 a 34 expediciones diarias) y Vila-real (de 17 a 30).⁸²

Poco después del fin del tranvía, finalizó también la corta singladura del trolebús, cuyo servicio fue suspendido en 1969, con un tráfico anual de aproximadamente 200.000 viajeros. Este medio se reveló inadecuado para las necesidades de movilidad de la población, hasta convertirse finalmente en un auténtico problema para la circulación, como manifestó el Pleno del Ayuntamiento de Castelló en 1969.⁸³

⁷⁹Esteban Gonzalo, "Doble vía electrificada entre Burriana y Castellón", *Vía Libre* nº 260, septiembre 1985, p. 13, [en línea], https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10868_pdf_08.pdf (consultado 13 de mayo de 2018).

⁸⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 212-215.

⁸¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 220 y 232.

⁸²Solicitudes de incremento de expediciones en las líneas de Almassora y Vila-real, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID.

⁸³Acta del Pleno del Ayuntamiento de Castelló del 31 de mayo de 1969, AHMC.

Una muestra de los diversos vehículos destinados a la línea Castelló-Benicàssim por Grau y Vil·les desde los años 80. Imagen 6 (arriba izq.). Pegaso 6420 (1989). Imagen 7 (arriba dcha.). Castrosua CS-40 (1995). Imagen 8 (centro izq.). Hispano V.O.V. (1999). Imagen 9 (centro dcha.). Castrosua CS-40 City II (2004). Imagen 10 (abajo izq.). Hispano Habit (2006). Imagen 11 (abajo dcha.). Castrosua Magnus E (2018). Imagen 12 (abajo centro). Irizar Intercentury, realizando el servicio especial del FIB de 2009.

Fuente: Imágenes 6, 8 y 9, colección Antonio Moreno; imagen 7, colección Àlex Peñarrocha; imágenes 10-12, colección del autor.

El servicio a Benicàssim ha sido objeto en numerosas ocasiones de quejas y reclamaciones. Imagen 13 (izq.). Billete de 1959, incluido en el expediente de una denuncia sobre las tarifas. Imagen 14 (dcha.). Viñeta cómica de Quique de 1987, alusiva a las condiciones

del trayecto por el exceso de viajeros.

Fuente: Imagen 13, AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exp. IA-118; imagen 14, *Mediterráneo*, 20 de agosto de 1987.

Junto a la línea de les Vil·les y los servicios especiales de los festivales, la oferta de servicios se completa con la línea del Serradal, el servicio a la estación y el más reciente por la carretera CV-149, que incluye un circuito urbano por Benicàssim. Imagen 15 (arriba izq.). Iveco Cityclass (1999), realizando la línea del Serradal. Imagen 16 (dcha.). Irisbus Crossway del servicio exprés por la CV-149, cargando viajeros en Benicàssim. Imagen 17 (abajo izq.). Anuncio de un servicio urbano piloto de 1989.

AYUNTAMIENTO DE BENICÀSSIM		
AUTOBUS URBANO EN BENICÀSSIM		
ITINERARIO	LABORALES	FESTIVOS
SERVICIO URBANO DE BENICÀSSIM	10'00 a 13'30 cada media hora de Carmelo	Igual
Pueblo - Gran Avenida - Playas	15'30 a 20'30 cada media hora de Carmelo	Igual
CS - MONTORNÉS - BENICÀSSIM - N-340	9'30 y 15'00	9'30 y 15'00
BENICÀSSIM - MONTORNÉS - CS - N-340	14'00 y 21'00	14'00 y 21'00
RECORRIDO: Carmelitano - Avda. Barcelona - Gran Avenida - Carrerassa del Mohino - Doctor Fléming - Avenida Ferrandiz - Calle La Corte - Avenida Comins - Carmelitano.		
ENLAZA URBANIZACIONES: Montornés - La Parreta - Las Palmas con Benicàssim y Playas de Castellón. PARADA: Cruce Oasis Park.		
UTILICE EL AUTOBUS URBANO EVITE PROBLEMAS		

Fuente: Imagen 15, colección Àlex Peñarrocha; imagen 16, colección del autor; imagen 17, *Mediterráneo*, 14 de julio de 1989.

Sin el trolebús ni el tranvía a vapor, y con una escasa utilización del ferrocarril, la carretera asumió el grueso del creciente tráfico de la Plana, incrementándose la intensidad y cobertura de los servicios de autobús y la circulación de vehículos por las diversas vías, como se ha visto. Así, mientras que el automóvil particular y el éxodo rural convertían en deficitarias las líneas del interior, en la Plana se creaban nuevas, principalmente hacia las playas.

Ese fue el caso de las líneas Castelló-Benicàssim (por Grau y Vil·les) y Almassora-playa. La primera fue adjudicada en 1965 a Autos Mediterráneo, y permitía absorber la creciente demanda de tráfico existente entre la capital y las playas benicenses, especialmente durante la temporada estival. La segunda fue adjudicada a HICID en 1967.⁸⁴ De análoga naturaleza, aunque a un destino no de playa, se puede considerar la línea Vila-real-Mare de Déu de Gràcia (HICID, 1968).⁸⁵

También se adjudicaron diversos itinerarios en la línea Castelló-Grau, que completaban el trayecto tradicional por la avenida Hermanos Bou: Castelló-Grau por avenida del Mar y prolongación hasta la playa del Pinar (HICID, 1967) y prolongación hasta la playa del Pinar por paseo marítimo (HICID, 1968).⁸⁶

Asimismo se completó la red de líneas periurbanas en torno a Borriana: primero en 1963, cuando se adjudicó a Canós una línea entre les Alqueries y la estación de Borriana, prolongando hasta la entonces pedanía vila-realense la que ya explotaba entre Borriana y la estación; y posteriormente en 1972, cuando se adjudicó a HICID la línea entre Borriana y les Alqueries de Santa Bàrbera, como hijuela de la concesión Castelló-Borriana.⁸⁷

También hubo otros tráficos no vacacionales que propiciaron la creación de nuevas líneas. Por una parte, la construcción, entre 1961 y 1966, del seminario diocesano Mater Dei en el entorno de la Magdalena de Castelló fue acompañada, en 1964, por la adjudicación de la línea Castelló-Desert de les Palmes, que unía la ciudad con el Mater Dei, siendo operada por Autos Mediterráneo. Pocos años después, al establecerse en el curso 1969-1970 el Colegio Universitario de Castelló (CUC)⁸⁸ en las instalaciones del Mater Dei, el servicio se amplió a todos los días lectivos, para atender el tráfico de universitarios.⁸⁹

Por otra parte, la creación en 1967, entre el Grau de Castelló y la playa de Almassora, del polígono de El Serrallo, que albergaba importantes industrias (central térmica, refinería de petróleo,

⁸⁴Expedientes de adjudicación de las líneas Castelló-Benicàssim per Grau y Vil·les y Almassora-playa en AGA, IDD (04)061, Caja 409 Exp. 7699 y Caja 565 Exp. 8626.

⁸⁵Expediente de adjudicación de la línea Vila-real-Mare de Déu de Gràcia, en AGA, IDD (04)061, Caja 350, Exp. 7358.

⁸⁶Expedientes de adjudicación de diversos itinerarios de la línea Castelló-Grau, en AGA, IDD (04)061, Caja 620, Exptes. 8948, 8949, 8951 y 8952.

⁸⁷Expediente de adjudicación de la línea Borriana-Alqueries de Sta. Bàrbera, en AGA, IDD (04)061, Caja 225, Exp. 6498 y *BOE*, 2 de julio de 1968.

⁸⁸José M^a Arquimbau, *El Colegio Universitario de Castelló (El CUC)*, Diputación de Castelló y Universitat Jaume I, Castelló, 2009.

⁸⁹Expediente de adjudicación de la línea Castelló-Desert de les Palmes, en AGA, IDD (04)061, Caja 470, Exp. 8063 y *BOE*, 7 de enero de 1976.

industrias químicas), generó no sólo el establecimiento de servicios de transporte de trabajadores, sino la creación de la línea Castelló-Polígono Industrial El Serrallo, adjudicada a HICID en 1969.⁹⁰ Por último, la apertura de nuevas vías de comunicación, el crecimiento urbanístico y demográfico de Almassora y la gran cantidad de vecinos de este municipio empleados en Castelló (unos 1.500 en 1973),⁹¹ llevaron a la petición de establecimiento de nuevos itinerarios en los servicios entre ambas localidades. Se solicitaron dos nuevas rutas (una por la prolongación de la avenida València, entrando en Almassora por el oeste, y otra por la recientemente abierta prolongación de la avenida Casalduch, siguiendo el trazado habitual de la línea), de las cuales sólo fue autorizada la segunda.⁹² Asimismo, a partir de los años 60 se tramitaron las primeras líneas nacionales con parada en Castelló, siendo los principales itinerarios los que comunicaban Cataluña con Andalucía (línea Barcelona-Málaga, adjudicada a RENFE y operada por Bacoma a través de la filial de RENFE ATCAR) y los que enlazaban Madrid con la costa mediterránea (Madrid-València de Auto Res, S.A., con prolongación hasta Castelló y Benicàssim).⁹³ A estos cabría sumar los numerosos servicios sin autorización que se efectuaban a lo largo de la costa mediterránea, ante la insuficiente oferta de los servicios regulares y ferroviarios.

En cuanto a los servicios urbanos, entre febrero y mayo de 1971 se estableció en Vila-real uno efímero, formado por una línea circular, que realizaba 18 expediciones diarias.⁹⁴ Contaba por entonces la ciudad con algo más de 33.000 habitantes. Por su parte, el de Castelló atravesó a lo largo de los 70 y 80 una profunda crisis, perdiendo unos 600.000 viajeros entre 1974 y 1980, como se explica en el capítulo específico.

Si en 1963 se realizaban diariamente desde Castelló unas 140 salidas, 33 de las cuales correspondían a la línea del Grau, 20 a la de Almassora y 17 a la de Vila-real, nueve a Borriana y cuatro a Borriol,⁹⁵ en 1967, desmantelada la Panderola, llegaban diariamente a Castelló unas 500 personas en tren y alrededor de diez mil en los 230 autobuses que cada día entraban en la ciudad, 34 de los cuales procedían de Almassora, 30 de Vila-real y 15 de Borriana.⁹⁶

Pese a ello, los datos de tráfico recopilados por Vicent Ortells muestran una tendencia general regresiva en este periodo, salvo en la línea de Benicàssim. Mientras que la motorización experimentada explica el primer fenómeno, el segundo responde, según Ortells, a la consolidación de Benicàssim como destino turístico y la disminución de las garantías higiénicas de la playa del

⁹⁰Expediente de adjudicación de la línea Castelló-El Serrallo, en AGA, IDD (04)061, Caja 620 Exp. 8951.

⁹¹*Mediterráneo*, 20 de mayo de 1973.

⁹²Expediente de adjudicación de la línea Castelló-Almassora, en AGA, IDD (04)061, Caja 421 Exp. 7770 y *BOE*, 14 de agosto de 1977.

⁹³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 283-284.

⁹⁴*Mediterráneo*, 26 y 27 de febrero de 1971; 2 de marzo de 1971 y 7 de mayo de 1971.

⁹⁵*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

⁹⁶*Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967.

Pinar de Castelló.⁹⁷

Por entonces, las líneas internas de la conurbación presentan los coeficientes más altos de utilización, que contrastan con las cifras poco significativas de otras líneas de recorrido más largo como las de València.

La condición de la capital castellonense como centro de referencia, sin embargo, no venía acompañada de la correspondiente dotación en infraestructuras que permitiera centralizar todos estos tráfico y permitir la interconexión, articulando una adecuada red de transportes. A pesar de los diversos e infructuosos intentos que a lo largo de los años 60, 70 y 80 se llevaron a cabo para dotar a la ciudad de una estación de autobuses, la situación siguió siendo muy similar a la de la preguerra, con las paradas de las líneas interurbanas completamente diseminadas por la ciudad, lo que suponía un perjuicio para los viajeros y numerosos problemas de tráfico.

Tabla 8. Evolución del número de viajeros en las líneas de la conurbación de Castelló. Años 1965 y 1977

Línea	Viajeros 1965	Viajeros 1977
RTL	565.378	-
Castelló-Borriana	n.d.	355.632
Castelló-Vila-real	n.d.	815.414
Castelló-Almassora	n.d.	835.696
Castelló-Benicàssim	120.637	352.270
Borriana-Grau-Puerto	n.d.	249.752
Castelló-València	79.571	95.426
Borriana-València	105.557	49.757
Total	871.143	2.753.947

Fuente: Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 105-120.

La situación de mediados de los años 80 viene perfectamente descrita por Sanchis Deusa:⁹⁸ Castelló era cabecera de 30 líneas, con 150 servicios diarios, la mayoría de ellos con destino a la propia comarca de la Plana. Sin contar las expediciones de la línea del Grau, los municipios de la conurbación estudiada en este capítulo representaban el 60% de los servicios con salida de Castelló: 32 a Vila-real, 30 a Almassora, 15 a Borriana, ocho a Benicàssim y cinco a Borriol.

Muy atrás, como municipio cabecera de líneas interurbanas, quedaba Borriana, con la línea a València (con tres servicios diarios). Almassora, Borriana y Vila-real presentaban todos ellos alguna pequeña línea periurbana entre su casco urbano y otros puntos de sus respectivos términos: servicios eminentemente estivales como el de Almassora-playa o Vila-real y la Mare de Déu de

⁹⁷Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 64-68, 74 y 107-120.

⁹⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 258.

Gràcia, pero también el existente entre les Alqueries, la estación de Borriana, su Grau y el puerto. Por su parte, para la única línea interurbana con salida de Vila-real, la que iba al Grau de Castelló por Almassora, fue solicitada su suspensión en 1984,⁹⁹ desapareciendo así la única comunicación directa entre dos municipios vecinos como Almassora y Vila-real, que sumaban más de 53.000 vecinos en 1981. Como ocurría en el resto de la provincia, los servicios se encontraban completamente polarizados en la ciudad de Castelló, no existiendo ninguno directo entre el resto de poblaciones, ni siquiera entre los núcleos más importantes de la Plana. Aparte de la capital, sólo Vila-real disponía de autobús a municipios como Borriana, Onda o la Vall d'Uixó, pero no así a la vecina Almassora, como se ha visto. Todo ello dificultaba también la articulación de una red comarcal o metropolitana acorde con la conurbación que se estaba formando en esa área.

En cuanto a la situación de las concesionarias, la escisión que en 1961 sufrió la hasta entonces potentísima HIFE y que dio lugar a la constitución, al año siguiente, de la nueva compañía la Hispano del Cid, S.A. (HICID) supuso el reparto de las líneas que HIFE explotaba en la provincia. Centrándose únicamente en las concesiones con recorrido limitado a la estudiada conurbación, la mayoría fueron a parar a manos de HICID (Almassora, Vila-real, Borriana, Borriana-València y Castelló-Grau), mientras que Autos Mediterráneo se hizo con la de Borriol. Tras absorber en 1968 a la empresa de Canós, HICID comenzó a operar también las líneas periurbanas burrianenses.¹⁰⁰

Las unificaciones de las diversas concesiones que operaban en esta área dieron lugar, en 1979 y 1986, a las concesiones V-3286 Castelló-Alcañiz y V-8502 Vilafranca-València respectivamente, adjudicadas la primera a Autos Mediterráneo¹⁰¹ y la segunda a la Hispano del Cid.¹⁰² Entre ambas incluían la mayoría de los servicios con cabecera en Castelló, así como todas las líneas internas de la conurbación, como muestra la tabla 9:

Tabla 9. Líneas interurbanas en explotación en 1986 con cabecera en los municipios de la conurbación de la Plana

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-València prolongación Vinaròs (V-1737)	142	7 a València, 2 a Vinaròs	...Castelló, Vila-real...	RENFE (HIFE, S.A.)
Castelló-Vinaròs por N-340 (V-1768)	78	2 lab 1 fes inv	Benicàssim...	AMSA
Castelló-Vinaròs por A-7 (V-1768)		3 lab 1 fes ver	-	
Castelló-Morella-Alcañiz (V-3286)	182	2 lab	Borriol...	AMSA
Castelló-Sant Mateu	67	1 lab	Borriol...	AMSA

⁹⁹*Mediterráneo*, 20 de junio de 1984.

¹⁰⁰*BOE*, 2 de julio de 1968.

¹⁰¹*BOE*, 16 de marzo de 1979.

¹⁰²*DOGV*, 29 de octubre de 1986.

(V-3286)				
Castelló-Borriol (V-3286)	9	5 lab, 3 fest	-	AMSA
Castelló-la Vall d'Alba (V-3286)	39	1 lab	Borriol...	AMSA
Castelló-Benlloch (V-3286)	32	1 lab	Borriol...	AMSA
Castelló-Vilanova (V-3286)	52	1 lab	Cabanes, Benlloch	AMSA
Castelló-Desert de les Palmes (V-3286)	7	1 fest jul-sept	-	AMSA
Benicàssim-Desert de les Palmes (V-3286)	8	1 fest jul-sept	-	AMSA
Castelló-CUC (V-3286)	7	3 lectivos	-	AMSA
Castelló-Torreblanca (V-3286)	37	2 lab	Benicàssim...	AMSA
Castelló-Benicàssim (V-3286)	13	1 lab	-	AMSA
Castelló-Benicàssim por Grau y Vil·les (V-3286)	17	8 diarias inv, 30 verano	-	AMSA
Castelló-Vilafranca (V-8502)	94	1 lab	Borriol...	HICID, S.A.
Castelló-Albocàsser (V-8502)	54	1 lab	Borriol...	HICID, S.A.
Castelló-Vistabella (V-8502)	72	1 lab	Borriol...	HICID, S.A.
Castelló-Vilafamés (V-8502)	28	1 lab	Borriol...	HICID, S.A.
Castelló-Cortes (V-8502)	77	1 lab	Moró...	HICID, S.A.
Castelló-l'Alcora (V-8502)	19	4 lab	Moró	HICID, S.A.
Castelló-Llucena (V-8502)	33	2 lab	Moró...	HICID, S.A.
Castelló-Villahermosa (V-8502)	46	1 lab	Moró...	HICID, S.A.
Castelló-Playa del Pinar (V-8502)	7	39 lab	-	HICID, S.A.
Castelló-Borriana (V-8502)	14	15 lab	Vila-real	HICID, S.A.
Castelló-Vila-real (V-8502)	7	32 lab	-	HICID, S.A.
Vila-real-Mare de Déu de Gràcia (V-8502)	3	7 lab, 12 fest	-	HICID, S.A.
Les Alqueries-Borriana-Grau-Port (V-8502)	11	6 diarias	-	HICID, S.A.
Borriana-les Alqueries de Santa Bàrbera (V-8502)	5	2 M, S	-	HICID, S.A.
Borriana-València	54	3 lab	Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les	HICID, S.A.

(V-8502)			Valls, Sagunt, Puçol	
Castelló-Almassora (V-8502)	5	30 lab	-	HICID, S.A.
Almassora-playa (V-8502)	7	6 diarias jun-sept	-	HICID, S.A.
Castelló-Artana (V-8502)	26	3 lab	Vila-real, les Alqueries...	HICID, S.A.
Castelló-Betxí (V-8502)	14	1 lab	Vila-real, les Alqueries...	HICID, S.A.
Castelló-Eslida (V-8502)	38	1 lab	Vila-real, les Alqueries, Borriana...	HICID, S.A.
Castelló-Moncofa (V-8502)	26	4 lab	Almassora, Borriana...	HICID, S.A.
Castelló-la Vall d'Uixó (V-3385)	25	13 lab	Vila-real, les Alqueries...	AVSA
Castelló-Segorbe (V-3385)	52	3 lab	Vila-real, les Alqueries...	AVSA
Castelló-Viver-Teruel (V-3385)	140	2 laborables 1 festivos	Vila-real, les Alqueries...	AVSA
CS-Puebla de Arenoso (V-8507)	89	1 L, J, S	Vila-real...	Furió, S.L.
CS-Fuentes de Ayódar (V-8507)	47	1 L-V	Vila-real...	Furió, S.L.
Castelló-Onda (V-8507)	21	12 i/11 v L-V; 10 i/9 v S; 5 i/v D	Vila-real...	Furió, S.L.

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 20 de enero de 1979, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983, 15 de octubre de 1986 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

En total, 41 líneas repartidas entre seis concesiones, con 1.704 kilómetros y unas 224 expediciones diarias de media en invierno y 255 en verano. Castelló resulta cabecera de 35 de las 41 líneas con entre 206 y 230 expediciones, seguida de Borriana (cabecera de tres líneas con 11 expediciones) y Vila-real, Almassora y Benicàssim, con una línea y 14 expediciones. En relación con el resto de la provincia, suponen el 43% de las líneas y el 67% de las expediciones.

De todas las anteriormente referidas, corresponden a tráficos internos de la conurbación en formación 14 líneas (el 34% del total), con 120 kilómetros (7%) y hasta 178 expediciones (70%), lo que representa una proporción similar a la de los años 60, aunque ligeramente inferior en cuanto al número de servicios (gráfico 4), lo que hace que la proporción entre los servicios internos de la conurbación y el total provincial vuelva a situarse a favor de este último. Y todo ello a pesar del crecimiento demográfico experimentado en estos municipios y el incremento de la densidad de población, representando ya estos municipios la mitad del censo provincial.

De este último grupo de líneas, ocho de ellas, con 65 expediciones, circulaban íntegramente por un solo término municipal, correspondiendo a lo que se ha denominado como servicios periurbanos, a los que habría que añadir las seis líneas del urbano castellonense. Asimismo, a toda esta oferta se

suman las líneas nacionales con parada en Castelló: la de Madrid-València con prolongación a Orpesa, de Auto Res, S.A., con cuatro servicios diarios, y la de Barcelona-Málaga de RENFE, operada por ATCAR a través de BACOMA, con dos servicios diarios.¹⁰³

Mapa 5. Líneas de la conurbación de Castelló en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 16 de marzo de 1979 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia. Elaboración propia.

En cuanto al reparto por concesionarias, dejando a un lado las líneas nacionales, Autos Mediterráneo operaba 13 de las líneas con salida de algún municipio de esta área, con hasta 55 expediciones en verano; HICID, 21 líneas con 161 expediciones; HIFE, 1 línea y nueve expediciones; AVSA, tres líneas y 18 expediciones; y Furió tres líneas y 14 expediciones. Respecto a los servicios exclusivamente internos, el reparto se expresa en la tabla 10.

¹⁰³Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 5 de noviembre 1974, 31 de marzo de 1982 y 15 de octubre de 1982. *Mediterráneo*, varios números del verano de 1987.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 16 de marzo de 1979 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia. Elaboración propia.

La línea de Borriana se ha operado habitualmente con vehículos de tipología urbana, a pesar de discurrir por tramos de carretera. Recientemente, se establecen servicios especiales con motivo del festival musical Arenal Sound. Imagen 18 (arriba izq). Autobús de HIFE, probablemente carrozado por la propia empresa, en Borriana en la década de los 50. Imagen 19 (arriba dcha.). Iclorsal Urci de piso alto (1990).

Imagen 20 (arriba izq.). Hispano Habit en la antigua cabecera de línea de la plaza Borrull de Castelló. Imagen 21 (arriba dcha.). Hispano Habit en la nueva cabecera de la estación de Castelló en diciembre de 2018. Imagen 22 (abajo izq.). Hispano Habit de la línea de Borriana en la parada del Hospital de la Plana en 2016. Imagen 23 (abajo dcha.). MAN Lion's Regio realizando el servicio especial del Arenal Sound en 2017.

Fuente: Imagen 18, Museo Arqueológico de Borriana; imágenes 19 y 21-23, colección del autor; imagen 20, colección Antonio Moreno.

Gráfico 4. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1986

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 15 de mayo de 2018) y resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 16 de marzo de 1979 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia.

Donde se observa que, si bien el dominio de la Hispano de Cid sobre este territorio es patente, resulta ligeramente inferior al que anteriormente ejercía su antecesora HIFE, debido en buena medida al incremento de los servicios y la cobertura de Autos Mediterráneo.

Tabla 10. Distribución porcentual de líneas y expediciones por concesionarias en tráficos internos de la conurbación de Castelló, año 1986

Concesionaria	HICID, S.A.	AMSA
% líneas	57%	43%
% expediciones	77%	23%

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 16 de marzo de 1979 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia. Elaboración propia.

6. 1986-1998

Durante el siguiente periodo analizado continúa el crecimiento demográfico y urbanístico en la Plana de Castelló, que llega a finales del siglo XX rozando los 250.000 habitantes. Asimismo, ha nacido un nuevo municipio, les Alqueries, antigua pedanía vila-realense segregada de esta en 1985, que mantendrá a lo largo de los años un censo bastante estable. Vila-real, por su parte, si bien se resiente en un primer momento por la pérdida poblacional que esta segregación supone, se recupera rápidamente a lo largo de los años 90, con unos cuatro mil habitantes más y una cierta expansión urbanística.

El censo de Borriana apenas experimenta variaciones, mientras que el de Almassora se incrementa en unos dos mil habitantes a lo largo de los 90, consolidándose el continuo urbano tanto hacia Vila-real, siguiendo el eje de la N-340, como hacia Castelló.

La capital, que gana casi veinte mil habitantes, incrementa a lo largo de los 80 su peso sobre el resto de municipios hasta congregarse a más del 60% de la población, porcentaje que disminuye ligeramente durante la siguiente década. La creación de algunos polígonos industriales en la zona sur de la ciudad¹⁰⁴ integra o absorbe a algunos grupos periféricos hasta entonces dispersos y contribuye también a la consolidación del continuo urbano hacia Almassora, fundamentalmente mediante suelo industrial. Hacia el Grau y la costa, en cambio, se incrementa la construcción de residencias unifamiliares en la zona de la marjalería, empleadas tanto como primeras como segundas residencias.

La creación en 1991 de la Universitat Jaume I no sólo supuso un gran impulso a la expansión urbana de Castelló hacia el oeste, sino que también reforzó el papel de la ciudad como centro de referencia provincial.

En Benicàssim continúa el proceso de urbanización en un doble sentido: por una parte se ocupan la mayoría de los solares disponibles en las zonas ya urbanizadas con anterioridad, mientras que, por otra parte, se produce una expansión a lo largo, especialmente, de la costa sur benicense, completando un continuo urbano con las urbanizaciones de la costa norte del Grau. Borriol, por

¹⁰⁴Entre los que destaca la Ciudad del Transporte, de 700.000 m².

último, experimenta un tímido crecimiento poblacional, desarrollándose además algunos polígonos industriales siguiendo la carretera de Castelló y el que se denominó como eje Betxí-Borriol.

De hecho, las infraestructuras experimentarán en este periodo un importante desarrollo: el I Plan de Carreteras 1994-1999 supuso la ampliación y mejora de la red viaria, con numerosas actuaciones que supusieron, en algunos de los casos, el desdoblamiento de las carreteras existentes, como la que unía Castelló con Borriol. También hay que destacar la variante de la C-236 a su paso por Almassora o la mejora de los accesos a Castelló con la Ronda Sur. Pero sin lugar a dudas las actuaciones más importantes de este periodo tuvieron lugar en 1994, con la inauguración de la variante de la N-340 a su paso por Castelló y la apertura del eje Betxí-Borriol, que absorbería parte del tráfico del distrito azulejero.¹⁰⁵

Pendiente todavía el soterramiento del ferrocarril, en 1992 se inauguró la línea C-6 de Cercanías entre València y Castelló, con paradas en Almassora, Vila-real y Borriana-les Alqueries. Sucesor de los antiguos ferrobuses, el nuevo servicio supuso un incremento paulatino de las circulaciones hasta las 36 expediciones diarias, pero no aportó soluciones a los municipios situados al norte de la capital, como Benicàssim, que siguieron dependiendo casi exclusivamente del autobús.¹⁰⁶

Precisamente la única línea regular de uso general inaugurada durante estos años unía Benicàssim y Castelló, complementando a la de Vil·les. Circulaba por la avenida del Mar, el camino del Serradal la avenida Mohíno y la Gran Avenida de Benicàssim, dando servicio a parte de la marjalería, a las urbanizaciones del sur de Benicàssim más alejadas de la costa y a las de montaña, en las que residían unas 2.000 personas en invierno y alrededor de 16.000 en verano.¹⁰⁷ Asimismo, se pusieron en marcha por entonces los primeros servicios nocturnos estivales, entre Castelló y Benicàssim (1995) y entre Borriana y la playa (1996).¹⁰⁸

La convalidación de las antiguas concesiones llevada a cabo en 1998 no supuso prácticamente ninguna modificación en la estructura de las líneas, como se desprende de la tabla 11. Las antiguas V-1737, V-3286, V-3385, V-8502 y V-8507 fueron convalidadas por las nuevas CVCS-102, CVCS-105, CVCS-106, CVCS-107 y CVCS-108.¹⁰⁹

Tabla 11. Concesiones y líneas con cabecera en los municipios de la conurbación en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana

Línea	Km.	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Castelló-València	74	6	-	HIFE, S.A.

¹⁰⁵Francisco José Guerrero Carot, "La Plana y el interior castellonense...", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 125-134.

¹⁰⁶Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba, "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones", en Inmaculada Aguilar Civera y Javier Vidal Olivares (Coords.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, p. 102.

¹⁰⁷*Mediterráneo*, 30 de mayo de 1994.

¹⁰⁸*Mediterráneo*, 26 de julio de 1995 y 2 de julio de 1996.

¹⁰⁹*DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998.

CS-Vila-real-València L1 (CVCS-102)			Vila-real, les Alqueries...	
Vinaròs-CS-València L2 (CVCS-102)	142	1	...Benicàssim, Castelló, Vila-real, les Alqueries...	HIFE, S.A.
Castelló-Morella L1 (CVCS-105)	110	2	Borriol...	AMSA
Castelló-Vilanova L10 (CVCS-105)	47	1	Benicàssim...	AMSA
Castelló-Orpesa L12 (CVCS-105)	27	6	Benicàssim	AMSA
Castelló-Torreblanca L13 (CVCS-105)	40	0	Benicàssim...	AMSA
Castelló-Sant Mateu L18 (CVCS-105)	72	1	Borriol...	AMSA
Castelló-Borriol L19 (CVCS-105)	12	31	-	AMSA
Castelló-Gpo. Roser L20 (CVCS-105)	9	Ver Borriol	-	AMSA
Castelló-Benicàssim (por Grau y Vil·les) L22 (CVCS-105)	19	34 inv/68 veran.	-	AMSA
Castelló-Benicàssim (por Serradal) L23 (CVCS-105)	20	5 inv/ 20 verano	-	AMSA
Castelló-la Pobla L24 (CVCS-105)	19	1	Borriol	AMSA
Castelló-Vinaròs L25A (CVCS-105)	77	3	Benicàssim, Vil·les...	AMSA
Castelló-Vinaròs L25B (CVCS-105)		3	Benicarló	AMSA
Castelló-Alcañiz L26 (CVCS-105)	206	0	Benicàssim...	AMSA
Teruel-Viver-Castelló L1 A (CVCS-106)	171	1 diària invier.	Castelló	AVSA
Teruel-Viver-Castelló L1 B (CVCS-106)		1 diària verano	Castelló, Benicàssim	
Castelló-Torás L2 (CVCS-106)	95	1	Vila-real, les Alqueries	AVSA
Castelló-la Vall d'Uixó L3 A (CVCS-106)			Vila-real, les Alqueries...	
Castelló-la Vall d'Uixó L3 B (CVCS-106)	32	12	Betxí (por CV-10)	AVSA
Castelló-la Vall d'Uixó L3 C (CVCS-106)			Betxí, la Vilavella	
Castelló-Vilafranca L1 (CVCS-107)	101	1	Borriol...	HICID, S.A.
València- la Font d'en Segures L2 (CVCS-107)	142	n.d.	...Borriana, Castelló, Borriol...	HICID, S.A.
Castelló-Almassora L3 (CVCS-107)	7	32	-	HICID, S.A.
Castelló-Moncofa	32	4	Almassora, Borriana	HICID, S.A.

L4 (CVCS-107)				
Borriana-València L5 (CVCS-107)	62	Ver Eslida	Borriana...	HICID, S.A.
Castelló-Cortes de A. L6 (CVCS-107)	76	1	Empalme Moró...	HICID, S.A.
Castelló-Llucena L7 (CVCS-107)	35	2	Empalme Moró...	HICID, S.A.
Castelló-l'Alcora L8 (CVCS-107)	23	4	Empalme Moró...	HICID, S.A.
CastellóVistabella L9 (CVCS-107)	79	1	Sant Joan de Moró...	HICID, S.A.
Castelló-Vilafamés L13 (CVCS-107)	28	2	Sant Joan de Moró	HICID, S.A.
Castelló-Villahermosa L15 (CVCS-107)	58	1	Empalme Moró...	HICID, S.A.
Castelló-Playa del Pinar L17 A (CVCS-107)	6	66	Por avenida Hnos. Bou	HICID, S.A.
Castelló-Playa del Pinar L17 B (CVCS-107)			Por avenida del Mar	
Castelló-Playa del Pinar L17 C (CVCS-107)			Por camí la Plana y Serradal	
Castelló-Playa del Pinar L17 D (CVCS-107)			Por avenida Hnos. Bou	
Castelló-Playa del Pinar L17 E (CVCS-107)			Por avenida Hnos. Bou y avenida del Mar	
Castelló-Playa del Pinar L17 F (CVCS-107)			Por avenida Hnos. Bou y c/. Juan de Austria	
Castelló-Borriana L18 (CVCS-107)	16	15	Vila-real	HICID, S.A.
Castelló-Vila-real L19 (CVCS-107)	11	32	-	HICID, S.A.
Vila-real-Mare de Déu de Gràcia L20 (CVCS-107)	6	6 verano	-	HICID, S.A.
Borriana-Port-Grau L21 (CVCS-107)	12	32	-	HICID, S.A.
Borriana-Grau-Port L22 (CVCS-107)	12		-	HICID, S.A.
Borriana-les Alqueries L23 (CVCS-107)	13		-	HICID, S.A.
Borriana-Sta. Bàrbera L24 (CVCS-107)	6		-	HICID, S.A.
Almassora-playa L25 (CVCS-107)	9	4 inv. 6 ver.	-	HICID, S.A.
Castelló-Eslida L26 (CVCS-107)	45	2	Vila-real, les Alqueries, Borriana...	HICID, S.A.
Eslida-València L28 (CVCS-107)	73	1	...Borriana, les Alqueries...	HICID, S.A.
Castelló-Artana L29 (CVCS-107)	33	1	Vila-real, les Alqueries...	HICID, S.A.

Castelló-Betxí L30 (CVCS-107)	24	1	Vila-real, les Alqueries	HICID, S.A.
Castelló-Betxí L31 (CVCS-107)	24	1	-	HICID, S.A.
Castelló-Onda L1 A (CVCS-108)	26	12	Vila-real...	Furió, S.L.
Castelló-Onda L1 B (CVCS-108)			-	
CS-Puebla de Arenoso L2 A (CVCS-108)	85	1	Vila-real...	Furió, S.L.
CS-Puebla de Arenoso L2 B (CVCS-108)			Vila-real...	
CS-Fuentes de Ayódar L4 (CVCS-108)	50	1	Vila-real...	Furió, S.L.

(*) Correspondientes a la Comunidad Valenciana.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Un total de 46 líneas con 56 itinerarios, repartidas en cinco concesiones autonómicas, con 2.266 kilómetros y unas 324 expediciones diarias de media en invierno, que en verano se incrementan hasta superar las 380. Incluyendo los servicios periurbanos (Castelló-Grau, Borriana-Grau, etc.), Castelló era cabecera de 34 líneas, con 332 expediciones y parada de tránsito de tres líneas. Borriana era cabecera de cinco líneas y 34 expediciones, seguida por Vila-real y Almassora (una línea cada una con seis y cuatro expediciones respectivamente). En relación con el resto de la provincia, suponían el 52% de las líneas y el 83% de las expediciones.

Como se va a mostrar a continuación, este incremento de expediciones respecto al periodo anterior se debió exclusivamente al aumento de los servicios internos en la conurbación de Castelló, principalmente en las líneas de Castelló a Benicàssim y a Borriol y las periurbanas de Borriana.

Los tráficos internos suponen, respecto al total de líneas con cabecera principal en estos municipios, 14 líneas (el 30%), con 158 kilómetros (7%) y hasta 308 expediciones (el 81%), lo que supone un 43% de incremento en el número de servicios respecto a 1986. Pero la diferencia resulta todavía más abultada si se compara con las magnitudes del conjunto de la provincia, representando los tráficos internos 14 líneas (el 16% del total provincial), que con el 5% de los kilómetros (158 km.), suponían hasta el 67% de las expediciones (ver gráfico 5). El peso demográfico, sin embargo, apenas experimenta variaciones.

A lo largo de la década anterior, Borriol pasó de cinco a 12 servicios, Benicàssim de nueve a 39 en invierno y 88 en verano, Borriana de ocho a 32 en el conjunto de líneas periurbanas, y la de Castelló-Grau duplica su circulación al implantarse la frecuencia de cada cuarto de hora, pasando de 39 a 66 expediciones. A todos ellos se sumaba el urbano de Castelló, que contaba por entonces con ocho líneas de uso general, gratuitas entre 1990 y 1996. Esta gratuidad se aplicó también en los

recorridos urbanos de las líneas del Grau, Almassora y Vila-real.

Gráfico 5. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1998

Fuente: “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 15 de mayo de 2018) y resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

El reparto por concesionarias tampoco presentaba muchas novedades, pues las áreas geográficas de actividad de cada una de ellas seguían siendo las mismas. HICID operaba 25 líneas y 211 expediciones, AMSA 12 líneas con 136 expediciones, mientras que HIFE, AVSA y Furió mantenían parámetros similares.

Además existían los servicios de las líneas nacionales, operadas también por sus antiguas concesionarias mediante concesiones del Ministerio de Fomento. La de Madrid-València se transformó en la VAC-051 Madrid-Badajoz-València con hijuelas, que realizaba paradas en Castelló y Benicàssim. La antigua V-3127 entre Cataluña y Andalucía fue convalidada en el año 2000 por la VAC-147 Málaga-Montgat,¹¹⁰ que en 2002 dio lugar a la VAC-150 de Sevilla y Málaga a Montgat y Manresa,¹¹¹ ya operada por ALSA tras la privatización de ENATCAR¹¹² y con parada en Castelló. Por último, la unificación de varias concesiones entre Aragón y la costa mediterránea operadas por HIFE dio lugar, en 2002, a la actual VAC-154 Zaragoza-Castelló, con paradas en Benicàssim y Castelló.¹¹³

El proceso de concentración poblacional en la Plana incrementaba, por un lado, el peso de Castelló y su conurbación sobre el conjunto de la provincia, apoyado como ya se ha avanzado por el establecimiento de nuevas instituciones como la UJI, y por otro el de los tráficos internos, especialmente de carácter pendular.¹¹⁴ A la creciente periferialización de los centros de trabajo (polígonos industriales, fábricas en municipios vecinos de la conurbación como l'Alcora, Onda o

¹¹⁰BOE, 28 de enero de 2000.

¹¹¹BOE, 12 de febrero de 2002.

¹¹²*SoloBus*, septiembre 1999, pp. 8-9.

¹¹³BOE, 2 de julio de 2002.

¹¹⁴Francisco José Guerrero Carot, "La Plana y el interior castellonense...", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 130.

Sant Joan de Moró, o la propia universidad) se sumaba el incremento de las segundas residencias y el poblamiento difuso en zonas como la marjalería castellanense, que creaban una gran necesidad de desplazamientos.

Mapa 7. Líneas de la conurbación de Castelló en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Estos nuevos tráfico no fueron correctamente asumidos por el transporte público. La oferta a los nuevos centros de trabajo era prácticamente nula, y sólo la inauguración de la UJI supuso la creación de líneas urbanas de uso exclusivo para universitarios (un perfil de usuario mayoritariamente cautivo), aunque también con una oferta deficiente, así como un refuerzo sustancial en la línea Castelló-Borriol, con parada en el nuevo campus universitario. Los diversos intentos de creación de servicios especiales entre la universidad y otros municipios como Benicàssim, Borriana o Vila-real no pasaron de efímeras tentativas de escaso éxito.

Mapa 8. Servicios que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1998. La relación entre el número de servicios y el grosor de las líneas se ha variado respecto a los mapas anteriores para permitir su inteligibilidad

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

El significativo incremento de la oferta en las líneas de Benicàssim, el Grau y las periurbanas de Borriana respondían a una histórica demanda de los usuarios, en su mayoría población cautiva, que llevaban años padeciendo aglomeraciones, especialmente en verano. Otras líneas, en cambio, como las de Almassora o Vila-real, a pesar del crecimiento demográfico de estos municipios, apenas sufrieron variaciones, más allá de leves ampliaciones y modificaciones del itinerario para intentar incrementar su cobertura, pero que supusieron también incurrir en incumplimientos horarios.

El resultado, un incremento poblacional y una importante creación de nuevos tráficos indebidamente asumida por la oferta de transporte público, que redundó en la ya tradicional dependencia de medios privados, con la problemática asociada de impacto ambiental y colapso

circulatorio, que acabó afectando también a la prestación de los servicios públicos, al no disponer de carriles reservados. Toda esta situación, lejos de mejorar, se complicará aún más en los siguientes años, marcados por un «colosal boom inmobiliario (...) y crecimiento poblacional»,¹¹⁵ como se verá en el siguiente apartado.

7. 1998-2018

Con el cambio de siglo, se produce un espectacular crecimiento demográfico en la Plana, alcanzándose las cifras más altas de población alrededor del año 2011, e iniciándose un estancamiento, e incluso un ligero descenso, a partir de esa fecha. Buena parte de la causa de ese crecimiento se debió a la inmigración, duplicándose en una década el número de extranjeros residentes.¹¹⁶

Estos inmigrantes vinieron atraídos, en buena medida, por un mercado laboral en auge con amplia oferta de puestos de trabajo, ligados en su mayoría al sector de la construcción. No en vano, se produjo un proceso de urbanización de una magnitud hasta entonces desconocida, en lo que se ha venido a conocer como la burbuja inmobiliaria, que trajo aparejada un fuerte encarecimiento de la vivienda.

En cifras absolutas, los mayores crecimientos poblacionales entre 2001 y 2011 correspondieron a los municipios de Castelló (unos treinta mil nuevos habitantes) y Vila-real, Borriana y Almassora, con unos ocho mil vecinos más cada uno, mientras que Borriol y les Alqueries experimentaron un crecimiento menor, con 1.400 y 800 nuevos residentes respectivamente. Benicàssim presenta cifras intermedias, con 5.700 habitantes más, si bien había incrementado enormemente su censo de 2001 respecto al de 1991.

Sin embargo, expresar este movimiento demográfico en porcentajes resulta muy revelador, al mostrar que los municipios con mayor incremento absoluto (Castelló y Vila-real), presentan unos porcentajes de en torno al 19%, inferiores a la media del conjunto de la conurbación (24%). Borriol, Borriana y les Alqueries se sitúan entre la media y el 30% de crecimiento, mientras que Benicàssim, y sobre todo Almassora, experimentan un crecimiento que roza el 50%.

Se explican estas cifras por la concurrencia de dos fenómenos simultáneos: por un lado la urbanización y por otro la contraurbanización y rururbanización. El primero supuso un fuerte crecimiento tanto de la población como de la superficie urbanizada en localidades como Vila-real y Castelló, mientras que el segundo supuso un incremento por encima de la media en municipios como Almassora, Benicàssim y Borriol, en los que se asentó numerosa población buscando precios más bajos y mejor calidad de vida, convirtiéndolos en algunos casos en ciudades dormitorio.

¹¹⁵Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 23.

¹¹⁶Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 23.

Ambos procesos supusieron una multiplicación de la superficie urbanizada de uso residencial en el conjunto de municipios, que a su vez fue acompañada de la creación de enormes zonas de uso industrial en áreas periféricas, dentro de un proceso de recolocación productiva, así como la creación de grandes áreas comerciales también periféricas. El resultado de todo ello fue la definitiva consolidación y crecimiento de la que se ha denominado como conurbación de la Plana, uniendo completamente, ya sin solución de continuidad, los cascos urbanos de todos los municipios, si bien cada uno de ellos ha seguido funcionando, en buena medida, de manera independiente.

Todos estos fenómenos han traído consigo, además, un notable incremento de los movimientos pendulares entre los distintos municipios, debidos principalmente a la ubicación cada vez más periférica de los centros de trabajo y de ocio y consumo (polígonos como el Camí Fondo, de Almassora, junto a las vías de comunicación y alejados de los núcleos urbanos) y a la contraurbanización. El crecimiento del parque móvil representa un buen ejemplo de todo ello.

Este incremento de la población, de los movimientos pendulares y del parque de vehículos provocaron una intensidad de tráfico rodado de unos 435.000 desplazamientos diarios en 2006,¹¹⁷ difícilmente asumibles por las infraestructuras existentes, a pesar del desarrollo que siguieron experimentando en estos años. Las actuaciones más notables han sido la nueva carretera Castelló-Benicàssim (CV-149), la continuación de las rondas de circunvalación de Castelló, la autovía de acceso al puerto (CS-22), el desdoblamiento de la CV-18, con la variante de Borriana, de la CV-20 entre Vila-real y Onda y, sobre todo, la conversión del eje Betxí-Borriol en la autovía CV-10, prolongada hasta Sagunt y Vilanova d'Alcolea. Obras todas ellas fundamentales que, sin embargo, amenazaban con el colapso, de continuar incrementándose la intensidad del tráfico, como reconoció la propia Conselleria en 2001.¹¹⁸

Y es que la oferta de transporte público no experimentó prácticamente variaciones a pesar del incremento de tráficos. En los gráficos 6 y 7 se compara la oferta de expediciones entre Castelló, Almassora y Vila-real y la evolución de la población de estos dos últimos municipios.

Tampoco experimenta apenas variaciones la estructura de líneas, que no amplió su cobertura a las nuevas áreas de reciente urbanización. Sólo la inauguración en 2000 del Hospital de la Plana, en Vila-real, de referencia para toda la Plana Baixa y el Alto Mijares, supuso una ligera variación del itinerario de algunas líneas para incluir una parada en el nuevo recinto hospitalario, que no dispuso si quiera de una adecuada marquesina hasta agosto de 2001.¹¹⁹ Las líneas modificadas fueron las de Castelló a la Vall d'Uixó, Onda, Artana, Betxí, Eslida, Moncofa, así como la de Castelló-Borriana, en la que se creó, además, un recorrido parcial entre Castelló y el Hospital de la Plana, con tres

¹¹⁷*Mediterráneo*, 4 de diciembre de 2006.

¹¹⁸*Mediterráneo*, 25 de mayo de 2001.

¹¹⁹*Mediterráneo*, 10 de agosto de 2001.

expediciones diarias.¹²⁰ Otros intentos de creación de nuevas líneas han sido los servicios exprés que se han pretendido establecer entre la estación de Castelló y Benicàssim por la carretera CV-149, en 2007 y de nuevo desde 2017, registrándose un escaso número de viajeros.

Gráfico 6. Población de Almassora y media de expediciones diarias en la línea de Castelló. Años 1961-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 17 de mayo de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 17 de mayo de 2018); “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. DOGV, 29 de octubre de 1986. Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Empresa concesionaria: HICID [en línea], <http://www.hicid.es/> (consultado 17 de mayo de 2018). Elaboración propia.

Los tráficos interurbanos entre la UJI y los municipios más próximos han seguido estando desatendidos por el transporte público, con iniciativas parciales, discontinuas y esporádicas, que solían fracasar por la escasez de usuarios. Únicamente en los últimos cursos parecen haberse consolidado algunos servicios especiales desde Almassora y Borriana y Vila-real, impulsados por sus respectivos ayuntamientos.¹²¹

En cuanto a los servicios urbanos, dejando a un lado al de Castelló, que ya se trata en su capítulo específico, se han creado algunos en Almassora, Benicàssim y Vila-real, todos ellos de escasa entidad. El de Almassora fue inaugurado en 2002, con 4.615 usuarios en 2008;¹²² el de Benicàssim, de circulación exclusivamente estival, se puso en marcha en el verano de 2004, ante el traslado de la

¹²⁰*Mediterráneo*, 19 de noviembre de 2000.

¹²¹"Horario línea Borriana-Almassora-UJI" Universitat Jaume I, [en línea] <https://documents.uji.es/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/79870f83-1899-482b-a033-55134df759f7/bor-alm-uji.pdf?guest=true> (consultado 17 de mayo de 2018).

¹²²*Mediterráneo*, 28 de febrero de 2009.

estación de ferrocarril al extremo occidental del casco urbano, con 1.700 usuarios en 2010.¹²³ Por último, el de Vila-real entró en servicio en 2000 ante la inauguración del Hospital de la Plana¹²⁴ y ha sido remodelado a finales de 2018, introduciéndose una segunda línea e incrementándose notablemente el número de servicios. Salvo este último, todos ellos disponen de una sola línea y escasas expediciones; están destinados a garantizar una movilidad mínima a la población cautiva y su uso es testimonial.¹²⁵

Gráfico 7. Población de Vila-real y media de expediciones diarias en la línea de Castelló. Años 1961-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 17 de mayo de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 17 de mayo de 2018).; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. *DOGV*, 29 de octubre de 1986. Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Empresa concesionaria: HICID [en línea], <http://www.hicid.es/> (consultado 17 de mayo de 2018). Elaboración propia.

El servicio ferroviario, a pesar de la gran mejora que en cuanto a infraestructuras supuso el soterramiento de las vías a su paso por Castelló, no sólo no ha experimentado ninguna mejora, sino que incluso ha empeorado, en lo que respecta al menos a la circulación de Cercanías.¹²⁶ La reciente instalación del tercer carril en el tramo entre Castelló y València y el inicio del servicio de AVE hasta la capital de la Plana ha supuesto un incremento del tiempo de viaje en los trayectos de la línea C-6 de Cercanías, al incluir sobre una misma infraestructura los nuevos tráficos ferroviarios. El servicio con los municipios situados al norte de Castelló se mantuvo sin modificaciones hasta

¹²³*Mediterráneo*, 11 de septiembre de 2010.

¹²⁴*Mediterráneo*, 17 de octubre de 2000.

¹²⁵El urbano de Vila-real ha pasado de registrar 1.399 viajeros anuales en 2017 a acumular 17.447 usuarios durante los tres primeros meses tras la remodelación del servicio. *Mediterráneo*, 17 de febrero de 2019.

¹²⁶La excepción se encuentra en Almassora, que ha conseguido parada de todos los trenes de Cercanías, si bien la ubicación de la estación, un tanto alejada del casco urbano, puede disuadir a los potenciales usuarios.

noviembre de 2018, cuando se incrementó la circulación de trenes de Cercanías ofreciendo doce trenes diarios por sentido entre Castelló y Vinaròs, todos con parada en Benicàssim.¹²⁷

Gráfico 8. Proporción entre población (dcha.) y servicios internos en la conurbación de Castelló (verano) (izq.). Año 2018

Fuente: “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 17 de mayo de 2018); Empresas concesionarias [en línea]: AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/> (consultado 17 de mayo de 2018); Elaboración propia.

La entrada en servicio, en octubre de 2000, de la estación de autobuses de Castelló, anexa a la de ferrocarriles, permitió dotar a la ciudad de una infraestructura largo tiempo reivindicada. Sin embargo, aunque sí centralizó las paradas de un buen número de líneas interurbanas, además de todas las nacionales e internacionales, no acabó con la disgregación de estas a lo ancho de la ciudad. Asimismo presentó, desde el primer momento, una carencia de las dotaciones mínimas para los usuarios.¹²⁸

Diversas líneas interurbanas (entre ellas la mayoría de las destinadas a municipios de la conurbación: Almassora, Benicàssim, Borriana, Vila-real) mantuvieron sus cabeceras en sus lugares habituales, repartidas en diversos puntos de la capital y sin incluir siquiera parada en la estación, lo que impidió que esta lograra desarrollar una auténtica función intermodal, desde la que articular una red metropolitana de transportes. La única excepción ha sido la de Borriana, cuya cabecera fue trasladada en diciembre de 2018 a la estación de Castelló.

El transporte público, en definitiva, no atendió las crecientes necesidades de movilidad de la población, que fueron asumidas en su mayoría por el vehículo privado, ni se planteó en ningún momento como alternativa a este. La consecuencia de todo ello fue la saturación de las infraestructuras viarias, como ya se ha indicado, con IMD superiores a los 20.000 vehículos en la mayoría de vías de esta área, en incluso superiores a 35.000 en las de mayor circulación.

Aunque la falta de datos impide ofrecer la evolución del tráfico en las líneas internas de la conurbación, se recogen en la tabla 11 las cifras correspondientes al año 2013, 2015 y 2016, de los

¹²⁷ *Mediterráneo*, 12 y 14 de noviembre de 2018.

¹²⁸ *Mediterráneo*, 20 de agosto de 2000, 11 de septiembre de 2000, 27 de junio de 2002 o 24 de julio de 2002.

que se disponen de datos desglosados por líneas.

Tabla 12. Datos estadísticos del área metropolitana en 2013, 2015 y 2016, por líneas en explotación

Concesión	Línea	2013		2015		2016	
		Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-105	Castelló-Borriol	135.791	158.405,24	108.781	54.011,24	96.681	386.543,37
CVCS-105	CS-Benicàssim Vil·les	634.404	801.688,26	702.242	903.573,73	716.806	918.294,83
CVCS-105	CS-Benicàssim Serradal	82.497	102.277,60				
CVCS-107	Castelló-Almassora	370.761	419.304,86	348.669	413.914,93	350.407	413.625,18
CVCS-107	Castelló-Borriana	188.245	224.176,54	278.781	31.134,46	280.388	314.229,41
CVCS-107	Castelló-Grau-Playa	1.071.606	1.144.785,70	319.372	n.d.	421.457	n.d.
CVCS-107	Castelló-Vila-real	333.144	384.392,88	378.234	440.582,89	390.721	451.589,47
CVCS-107	CS-Vila-real-Hospital	15.110	15.118,57				
CVCS-107	Borriana-Grau-Port	95.119	91.848,70	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Almassora-playa	6.797	5.855,19	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Total		2.933.474	3.347.853,54	2.136.079	1.843.217,25	2.256.460	2.484.282,26

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019; *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. *Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-105*, Conselleria d'Infraestructures, Valencia, 2015, p. 41; *Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-107*, Conselleria d'Infraestructures, Valencia, 2015, p. 57; *Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 52, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742840/Projecte+CV-001MorellaVinar%C3%B2sCastell%C3%B32003.pdf/4f9b44cd-c2ac-4fa9-8603-336a0ca45537>; *Projecte CV-003 Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 41, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742842/Projecte+CV-003+Vinar%C3%B2s-Castell%C3%B32002.pdf/56f0fa4f-7c90-4086-93fa-93016e3ed45f>; *Projecte CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 24, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165398158/Projecte_CV-006_Castell%C3%B320Metropolitana+Sud/4e5692d8-dc65-4b3c-b785-b882bd80832c (consultados 21 de mayo de 2018). Elaboración propia.

Respecto a los datos de 2013, el único año del que se dispone de la serie completa, a esas cifras habría que añadir los usuarios del transporte urbano de Castelló y el trolebús (Tram), que suman 3.905.277, lo que supone que en el conjunto de la conurbación se registrarán en total 6,8 millones de viajeros sólo en desplazamientos internos. Obviando la línea del Grau de Castelló, de naturaleza totalmente urbana, la línea interurbana con mayor tráfico es la de Benicàssim por Vil·les, seguida de las de Almassora y Vila-real. El conjunto de servicios hacia Benicàssim acumula 716.901 viajeros, hacia Almassora 370.761 y hacia Vila-real 348.254. A mucha distancia le sigue Borriana (188.245) y Borriol, con 135.791.

Puesto que algunas de estas líneas realizan también, en los tramos internos del término municipal de Castelló,¹²⁹ el servicio urbano de la capital, es importante conocer el porcentaje del tráfico global de estas líneas correspondiente a estos servicios. Comparando los datos ofrecidos por la Conselleria y el Ayuntamiento, se obtiene que la línea con mayor volumen de tráfico urbano es la de Almassora,

¹²⁹Hasta el Grupo Perpetuo Socorro en la línea Castelló-Almassora, hasta el camí la ratlla en la de Vila-real y hasta la UJI y el Hospital de la Magdalena en la de Borriol.

con el 43%, seguida de Borriol con el 38% y Vila-real con el 25%.

La inauguración de la Universitat Jaume I en las inmediaciones de la carretera de Borriol supuso un revulsivo para la línea de dicho municipio. Imagen 24 (arriba izq.). Pegaso 6424 (1992) en la cabecera de la plaza Fadrell de Castelló. Imagen 25 (arriba dcha.). Hispano V.O.V. II (1996) descendiendo por el Paseo Morella de la capital. Imagen 26 (abajo izq.). Irizar Intercentury (2005) a punto de cruzar el puente sobre el río Seco. Imagen 27 (abajo dcha.). Irisbus Crossway (2009) se adentra por el Paseo Morella.

Fuente: Imágenes 24 y 26, colección Antonio Moreno; imágenes 25 y 27, colección Ferran Mena.

En general el panorama se repite en los años 2015 y 2016, aunque los datos disponibles no son ni tan completos ni detallados, lo que impide extraer cifras globales. Sorprende el espectacular incremento de ingresos en la línea de Borriol a pesar de la notable pérdida de viajeros, intuyendo que se trata de algún error. Por lo demás se mantiene una situación similar, con una ligera subida en las líneas de Almassora, Borriana y Vila-real. La del Grau acusa la prolongación del Tram hasta el distrito marítimo con un enorme descenso de usuarios, aunque inicia en 2016 una cierta recuperación fruto de la mejora en la oferta, como se detalla en el capítulo referido al servicio urbano de Castelló. Respecto al total provincial, los servicios de esta conurbación representan aproximadamente el 55% de los viajeros y el 40% de la recaudación.

Comparando estas cifras con las del año 1977, de nuevo resulta la línea de Benicàssim la única que presenta un incremento de viajeros, en un porcentaje que ronda el 80%, aunque resulta superior si se suman los usuarios de la línea del Serradal. El resto de servicios han perdido en los últimos 40 años entre el 50% y el 60% de viajeros: Castelló-Borriana el 47%; Castelló-Vila-real el 59%; Castelló-

Almassora el 56% y la línea Borriana-Grau-Port el 62%. Sin embargo, la más afectada ha resultado la de Borriana-València, que presenta un descenso del 98% pese haberse fusionado con la de Betxí. Y todo ello a pesar de haber ganado el conjunto de municipios casi cien mil habitantes en este periodo.

Desde principios de 2000 se especuló con la creación de un nuevo sistema de transporte en la Plana, si bien no se acabó de concretar hasta mediados de la década. Imágenes 28 (izq.) y 29 (dcha). Dos titulares del periódico *Mediterráneo* de 2001 y 2002, respectivamente.

Fuente: *Mediterráneo*, 25 de mayo de 2001 y 24 de mayo de 2002.

En general un tráfico bastante reducido para el gran volumen de desplazamientos existente, realizándose en transporte público sólo el 6% de los mismos.¹³⁰ La realidad de la conurbación en cuanto a existencia de un *hinterland*, contigüidad urbana, censo, etc., choca con la ausencia de un sistema coordinado de transportes que asuma de forma adecuada los movimientos internos, subsistiendo un esquema obsoleto propio de una época bastante anterior a la configuración metropolitana existente. La dispersión de las paradas o la ausencia de sistemas que permitan la intermodalidad son claros ejemplos de ello, con falta de oferta, graves carencias en cobertura y coordinación horaria, desaprovechamiento de las terminales multimodales, o ausencia de sistemas de pago combinados, no existiendo ninguna autoridad metropolitana de transportes u organismo semejante que armonice el funcionamiento de los distintos servicios.

¹³⁰ *Mediterráneo*, 4 de diciembre de 2016.

Una muestra de los distintos servicios de naturaleza urbana existentes en los municipios de la conurbación. La existencia de algunos de ellos se remonta hasta la década de los 20 del pasado siglo; otros son más recientes. Imagen 30 (arriba izq.). “La carraca” de Canós, un Chevrolet de 1939 que hacía el servicio entre Borriana, su estación y el Grau. Imagen 31 (arriba dcha.). Hispano Habit de HICID realizando en 2016 esa misma línea. Imagen 32 (centro izq.). Castrosua CS-40 City II en el termet de la Mare de Déu de Gràcia de Vila-real, en el verano de 2017. Imagen 33 (centro dcha.). Hispano Habit de HICID, luciendo la nueva imagen corporativa del servicio urbano vila-realense en 2019. Imagen 34 (abajo izq.). Coche nº432 de HICID en la línea entre Almassora y su playa en 2016. Imagen 35 (abajo dcha.). Minibús Iveco de la empresa Massabús, contratista del servicio urbano de Almassora en 2018.

Fuente: Imagen 30, fotografía de Vicente Melchor, Museo Arqueológico de Borriana; imágenes 31-35, colección del autor.

Evolución de la línea entre Castelló y Vila-real en las últimas tres décadas. Imagen 36 (arriba izq.). Iclorsal Urci (1991). Imagen 37 (arriba dcha.). Hispano Habit (2006). Imagen 38 (abajo centro). Mercedes-Benz Citaro en la parada de la báscula de Vila-real en 2018.

Fuente: Imagen 36, colección Ferran Mena; imagen 37, colección Antonio Moreno; imagen 38, colección del autor.

La solución que desde la Conselleria de Infraestructuras se aportó a principios de la década de 2000 fue la creación de una red de transporte sobre plataforma reservada en la denominada como área metropolitana de la Plana, contemplada en el PATECAS.¹³¹

Tras especularse sobre diversos medios, se optó por la implantación de un BRT consistente en un vanguardista trolebús con sistema de guiado óptico y circulación sobre plataforma reservada. El proyecto, conocido como TVRCas (Transporte sobre Vía Reservada de Castelló)¹³² empezó a

¹³¹ *Plan de Acción Territorial del Entorno de Castelló (PATECAS): Documento normativo.*

¹³² Posteriormente, por votación popular, se le dio el equívoco nombre de Tram. *Mediterráneo*, 20 de junio de 2008.

concretarse en 2005, cuando se hizo público el trazado de las dos líneas de las que se compondría esta nueva red, que debía vertebrar toda el área. La primera de ellas discurriría entre la Universitat Jaume I y el Grau de Castelló, con prolongación hasta Benicàssim; la segunda, entre la estación de Castelló y los municipios del sur del área metropolitana: Almassora, Vila-real y Borriana.¹³³

Esto suponía la construcción de una plataforma reservada en todo el recorrido, lo que comportaba la peatonalización o semipeatonalización del centro histórico de Castelló y la conversión de la antigua N-340 entre Castelló y Vila-real en una gran avenida, con dos carriles por sentido, vías de servicio, carril bici, paseo peatonal, jardineras y la plataforma del trolebús. Se le daría así a esta vía una configuración más amable y acorde con la función de vía urbana en la que se había convertido tras el desvío de la carretera a mediados de los 90.

La implantación de este medio sufrió numerosos problemas políticos, técnicos, financieros y judiciales, que fueron postergando repetidamente la fecha de su inauguración. En 2008 entró en servicio un pequeño tramo completamente urbano de poco más de dos kilómetros entre el parque Ribalta y la universidad, y no fue hasta 2014 cuando se completó el trazado hasta el Grau de la línea 1, alcanzando así la red su máxima extensión.¹³⁴

Prácticamente diez años de desarrollo y una inversión de 100 millones de euros para una línea con circulación restringida al término municipal de Castelló, aunque con excelentes cifras de tráfico, que muestran la necesidad que existía de una conexión directa entre el Grau y el extremo occidental de la ciudad, pero que no ha solucionado las carencias en el transporte interurbano de la conurbación. Diez años de trabajos y polémicas en los que, monopolizando el proyecto del trolebús toda la iniciativa pública en materia de transportes, no se realizó ninguna actuación paralela y alternativa para solucionar las carencias existentes, y antes citadas. Antes al contrario, la entrada en servicio del TVRCas supuso una disminución en la oferta tanto del servicio urbano (sobre el que se trata en su capítulo específico), como de algunas líneas interurbanas, especialmente la de Borriol.

En cuanto a los medios de pago de los títulos de transporte, la implantación, a partir de 2007, de las tarjetas sin contacto Mòbilis en el transporte urbano de Castelló, si bien fueron una mejora importante respecto al obsoleto sistema anterior, no han tenido repercusión en el transporte metropolitano. Estas tarjetas, impulsadas por la Generalitat, han permitido integrar el acceso a la totalidad de servicios urbanos de transporte (líneas urbanas, Tram, trayectos urbanos de líneas interurbanas y Bicicas), pero su uso sigue restringido a la ciudad de Castelló, no contemplándose la intermodalidad con el resto de servicios metropolitanos, aunque la tecnología de estas tarjetas sí que

¹³³*Mediterráneo*, 13 de mayo de 2005.

¹³⁴*Mediterráneo*, 21 de diciembre de 2014. Sobre la historia del Tram, se pueden consultar las obras de Antonio José Gascó Sidro, *Crónica de Castellón*, Ayuntamiento de Castelló, 2014, pp. 456-458; Inmaculada Aguilar Civera, *El TRAM de Castellón. Un paseo por la ciudad*; y el *Proyecto de Servicio Público de Transporte de la Línea 1 del Tram de Castellón*, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, 2012.

lo permite.¹³⁵

Mapa 9. Líneas de la conurbación de Castelló en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; Vía Reservada: <https://www.tramcastellon.com/lineas-regulares/>. (consultado 16 de mayo de 2018). Elaboración propia.

A principios de 2018, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori descartó definitivamente la ampliación de la red del trolebús guiado, desechando cualquier prolongación hacia Benicàssim, Almassora, Vila-real y Borriana. La alternativa planteada para la movilidad metropolitana ha sido una nueva red de autobuses, cuyo proyecto ha sido presentado a información pública durante los primeros meses de 2018.¹³⁶

¹³⁵Como sí ocurre en el área metropolitana de València, con títulos coordinados entre los distintos medios y operadores. "Tarjeta Móvilis", Entitat Valenciana d'Habitatge i Sol, [en línea], <http://www.tarjetamobilis.es/> (consultado 22 de mayo de 2018).

¹³⁶*Mediterráneo*, 1 de febrero de 2018.

Mapa 10. Servicios que se realizaban en la conurbación de Castelló en 2018. Como en el mapa de servicios de 1998, la relación entre el número de servicios y el grosor de las líneas se ha variado respecto al resto para permitir su inteligibilidad.

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; Vía Reservada: <https://www.tramcastellon.com/lineas-regulares/>. (consultado 16 de mayo de 2018). Elaboración propia.

Aunque inicialmente se planteaba, dentro de la organización territorial del nuevo mapa concesional valenciano, la articulación de los servicios de transporte de viajeros por carretera de la conurbación en dos concesiones lineales Castelló Metropolitana Norte y Castelló Metropolitana Sur, el proyecto finalmente presentado a información pública disgrega los tráficos metropolitanos en dos concesiones lineales (CV-006 Castelló Metropolitana Sur, que incluye los servicios a los municipios de Almassora, Vila-real y Borriana, y CV-003 Castelló-Vinaròs, con los de Benicàssim) y una concesión zonal (CV-001 Castelló-Morella, que incluye el servicio a Borriol). Les Alqueries queda excluida de este marco, y sigue atendida únicamente por las líneas hacia la Plana Baixa (Eslida,

Betxí), agrupadas en la concesión CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló.¹³⁷

Como en el resto de concesiones, la nueva propuesta contempla la integración de diversas rutas de transporte escolar en el mapa general, convirtiéndolas en líneas de uso preferente escolar, lo que supone un mejor aprovechamiento de los recursos. Esta medida, más propia del medio rural, tiene en la zona metropolitana de Castelló poca aplicación al disponer todos los municipios (salvo Borriol) tanto de centros de educación Infantil y Primaria como de Secundaria.

Los nuevos proyectos, si bien plantean en algunos casos cambios en el esquema de líneas, no parecen aportar soluciones a los problemas existentes ni una mejora sustancial del servicio. En el escenario futuro, una vez integradas las rutas escolares, las líneas internas de la conurbación serían las siguientes:

- De la concesión CV-001 Castelló-Morella:¹³⁸
 - Línea 6a: Borriol-Castelló (13 exp i/v L-V, 6 S, D y festivos).
 - Línea 6b: Borriol-Castelló (escolar) (4 exp i/v lectivos).¹³⁹
 - Línea 6c: l'Abeller-Borriol (1 exp i/v lectivos).¹⁴⁰
- De la concesión CV-003 Castelló-Vinaròs:¹⁴¹
 - Línea 3: Benicàssim-estación de Castelló (32 exp i/v lab y 26 festivos en invierno; 48 diarias verano).¹⁴²
 - Línea 4: Benicàssim-Grau de Castelló (18 exp ida/19 vuelta lab y 10 festivos en invierno; 22 lab y 11 fest en verano).¹⁴³
 - Línea 8a: Montornés-Benicàssim I (1 exp i/v lectivos).¹⁴⁴
 - Línea 8b: Montornés-Benicàssim II (1 exp i/v lectivos).¹⁴⁵
 - Línea 8c: Montornés-Benicàssim III (1 exp i/v lectivos).¹⁴⁶
 - Línea 8d: Montornés-Benicàssim IV (1 exp i/v lectivos).¹⁴⁷
 - Línea 5: Benicàssim-Castelló de la Plana por CV-149 (16 exp i/v L-V; 15 i/v S, D y festivos).¹⁴⁸

¹³⁷"Projectes de serveis públics de transport de viatgers", Conselleria d'Habitatge, [en línea].

¹³⁸*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, pp. 22-41.

¹³⁹No se contempla en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 30.

¹⁴⁰No se contempla en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 30.

¹⁴¹*Projecte CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-30.

¹⁴²Modificada en el proyecto definitivo, dando lugar a la línea Castelló-Benicàssim por Vil·les, con 31 exp i/v L-V, 22 S, D y festivos y 5i/6v nocturnas vísperas festivo. En verano, 48 exp i/v diarias, y 10 nocturnas vísperas festivo). *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 10-14

¹⁴³Modificada en el proyecto definitivo, dando lugar a la línea Castelló-Benicàssim por Serradal, con 11 exp i/v L-V; 10 S, D y festivos. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 10-14.

¹⁴⁴Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-14.

¹⁴⁵Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-14.

¹⁴⁶Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-14.

¹⁴⁷Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-14.

¹⁴⁸Introducida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13 y 16.

- De la concesión CV-006 Castelló Metropolitana Sur:¹⁴⁹
 - Línea 1a: Vila-real-Castelló (UJI) (30 exp i/v lectivos).
 - Línea 1b: Vila-real-Castelló (estación) (30 exp L-V no lectivos, 30 S, 15 D).
 - Línea 2a: Borriana-Castelló (UJI) (15 exp i/v lectivos).¹⁵⁰
 - Línea 2b: Borriana-Castelló (estación) (15 exp L-V no lectivos, 13 S, 8 D).¹⁵¹
 - Línea 2c: Platges-Borriana-Castelló (UJI) (6 exp i/v L-V lectivos).¹⁵²
 - Línea 2d: Platges-Borriana-Castelló (estación) (6 exp i/v L-V no lectivos, 5 S y D).¹⁵³
 - Línea 3a: Almassora-Castelló (UJI) (30 exp i/v lectivos).¹⁵⁴
 - Línea 3b: Almassora-Castelló (estación) (30 exp L-V no lectivos, 30 S, 23 D).¹⁵⁵
 - Línea 3c: Platges-Almassora-Castelló (estación) (6 exp i/v diarias julio y agosto).¹⁵⁶

El nuevo esquema de líneas presenta como principales novedades el traslado de la totalidad de las cabeceras de las líneas a la estación de autobuses de Castelló,¹⁵⁷ reforzando intensamente, además, la plaza de la Independencia como intercambiador,¹⁵⁸ incluyendo todas las líneas parada en dicho punto.¹⁵⁹ Estas modificaciones suponen una importante mejora de la intermodalidad en los servicios metropolitanos, pero plantean una serie de dudas:

- Capacidad de la actual estación de autobuses para albergar los nuevos servicios, que pueden suponer la coincidencia de hasta seis nuevos autobuses. La falta de servicios y las malas condiciones que presenta la actual estación tampoco contribuyen a la idoneidad de esta medida.

¹⁴⁹*Projecte CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, pp. 11-16, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165398158/Proyecto_CV-006_Castell%C3%B3%20Metropolitana+Sud/4e5692d8-dc65-4b3c-b785-b882bd80832c (consultado 22 de mayo de 2018)

¹⁵⁰Reducidas a doce de ida y diez de vuelta en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, pp. 16-18, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869430/Proyecto+Definitivo_CV006.pdf/bfc1674b-e284-4ad2-90c9-52b56319d581 (consultado 23 de mayo de 2019).

¹⁵¹Reducidas en el proyecto definitivo a doce de ida y diez de vuelta L-V no lectivos, 11 de ida y 10 de vuelta S y seis de ida y cinco de vuelta D. *Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, pp. 16-18.

¹⁵²Itinerario incluido en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, pp. 16-18.

¹⁵³Itinerario incluido en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, pp. 16-18.

¹⁵⁴Incrementadas en el proyecto definitivo hasta las 33 exp i/v. *Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, pp. 16-18.

¹⁵⁵Modificadas en el proyecto definitivo a 33 i/v L-V, 31 S y 22 i/23 v en invierno; en verano, 24 i/25v L-V, 17 i/16 v S y 10 i/v D. *Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, pp. 16-18.

¹⁵⁶Itinerario incluido en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, pp. 16-18.

¹⁵⁷A finales de diciembre de 2018 se inició el traslado de cabecera de las primeras líneas desde la plaza Borrull a la estación, afectando concretamente a la de Castelló-Borriana.

¹⁵⁸Que será también intermodal una vez se construya una parada del Tram en esa plaza. *Mediterráneo*, 6 de mayo de 2019.

¹⁵⁹Este punto no resulta de aplicación según el proyecto definitivo, que suprime las paradas en dicha plaza. Esta modificación se ha realizado atendiendo a una alegación del Ayuntamiento de Castelló, en la que se advertía que la plaza de la Independencia carecía de la infraestructura necesaria para tal fin. *Informe de alegaciones al proyecto CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 3, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869430/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentada_s_CV006.pdf/2dd229f5-6918-4460-96e9-4a9e1945e7a9 (consultado 23 de mayo de 2019).

- Condiciones y capacidad de la plaza de la Independencia, en su actual estado y configuración, para soportar los nuevos tráfico, necesitando, probablemente, una reforma que habilitara nuevos puntos de parada correctamente dotados.¹⁶⁰
- Duplicidad de oferta de Cercanías y autobús para determinados destinos. La antigua ubicación de las líneas de Almassora, Vila-real y Borriana en la plaza Borrull permitía ofrecer servicios a estas poblaciones desde dos puntos distintos de la ciudad: en autobús desde la plaza Borrull (centro-este) y en tren desde la estación (oeste). Con la nueva reestructuración, se concentran todas las salidas desde un mismo punto.
- Fluidez de circulación en los itinerarios urbanos de acceso a la estación de autobuses. En los itinerarios planteados en la propuesta, el acceso a la estación de autobuses se realiza por unas vías (ronda Mijares y Magdalena, avenida València) que soportan elevadas intensidades de circulación y no disponen de carriles reservados, lo que afectaría negativamente a los parámetros del servicio, especialmente a su velocidad comercial.¹⁶¹

En otros aspectos, la propuesta presenta algunos aspectos positivos, además de la ya citada mejora en la conexión intermodal:

- Mejora sustancial de las comunicaciones entre Almassora, Borriana y Vila-real con la UJI, incluyendo parada en todas las expediciones de los días lectivos. Asimismo también se mejora la conexión de todos los municipios con el Hospital Provincial.
- Segrega las líneas puramente urbanas (Castelló-Grau, Almassora-playa, Vila-real-Mare de Déu de Gràcia, periurbanas de Borriana), que pasarán a ser competencia de los ayuntamientos respectivos.¹⁶²

Sin embargo, la propuesta presenta también diversas deficiencias, siendo poco ambiciosa en algunos aspectos y suponiendo en otros casos incluso un retroceso respecto al servicio actual.

Mantiene prácticamente la misma oferta de servicios que se prestan en la actualidad en las líneas de Borriol, Almassora, Borriana y Vila-real,¹⁶³ cuando la población de estos municipios se ha incrementado notablemente en la última década, como se ha visto a lo largo del capítulo.

En cuanto a los servicios con Benicàssim, si bien el proyecto inicial suponía una drástica reducción en la oferta entre ambos municipios, así como una disminución de la cobertura y otros perjuicios, las modificaciones introducidas en el proyecto definitivo salvan esta problemática y mantienen prácticamente la oferta actual. Este escenario continuista resulta positivo en comparación con el

¹⁶⁰Véase nota anterior.

¹⁶¹En este sentido, el Ayuntamiento de Castelló plantea, en las alegaciones presentadas a estos proyectos, la habilitación de un carril bus en la ronda Mijares. *Informe de alegaciones al proyecto CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, p. 3.

¹⁶²Sin embargo, en el proyecto definitivo se incluyen de nuevo los servicios entre Almassora y su playa y entre Borriana y el Grau. La oferta de servicios entre Borriana y su Grau, con seis expediciones diarias, resultará inferior a la actualmente existente si no viene complementada con la creación de un servicio urbano.

¹⁶³Que es la misma desde los años 80.

planteado en el proyecto inicial, pero no introduce prácticamente ninguna mejora, salvo la extensión a todo el año del servicio nocturno. Se desperdicia así una oportunidad de aplicar algunas reformas que permitirían, entre otros aspectos, optimizar la cobertura territorial o evitar duplicidades en algunas expediciones, como ocurre en las líneas de Vil·les y Serradal. Con los servicios planteados, además, Benicàssim no dispone de conexión directa con la UJI, limitada a la línea de Orpesa.

- No plantea ningún tipo de conexión entre Almassora y sus municipios vecinos, salvo Castelló, suprimiéndose incluso la parada que actualmente realiza en Almassora la línea de Moncofa. Tampoco incluye una conexión directa entre Almassora y su hospital de referencia, el General de Castelló.
- No aprovecha las posibilidades de coordinación que ofrece el servicio de Cercanías de RENFE.
- No contempla el establecimiento de servicios especiales a los polígonos industriales, que permitan ofrecer una alternativa al vehículo particular, ni tampoco los nocturnos, salvo en el caso de Benicàssim por Vil·les.

Todo ello hace que la actual propuesta resulte poco ambiciosa e insuficiente para articular una auténtica malla de transporte metropolitano en la conurbación de Castelló.

8. Conclusiones

El espectacular crecimiento demográfico y el fuerte proceso de urbanización experimentado en la Plana de Castelló en las últimas décadas ha supuesto la consolidación de un área urbana formada por una conurbación liderada por la ciudad de Castelló, que agrupa a media decena de municipios que, si bien mantienen en muchos aspectos un comportamiento autónomo, se establecen entre ellos potentes flujos de tráfico y una profunda interrelación.

Si bien hasta los años 80 el crecimiento de los distintos municipios que componen esta conurbación fue acompañado de una mejora en los servicios de transporte público, tanto ferroviarios como carreteros, desde entonces la oferta de servicios de autobús no ha experimentado muchas variaciones, a pesar que el ritmo de crecimiento urbanístico y poblacional se ha incrementado enormemente, lo que ha repercutido en un aumento extraordinario también de los desplazamientos, como muestra el gráfico 9. Cabe indicar que el descenso de los servicios denominados perirurbanos en el último periodo se debe a la reducción de expediciones en la línea Castelló-Grau tras la entrada en servicio del Tram y la segregación de buena parte de estos tráficos de las concesiones de la Generalitat.

Excluyendo estos servicios periurbanos, es decir, contando únicamente las líneas existentes entre los distintos municipios de la conurbación para evitar distorsiones, y comparando estos servicios con la evolución de la población, se obtiene el gráfico 10, que resulta muy revelador.

Gráfico 9. Media diaria de expediciones en servicios internos de la conurbación de Castelló. Años 1935-2018

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. *BOE*, 16 de marzo de 1979; *DOGV*, 29 de octubre de 1986. Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. “Transportes públicos”, Ayuntamiento de Almassora, [en línea], <https://www.almassora.es/es/articulos/transportes-publicos>. Empresas concesionarias [en línea]: AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID, <http://www.hicid.es/> (consultado 15 de mayo de 2018). Elaboración propia.

El resultado de este proceso ha sido una excesiva dependencia del vehículo particular (generalmente el turismo), que amenaza la propia capacidad de las infraestructuras viarias y supone un importante desafío medioambiental. La respuesta que a principios del siglo XXI se aportó a la perentoria necesidad que esta área tenía de una red de transporte de calidad fue un trolebús guiado con circulación sobre plataforma reservada, el Tram, que debía vertebrar toda la Plana.

Gráfico 10. Evolución de la población y de los servicios internos en la conurbación de Castelló. Años 1935-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 7 de mayo de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 7 de mayo de 2018). “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. *BOE*, 16 de marzo de 1979; *DOGV*, 29 de octubre de 1986. Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. “Transportes públicos”, Ayuntamiento de Almassora, [en línea], <https://www.almassora.es/es/articulos/transportes-publicos>. Empresas concesionarias [en línea]: AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID, <http://www.hicid.es/> (consultado 15 de mayo de 2018). Elaboración propia.

Sin embargo, diez años después de la inauguración del primer tramo de la línea, sigue teniendo un recorrido exclusivamente urbano, y su ampliación ha sido descartada por su elevado coste y por el desfase de su tecnología, no habiendo logrado solucionar los graves problemas de movilidad interurbana existentes.

El nuevo mapa concesional valenciano era una excelente ocasión para reestructurar toda la red metropolitana y adecuarla a las necesidades actuales de movilidad, pero el proyecto finalmente presentado ha resultado ser nada más que una ligera reforma del servicio actual, en cuya redacción parecen haberse obviado, además, aspectos básicos como la propia capacidad e idoneidad de la infraestructura existente.

Más allá de un cuestionable cambio en las cabeceras de las líneas y pequeñas variaciones de itinerario, no se contempla una solución al problema de la movilidad metropolitana, pues no incrementa servicios ni mejora ninguno de los parámetros básicos de la red, salvo la conexión intermodal con el ferrocarril.

Los flujos de tráfico existentes, así como la propia limitación de las infraestructuras existentes, requieren de la implantación de sistemas de transporte de alta capacidad y elevada velocidad comercial, que permitan ofrecer parámetros muy competitivos que hagan del transporte público una alternativa real al automóvil privado. Esto pasa necesariamente por la creación, si no de servicios BRT, al menos sí de una red metropolitana de carriles reservados para el transporte público que evite que los autobuses se vean inmersos en el colapso circulatorio que se padece en determinadas franjas horarias, además de permitirles mejorar sensiblemente su velocidad comercial y su frecuencia.

Ampliar la cobertura incrementando la oferta de líneas y mejorando las conexiones de los distintos núcleos poblacionales de la conurbación (entre sí y con su centro de referencia) es también un elemento indispensable. La estructura actual de la red, heredada desde los primeros tiempos y perpetuada con simples variaciones en el proyecto de las nuevas concesiones, basada en una línea por municipio (Castelló-Almassora, Castelló-Vila-real, etc.), no responde a una realidad marcada por la periferalización de los servicios y la creación de grandes centros generadores de tráfico alejados del centro y actualmente desatendidos por el transporte público.

Mejorar los parámetros del servicio y ampliar la cobertura son, pues, dos elementos claves que deberían caracterizar cualquier propuesta de mejora. Pero la construcción de una red que vertebralmente la conurbación castellonense requiere además una singular coordinación intermodal que complemente la que ya presta el ferrocarril con el servicio de Cercanías y los respectivos servicios de transporte urbano, que deberían servir para alimentar la red interurbana. Y esto supone no sólo unos horarios coordinados, sino avanzar hacia un sistema tarifario integrado que facilite los transbordos.

En definitiva, cualquier solución pasa por un arduo trabajo de planificación territorial supramunicipal que armonice todas las políticas que se emprendan en el campo de la movilidad, así como la constitución de una autoridad u organismo encargado de su gestión, integrado por todos los actores participantes.

El anuncio por parte de la Conselleria del abandono definitivo de la ampliación de la red del Tram vino acompañado de una promesa de mejora de las conexiones en autobús que no parece que vaya a cumplirse. Ciertamente es que el elevado gasto que supuso el Tram, invertido en otras soluciones de movilidad más económicas y efectivas (carriles reservados con autobuses convencionales y mejor cobertura y frecuencia, por ejemplo), hubiera permitido una importante mejora en el transporte metropolitano, pero la actual propuesta de red de autobuses no satisface en absoluto las necesidades de una conurbación de las características de la de Castelló.

Capítulo 5. Área de Castelló

La subárea de l'Alcora

1. Introducción

Ubicada entre los corredores N-S que marcan la configuración de la red de autobuses en los dos tercios septentrionales de la provincia, y los existentes al sur del Mijares, de orientación E-W siguiendo los cursos hidrográficos, se encuentra una zona de transición sobre la que l'Alcora ejerce una marcada influencia, si bien siempre subordinada a la de la ciudad de Castelló.

Ciertamente ni Sanchis Deusa¹ ni Membrado² reconocen la existencia de un área propia en torno a l'Alcora o l'Alcalatén, englobando todos estos municipios dentro de la gran área de influencia de la capital provincial. Sin embargo, ambos sí señalan la matriz de líneas existente entre Castelló y Cortes de Arenoso, siguiendo el curso de la carretera de La Puebla de Valverde, así como el papel de l'Alcora como cabecera de servicios hacia destinos de rango inferior, con la línea a Costur, les Useres y Atzeneta.

Esta circunstancia, unida al comportamiento autónomo que presentan los servicios a estos municipios respecto al resto de líneas de la provincia, permite considerar la existencia de una subárea con l'Alcora como centro de referencia, dentro en todo caso del área de Castelló. La Conselleria d'Habitatge así lo reconoce también, al contemplar la nueva concesión CV-004 l'Alcora-Castelló dentro del área funcional de Castelló. Esta concesión integra «los tráficos de algunos municipios (...) que guardan una fuerte relación con la ciudad de l'Alcora, y de todos ellos con Castelló».³

Se trata de una subárea de gran complejidad orográfica, en la que la carretera de Castelló a La Puebla de Valverde (actuales CV-16 y CV-190) actúa de eje principal, y casi único, de articulación, discurriendo por ella la mayoría de servicios, que sólo se desvían para adentrarse hacia municipios adyacentes como Villahermosa. La totalidad de líneas presentan, pues, una configuración longitudinal siguiendo esta vía, y partiendo de las localidades más interiores (Cortes de Arenoso y Villahermosa) descienden por la citada carretera hasta l'Alcora y Castelló.

¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 259.

²Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-765.

³*Projecte CV-004 l'Alcora-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 9, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165567217/Projecte+CV-004+1%27Alcora-Castell%C3%B3.pdf/cf201d97-0e9f-4cac-88fd-dffb7f548118> (consultado 1 de octubre de 2018).

Históricamente, la explotación de los servicios regulares en esta subárea se ha encuadrado en la concesión CVCS-107, operada por la Hispano del Cid, S.A. Sin embargo, el nuevo mapa concesional valenciano plantea una concesión exclusiva para estos tráficos, integrados, como ya se ha indicado, en la nueva CV-004 l'Alcora-Castelló.

2. Características de la subárea

Enclavada básicamente entre el macizo de Penyagolosa y las lomas situadas al norte del Mijares, esta subárea constituye una zona orográficamente compleja y de transición entre las muelas y altiplanos del interior septentrional, con estructuras de componente NE-SW, y las terminaciones orientales de la cadena Ibérica que dominan el tercio interior meridional, de clara orientación WNW-ESE. Se encuentra, además, surcada por diversos cursos hidrográficos tanto en sentido N-S como W-E, que incrementan aún más la variedad de su orografía.

Está conformada por todos los municipios situados en torno al eje de la carretera de Castelló a La Puebla de Valverde: l'Alcora, Figueroles, Llucena, Castillo de Villamalefa, Zucaina y Cortes de Arenoso, así como otros municipios adyacentes para los que esta vía es también su principal eje de comunicación hacia la Plana: Villahermosa del Río en el interior, y Costur y Sant Joan de Moró en su vertiente más oriental.

Fruto del carácter de transición que marca esta área, existen algunas localidades pertenecientes administrativamente a la comarca de l'Alcalatén que, aún disponiendo de servicios directos con su capital comarcal, no se han incluido finalmente en esta subárea. Son los municipios de les Useres y Atzeneta. La decisión sobre su inclusión o no ha planteado algunas dudas, pues si bien administrativamente se encuadran en la comarca de l'Alcalatén, l'Alcora no representa realmente su centro de referencia ni sanitario ni educativo. Asimismo, el complejo relieve existente entre éstas hace que, en la práctica, desplazarse hasta l'Alcora suponga el mismo tiempo que hacerlo hasta Castelló, y si bien existen servicios de autobús hasta su capital comarcal, desde donde se puede transbordar hacia Castelló, existen también líneas hacia la capital de la Plana por otros itinerarios, con una oferta algo mayor y expediciones directas, sin transbordos.

Todas estas circunstancias han llevado, por una parte, a no incluir a les Useres y Atzeneta en la presente subárea, y por otra a cuestionar de nuevo la adecuación de algunos aspectos de la actual división comarcal con la realidad presente.

Igualmente, redundan en lo ya apuntado por Sanchis Deusa respecto al carácter fuertemente polarizado de la red castellonense y la escasez de servicios directos entre poblaciones relevantes de la provincia. En este sentido, resulta llamativa la debilidad que l'Alcora, pese a su importancia económica y como núcleo generador de tráfico, presenta sobre la que sería su área de influencia, no existiendo servicios directos con el que es otro de los vértices del triángulo cerámico, la vecina

Onda. En este caso, la atracción ejercida por Castelló anula la que pudiera haber entre estos municipios.⁴

Inexistentes son también las conexiones con el valle del Mijares, aun existiendo algunas vías de comunicación, así como con las localidades limítrofes de la provincia de Teruel, a pesar de prolongarse la carretera hasta Mora de Rubielos, la capital de la comarca vecina. Esta incomunicación es común a la mayoría de áreas del interior castellonense, y puede explicarse por factores no tanto orográficos sino principalmente de tipo demográfico y económico, por el escaso peso de estas localidades.⁵

Por comarcas, se encuentran repartidos los municipios entre l'Alcalatén, el Alto Mijares y la Plana Alta. A la primera corresponden las localidades de l'Alcora, Figueroles y Llucena, situadas todas ellas a lo largo del curso del río l'Alcora o Llucena, así como Costur, cercano a l'Alcora y claramente en su área de influencia más inmediata, de la que depende en gran medida la ocupación de su mano de obra.⁶

Entre los centros de referencia comarcal y provincial –l'Alcora y Castelló–, y en la depresión de la rambla de la Viuda, se encuentra Sant Joan de Moró, municipio de reciente constitución plenamente integrado en la Plana, con una destacada actividad industrial. Las localidades del interior de la subárea pertenecen, en cambio, a la comarca del Alto Mijares, si bien su salida natural hacia la Plana se realiza por l'Alcora. Son los municipios de Castillo de Villamalefa, Zucaina y Cortes, situados a lo largo de la carretera CV-190, así como de Villahermosa, enclavada ligeramente hacia el norte, a los pies del macizo de Penyagolosa.

Contrasta el dinamismo económico de los municipios del extremo oriental de la subárea, con una destacada actividad industrial ligada al sector cerámico (l'Alcora y Sant Joan de Moró principalmente, si bien se localizan industrias también en Figueroles y Llucena), con la situación de las localidades del interior, con una economía fundamentalmente ligada al sector primario y un grave problema de despoblación.

Como se puede contemplar en la tabla 1, el conjunto de municipios congrega a casi 17.000 habitantes, concentrándose el 62% de estos en l'Alcora. Le sigue por peso demográfico Sant Joan de Moró, que representa sobre un 18% del total, concentrando entre ambos municipios el 80% del total del censo.

Su evolución demográfica presenta unos rasgos característicos que conviene señalar. Durante las primeras décadas del siglo XX su comportamiento es similar al del resto de áreas del interior provincial, con un descenso de la población que se inicia en torno a 1910 y que afecta a todos los

⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252 y 259.

⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

⁶Vicent Ortells Chabrera, "El fenómeno urbano", en VV. AA., *La provincia de Castellón de la Plana. Tierras y gentes*, p. 138.

municipios, si bien l'Alcora y Llucena lo padecen en menor medida. A partir de los años 50, en cambio, ambos municipios presentarán comportamientos distintos, observándose tendencias dispares, que se aprecian claramente en el gráfico 1.

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios de la subárea de l'Alcora. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
l'Alcora	4.880	4.541	4.422	3.782	4.043	5.248	7.005	7.981	8.372	9.508	10.740	10.430
Castillo de V.	1.455	1.309	1.103	1.093	996	734	464	225	127	96	113	101
Cortes de A.	1.599	1.526	1.374	1.364	1.230	1.081	689	464	409	366	348	317
Costur	987	912	816	790	742	672	555	493	482	466	594	511
Figueroles	662	633	612	595	527	498	543	595	584	583	564	525
Llucena	4.446	4.251	3.880	3.585	3.457	2.877	2.218	1.879	1.641	1.528	1.480	1.319
S Joan Moro (*)	-	-	-	-	-	-	-	-	1.590	1.863	2.977	3.099
Villahermosa	2.741	2.444	2.436	2.391	2.118	1.593	1.084	542	524	442	498	462
Zucaina	1.153	1.104	1.052	1.138	1.041	809	503	287	228	197	184	172
Total:	16.770	15.616	14.643	13.600	13.113	12.703	12.558	12.179	13.729	14.852	17.314	16.764

(*) Los datos hasta 1991 se incluyen en el censo de Vilafamés.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 2 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 2 de octubre de 2018). Elaboración propia.

Por un lado, un acusado descenso en las pequeñas localidades de interior que se prolonga hasta la actualidad; la sangría demográfica afecta también a Llucena, antigua capital histórica de la comarca, que llega a perder hasta dos tercios de su población. Por otra parte, una recuperación del censo de l'Alcora, que supera en 1960 su máximo demográfico, iniciando un crecimiento significativo que, sin embargo, no logra compensar la pérdida poblacional padecida por el conjunto de la subárea.

En las últimas décadas este crecimiento ha permitido a l'Alcora doblar el censo de principios del XX. Este hecho, unido a la incorporación al cómputo del nuevo municipio de Sant Joan de Moró, ha compensado las cifras globales, superándose en 2011 las cifras de una centuria atrás, si bien el reparto resulta ahora mucho más desigual. En la última década, la crisis económica, que ha afectado especialmente a la industria azulejera, ha supuesto una ligera pérdida demográfica.

Encontrándose entre estos municipios algunos de los que encabezaron, ya desde principios del siglo XX, la demanda para la construcción de un ferrocarril de penetración hacia su comarca, no es de extrañar que fuera también una de las zonas pioneras en el establecimiento de líneas de automóviles, como se verá en el siguiente apartado.

Gráfico 1. Distribución de la población en la subárea de l'Alcora. Años 1930-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 2 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 2 de octubre de 2018). Elaboración propia.

3. Evolución histórica: 1910-1935

Los ocho municipios existentes a principios del siglo XX en esta subárea formaban parte todos ellos del partido judicial de Llucena, mientras que Sant Joan de Moró era todavía, como lo fue durante gran parte del siglo, una pedanía de Vilafamés. Como muestra la tabla 1, dos localidades se repartían el grueso de la población: su cabeza de partido, Llucena, y l'Alcora, que concentraban respectivamente el 27 y el 29% de los habitantes. A la importancia histórica de la primera se sumaba su papel como centro administrativo, mientras que l'Alcora debía a su industria cerámica los casi cinco mil habitantes de su censo. El resto de municipios, con economías centradas en el sector primario, oscilaban entre los más de 2.700 de Villahermosa y los 662 de Figueroles, existiendo un destacado poblamiento disperso, con numerosas masías y aldeas, que podían llegar a suponer más del 60% de la población, según un estudio de Escrig Fortanete referido al término de Llucena,⁷ pero que se podría hacer extensivo al resto de municipios, a tenor de los datos recogidos por Sarthou.⁸ Para garantizar las comunicaciones de la cabeza de partido con la capital provincial, el Plan General

⁷Recogido por Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 112.

⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*.

de Carreteras del Estado de 1860 proyectó la construcción de una carretera, de tercer orden, completamente nueva entre Llucena y Castelló, por Figueroles y l'Alcora, prolongada posteriormente hasta La Puebla de Valverde. Su construcción se dilató a lo largo del último cuarto del siglo XIX, estando en 1910 totalmente acabada hasta Llucena, y trabajándose por entonces en otros tramos hacia el interior.⁹ Circulaban por ella dos diligencias diarias de ida y vuelta entre Llucena y Castelló.¹⁰

Independientemente de esta vía, que permitía que esta comarca fuera de las mejor comunicadas del interior de la provincia, existieron también diversas iniciativas para implantar un ferrocarril de penetración entre la provincia de Teruel y Castelló, siguiendo un itinerario similar al de la carretera. Las primeras referencias datan de 1893, cuando se plantea un ferrocarril entre Castelló y Mora de Rubielos, por Llucena. Este proyecto se recuperaría años después, cuando en el otoño de 1919 el diputado Vicente Cantos promovió una línea ferroviaria estratégica entre Llucena y el Grao de Castelló, sin que tampoco en esta ocasión se llegara a concretar.¹¹

Estas frustradas iniciativas, sin embargo, muestran la voluntad de la comarca de mejorar sus comunicaciones, lo que evidentemente influyó para convertirse en una de las primeras zonas de la provincia en disponer de un servicio de transportes mecánicos rodados. Llucena se barajó desde el primer momento como uno de los destinos para la primera línea de automóviles de la provincia, sucediéndose a lo largo de 1909 los rumores sobre el posible establecimiento de una entre Castelló y dicha localidad.¹²

Sin embargo, no fue hasta 1913 cuando ese proyecto se hizo realidad, gracias a la iniciativa de un grupo de propietarios de Llucena, que con el apoyo de la Hispano-Suiza constituyeron la Hispano Lucenense, realizando una expedición diaria de ida y vuelta por l'Alcora. Tres años después, en 1916, se obtuvo la conducción del correo.¹³

Los avances en la construcción de la carretera a La Puebla de Valverde permitieron, en julio de 1919, la prolongación de la línea hasta Cortes de Arenoso, haciéndose cargo de la explotación a partir de 1920 la empresa Auto Exprés, S.A. Esta sociedad, que absorbió a la antigua Lucenense, fue auspiciada por un grupo de propietarios de las localidades de tránsito, que lógicamente tenían grandes intereses en el nuevo servicio de automóviles.¹⁴

En 1921 el posadero alcorino Cristóbal Granell comenzó a prestar servicios de viajeros entre su localidad y Castelló, y en 1924 HIFE estableció una línea entre Castelló y les Useres por l'Alcora,

⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 14-23 y Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 335

¹⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 543 y 561.

¹¹Javier Vidal Olivares, *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Alfons el Magnànim, València, 1992, p. 143.

¹²*H. de C.*, 30 de enero de 1909.

¹³*H. de C.*, 14 de agosto de 1913 y 18 de noviembre de 1916.

¹⁴*H. de C.*, 1 de julio, 27 de agosto y 24 de diciembre de 1919.

la Foia y Costur. Este mismo itinerario fue solicitado al mes siguiente también por Auto Expres.¹⁵ En aplicación del reglamento de transportes de 1924, la línea de Cortes, que incluía la hijuela a les Useres, salió a concurso público para su adjudicación en exclusiva, que fue otorgada en 1927 a favor de HIFE.¹⁶ Aquel mismo año, el vecino de Villahermosa José Catalán Bea, de la empresa Autos Villahermosa, S.A., solicitó establecer una línea entre su localidad y Castelló, que le fue adjudicada en 1928, realizándose una expedición diaria.¹⁷

También en 1928 diversos particulares y sociedades se interesaron por explotar una línea entre Sant Joan de Moró y Castelló: fueron Vicente Ramos Calvo, José Catalán Bea y la Hispano de Fuente En Segures, que finalmente obtuvo la concesión en 1929. Ese mismo año, HIFE solicitó realizar servicios de clase B en el tramo parcial entre Castelló y l'Alcora, que en teoría se prestaron hasta 1936.¹⁸

Por su parte, a principios de la década de 1930, HIFE modificó el itinerario de la línea de Vistabella, que a partir de entonces comenzó a circular por Sant Joan de Moró y Vilafamés, en vez de hacerlo por Borriol y la Pobla como lo había hecho hasta entonces, absorbiendo de este modo la línea parcial Castelló-Moró.¹⁹ Esto no supuso, por tanto, ninguna variación en la oferta de servicios a esta pedanía.

Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en la subárea de l'Alcora

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Cortes-Castelló	A	77	1 diaria	Zucaina, Castillo, Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	HIFE
Llucena-Castelló		33	2 diarias	Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	
Les Useres-Castelló		37	1 diaria	Costur, la Foia, l'Alcora, Moró	
l'Alcora-Castelló	B	19	1 diaria	Moró	HIFE
Vistabella-Castelló	A	72	1 diaria	Moró	HIFE
Villahermosa-CS	A	66	1 diaria	Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora	Autos Villahermosa

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

De esta manera, en 1935 las líneas en explotación en la subárea de l'Alcora eran las recogidas en la tabla 2. Por entonces era ya patente el descenso demográfico, que afectaba a todos los municipios. En el conjunto de la subárea residían aproximadamente algo más de catorce mil personas, representando l'Alcora y Llucena unos porcentajes similares a los de principios de siglo.

Existían en 1935, como se muestra en el cuadro, tres concesiones de clase A con cinco líneas, y un servicio de clase B, con una extensión total de 304 kilómetros y siete expediciones diarias de media.

¹⁵H. de C, 29 de enero de 1921; BOP, 29 de febrero y 24 de marzo de 1924.

¹⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 17, Exp. 21 C4.

¹⁷BOP, 1 de diciembre de 1928.

¹⁸Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 6 C9 y 1 C9.

¹⁹*Guía Tiris de la provincia de Castellón 1932*, p. 111.

De todos los servicios anteriormente expuestos, los de Llucena y l'Alcora eran recorridos parciales de la línea de Cortes de Arenoso, que permitían incrementar el servicio en los tramos de más tráfico, hasta l'Alcora y Llucena.

Mapa 1. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

De esta manera, estos municipios disponían de seis y cuatro servicios diarios respectivamente; Figueroles tenía también cuatro, mientras que Sant Joan de Moró se beneficiaba, además, de la línea de Vistabella, disponiendo de hasta seis expediciones diarias, aunque es probable que sólo la de Vistabella alcanzara el casco urbano, parando el resto en el empalme. La oferta al resto de municipios se limitaba a una expedición diaria de ida y vuelta. En relación con el resto de la provincia, suponían el 8% de las líneas y el 4% de las expediciones.

En cuanto a la distribución por empresas, todas las líneas salvo la de Villahermosa estaban operadas por HIFE. Al no disponer de datos desglosados de esta concesionaria, se muestra en la tabla 3 únicamente la recaudación de la operadora de la línea de Villahermosa.

Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en la subárea de l'Alcora en 1935 (pts.)

Empresa (*)	Total
Autos Villahermosa (J. Catalán Bea)	19.333,88

(*) No se incluye la recaudación correspondiente a HIFE al no estar desglosada por líneas.

Fuente: *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS. Elaboración propia.

Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

4. 1935-1961

El estallido de la Guerra Civil en 1936 y la llegada de los combates al territorio castellanense supuso, como en el resto de la provincia, la progresiva suspensión de los servicios de transporte de viajeros. A partir de 1939 estos se fueron restableciendo, si bien en condiciones muy precarias y con una oferta significativamente inferior a la de antes de la contienda, siendo constantes las suspensiones temporales de los servicios por desabastecimiento. Tras la absorción en 1939 por parte de HIFE de la empresa de Villahermosa, la Hispano de Fuente En Segures se hizo con la totalidad de servicios de esta subárea.²⁰

En la línea de Cortes de Arenoso, que se mantuvo suspendida entre 1944 y 1946,²¹ se pasó de un

²⁰Expediente de la línea Castelló-Villahermosa, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 28 C6.

²¹Comunicaciones varias entre HIFE y el Gobierno Civil, sobre incidencias en diversas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-111.

servicio diario a circular en días alternos, efectuándose una expedición ascendente los martes, jueves y sábados y descendente los lunes, miércoles y viernes, una situación que se mantuvo hasta 1948.²² La información que se conserva de aquellos años indica que, según la concesionaria, los costes de explotación de dicha línea ascendían en 1940 a 116.880 pesetas mensuales, mientras que los ingresos por recaudación suponían sólo 72.064, con un tráfico de 1.638 usuarios de media al mes. Los recorridos en los tramos parciales l'Alcora-Castelló y Llucena-Castelló sufrieron también recortes. El primero estuvo suspendido hasta junio de 1946, mientras que el segundo se redujo a una expedición diaria hasta 1948, presentando un tráfico de unos tres mil viajeros mensuales.²³

En la línea de Villahermosa, ahora explotada también por HIFE, la situación era similar. Si bien en un primer momento se recuperó el servicio diario, la circulación fue suspendida entre 1945 y 1946, en que pasó a ofrecerse sólo un servicio en días alternos, con circulación a la inversa de la línea de Cortes, es decir, ascendente los lunes, miércoles y viernes y descendente los martes, jueves y sábados.²⁴

Estas restricciones también afectaron a los servicios a les Useres, Atzeneta y Vistabella, que tras suspenderse en 1944,²⁵ fueron posteriormente unificados en una sola línea con dos itinerarios, uno por Vilafamés y otro por les Useres, circulando por cada uno de ellos en días alternos. Así, las localidades de Costur y les Useres disponían de servicio sólo los lunes, miércoles y viernes. El conjunto de la línea presentaba un tráfico mensual de 1.733 viajeros de media. Pese a que en 1948 se recuperó la circulación diaria en la línea de Vistabella, por Vilafamés, el servicio de les Useres siguió prestándose sólo en días alternos.²⁶

Paralelamente, también se autorizaron algunas hijuelas en estas líneas, para dar servicio a diversas pedanías. En 1948, atendiendo a la petición del Consejo Local de FET y de las JONS de San Vicente de Piedrahita, se introdujo una hijuela hasta esta pedanía de Cortes de Arenoso, con servicio ascendente los martes y jueves y descendente los lunes y miércoles. Ese mismo año se estableció una hijuela entre Villahermosa y el empalme de Montón, que permitía enlazar con el coche de Cortes los días que no circulaba el de Villahermosa.²⁷

A partir de la década de los 50 se va restableciendo la normalidad, recuperándose el servicio en el tramo parcial entre l'Alcora y Castelló, la circulación todos los días laborables en las líneas de Cortes y Villahermosa o el doble servicio en la de Llucena. En 1954 fue adjudicada a HIFE la línea

²²HIFE comunica al Gobierno Civil que puede restablecer el servicio en días laborables en diversas líneas, al haberse aumentado el cupo de carburantes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317.

²³Expedientes sobre incremento de tarifas para 1957, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342 Exp. IA-43.

²⁴Comunicaciones varias entre HIFE y el Gobierno Civil, sobre incidencias en diversas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-111.

²⁵Comunicación de incidencias varias en la línea de Vistabella, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-73.

²⁶Comunicaciones varias entre HIFE y el Gobierno Civil, sobre incidencias en diversas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-54.

²⁷Solicitudes de diversos ayuntamientos sobre mejoras en varias líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343 Exp. IA-221.

entre Cortes de Arenoso y Castelló, que incluía las hijuelas y servicios parciales Llucena-Castelló, l'Alcora-Castelló y empalme Montón-Villahermosa.²⁸

Por su parte, en 1955 fue adjudicada también a HIFE la línea entre Vistabella y Castelló con hijuelas, algunos de cuyos itinerarios afectaban a municipios de esta subárea como Sant Joan de Moró, Costur o la propia l'Alcora. Así, el itinerario base incluía paradas en estas poblaciones, y la hijuela a Vilafamés parada en Sant Joan de Moró.²⁹

En cuanto a infraestructuras, la aplicación del Plan Peña supuso la reconversión de la carretera de La Puebla de Valverde en la comarcal C-232, que continuó siendo el eje principal de comunicaciones de la subárea. A esta vía se sumaron diversas carreteras locales, que partiendo de la C-232 comunicaban los municipios situados a norte y sur de la misma. A mediados de los años 50 estaban ya operativas las carreteras de Zucaína a Montanejos; del empalme a San Vicente de Piedrahita; de Villahermosa al empalme de Montón con desvío a Cedramán; del Castillo de Villamalefa a Ludiente; de Llucena a Argelita; de la Foia a Costur y les Useres; de l'Alcora a Ribesalbes con desvío hasta Araia; y del pantano de M.^a Cristina a Sant Joan de Moró y Vilafamés. En construcción, se trabajaba en un nuevo acceso a Villahermosa desde el empalme de San Vicente y en la continuación de la carretera desde Ludiente hasta Argelita, lo que acabaría de completar la red viaria hasta dibujar la situación actual.³⁰

Este avance en cuanto a infraestructuras, sin embargo, no supuso una modificación o ampliación de la red de líneas, más allá de la evidente mejora que representó la adecuación de algunas de las vías por las que discurrían los servicios existentes. Como se indica en el capítulo referido a la subárea de Onda, el Ayuntamiento de Ludiente solicitó en 1950 la creación de una hijuela de la línea de Cortes entre el Castillo de Villamalefa y su municipio, aprovechando el acondicionamiento del camino que seguía el curso del río Villahermosa. Sin embargo, esta petición fue desestimada, optándose finalmente por comunicar Ludiente hacia el sur con el eje del Mijares, a pesar de no estar aún operativa la carretera.³¹

A lo largo de esas más de dos décadas, la población en esta subárea siguió decreciendo hasta los 12.700 habitantes, lo que suponía, en conjunto, un descenso de algo menos de dos mil personas. Sin embargo, l'Alcora empieza a desmarcarse de esta dinámica general, presentando ya en 1950 un ligero incremento demográfico respecto a la década anterior, que se hará mucho más patente en 1960, cuando aumenta su censo en más de un millar de habitantes.

²⁸BOE, 12 de junio de 1954.

²⁹BOE, 4 de agosto de 1955.

³⁰Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 95.

³¹Comunicaciones varias sobre incidencias y revisión de tarifas en diversas líneas, en AHPC, Caja 11197 Exp. IA-118 y comunicaciones varias entre Furió y el Gobierno Civil, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

Tabla 4. Líneas en explotación en la subárea de l'Alcora en 1961

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Cortes-Castelló (V-182)	77	1 lab	Zucaina, Castillo, Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	HIFE, S.A.
Villahermosa-Castelló (V-182)	46	1 lab	Cedramán, Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	HIFE, S.A.
Llucena-Castelló (V-182)	33	2 lab	Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	HIFE, S.A.
l'Alcora-Castelló (V-182)	19	2 lab, 1 fest	Moró	HIFE, S.A.
Vistabella-Castelló (V-856: cs-24)	72	1 lab	Atzeneta, les Useres, Costur, la Foia, l'Alcora, Moró	HIFE, S.A.
Atzeneta-Castelló (V-856: cs-24)	46	1 lab	les Useres, Costur, la Foia, l'Alcora, Moró	HIFE, S.A.
Vilafamés-Castelló (V-856: cs-24)	22	1 L, S, D	Moró	HIFE, S.A.

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Mapa 3. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

El desarrollo económico de la localidad, ligado claramente a la industria cerámica, parece ser la causa principal de este comportamiento, y supone que este municipio empiece a concentrar a la población de la comarca, convirtiéndose en destino de parte del éxodo rural, lo que refuerza su

papel como centro de referencia.

Ligado a este hecho, conviene resaltar otros dos fenómenos que alcanzarán mayor magnitud en las décadas siguientes. Por una parte, el incremento del peso demográfico de la propia l'Alcora respecto a la hasta entonces segunda población relevante de la zona, Llucena, que pasó a concentrar sólo el 23% de la población, frente al 41% de l'Alcora. Por otro, sobre 1945 se inicia una tendencia al abandono de *masos*, lo que supone un decrecimiento constante del poblamiento disperso, tan abundante hasta entonces, cuya población tiende a concentrarse en los núcleos urbanos.³²

Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Esta subárea estaba servida, pues, por dos concesiones (Castelló-Vistabella y Castelló-Cortes de Arenoso), que agrupaban hasta siete itinerarios, con una extensión total de 315 kilómetros, efectuándose hasta un máximo de nueve expediciones de ida y vuelta. Sant Joan de Moró era la población con mejor oferta gracias a la línea de Vilafamés (si bien el resto de líneas tenían parada supuestamente en el empalme), seguida de l'Alcora, con siete servicios, incluido uno directo con dos expediciones. Figueroles y Llucena disponían de las expediciones a Llucena, Villahermosa y

³²Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 112.

Cortes, que sumaban cuatro servicios; Costur, por su parte, estaba servida por la línea de Vistabella y el recorrido parcial a Atzeneta, con dos expediciones de ida y vuelta en total. En relación con el resto de la provincia, suponían el 8% de las líneas y el 3% de las expediciones.

La totalidad de los servicios estaban operados por HIFE, y puesto que no hay datos de recaudación de esta mercantil segregados por líneas, no pueden ofrecerse comparativas. En todo caso, esta empresa tenía oficialmente asignados a las líneas de esta subárea siete autobuses con 164 plazas, siendo la antigüedad media de la flota de la empresa de 12 años, aunque estos datos son poco fiables.³³

5. 1961-1986.

Durante los primeros años de la década de los 60 se producen una serie de cambios que, sin embargo, no afectarán en gran medida a la prestación de los servicios. Uno de ellos es la transferencia en julio de 1962 de todas las concesiones existentes en la subárea a la nueva sociedad la Hispano del Cid, S.A., surgida de una escisión de HIFE, que se hace cargo de la explotación de las diferentes líneas, manteniendo la misma oferta de servicios.³⁴ El segundo hecho viene dado por la presentación de algunas peticiones para la creación de nuevas líneas o hijuelas, que en esencia vendrían a reforzar el papel de l'Alcora como nodo comarcal de comunicaciones.

La más relevante fue la solicitud, en 1961, por parte de Furió, de un servicio entre l'Alcora y Ribesalbes, como prolongación de la concesión de Puebla de Arenoso, de la que era adjudicataria. Dicha petición fue aprobada, iniciándose la circulación en mayo de 1963 con tres expediciones diarias, lo que permitió conectar en autobús los dos principales polos de la industria cerámica provincial: Onda y l'Alcora, y a su vez abrir conexiones entre esta subárea y las limítrofes. Sin embargo, parece que su duración fue efímera.³⁵

Otras solicitudes no fueron atendidas por la Administración, como la presentada por HICID en 1962 para establecer una línea entre Castelló y Teruel por Cortes de Arenoso, y que hubiera permitido conectar ambas provincias.³⁶ Similar petición efectuó en 1964 Furió, cuando propuso prolongar hasta Cortes de Arenoso la línea que explotaba entre Teruel y Fuentes de Rubielos.³⁷

El incremento de la actividad industrial en l'Alcora se hace patente a lo largo de la década de los 60, aumentando la atracción de mano de obra de las localidades vecinas. Esto supone un crecimiento de los tráficos pendulares, que se manifiesta en peticiones como la presentada por HICID en 1963 para

³³Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

³⁴BOE, 28 de julio de 1962.

³⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 323, Exp. 7180.

³⁶Escrito en el que HICID solicita el visto bueno al Sindicato Provincial de Transporte para una línea entre Castelló y Teruel, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID. Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 155, Exp. 6023.

³⁷Solicitud de prolongación de la línea Teruel-Fuentes de Rubielos, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió y AGA, IDD (04)061, Caja 434, Exp. 7844.

establecer un servicio parcial entre Costur y l'Alcora, «a consecuencia del enorme auge industrial que está tomando la población de Alcora, debido a la gran cantidad de fábricas de azulejos, y a las cuales acuden diariamente numerosos trabajadores de Costur».³⁸ También se reforzó la línea entre l'Alcora y Castelló con una tercera expedición diaria en 1963.³⁹

Paralelamente, Llucena, al mismo tiempo que pierde población (unos 700 habitantes menos en la década de los 60), se desarrolla como destino vacacional gracias a las abundantes fuentes existentes en su término, en el que se abren algunos establecimientos hoteleros. Esto genera diversas solicitudes para mejorar los servicios de viajeros, especialmente en verano, estableciéndose también servicio los domingos y festivos en 1967,⁴⁰ y realizándose algunas expediciones entre el casco urbano y el balneario del Prat.⁴¹

En cuanto a la población, entre los años 60 y 80 se modera notablemente el descenso demográfico en el conjunto de la subárea, produciéndose prácticamente un estancamiento en torno a los doce mil habitantes. Analizado más pormenorizadamente, todos los municipios salvo l'Alcora pierden población, con descensos que alcanzan incluso el 50% y el 75%, como en el caso de Villahermosa. Un proceso al que, como se ha avanzado, no permanece ajena Llucena, aunque sigue siendo el segundo más poblado.

Contrasta esta tendencia con la experimentada por l'Alcora, que gana dos mil habitantes en la década de los 60 y un millar en la de los 70, superando los ocho mil. El análisis ofrecido por Concha Domingo⁴² permite deducir que l'Alcora es el destino de la gran mayoría del éxodo rural de la comarca, concentrando en 1981 el 52% de la población de l'Alcalatén, y hasta el 66% de la subárea de l'Alcora. Significativa resulta también la constante desaparición del poblamiento disperso, contabilizándose en 1975 sólo 44 *masos* en el término de Llucena, frente a los 127 de 1945, representando sólo el 16% de la población del municipio.⁴³

Convergen, pues, varias dinámicas: el éxodo rural, la desaparición del poblamiento disperso, la concentración de la población en l'Alcora y, paralelamente a estos fenómenos, el envejecimiento de la población y el cierre de las escuelas y concentración del alumnado. Si estos municipios, por su característico poblamiento disperso, fueron pioneros en el establecimiento de líneas de transporte escolar (con las rutas La Pedriza, Fuente y Santa Ana-Zucaina y Masía Bartoll y Masía Mallón-

³⁸Escrito de Juan Barreda Beltrán, consejero delegado de HICID, al director general de Transportes, el 29 de agosto de 1963, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID.

³⁹*Mediterráneo*, 2 de enero de 1963.

⁴⁰*Mediterráneo*, 14 de octubre de 1967.

⁴¹*Mediterráneo*, 15 de agosto de 1962.

⁴²Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, pp. 112-118.

⁴³Según el ya mencionado estudio de Escrig Fortanete, recogido en Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 112.

Llucena en 1967),⁴⁴ el cierre de la mayoría de centros escolares del extremo occidental en los años 80 supuso la concentración del alumnado en Llucena, estableciéndose rutas de más de 40 kilómetros desde Cortes de Arenoso y sus pedanías, Zucaina y otras poblaciones.⁴⁵ La inauguración en el curso 1982/1983 de un instituto en l'Alcora reforzó igualmente su papel como centro de referencia comarcal, también en el plano educativo.⁴⁶

El descenso demográfico igualmente provocó una considerable disminución en el volumen de viajeros en los trayectos correspondientes a los municipios de más al interior (concretamente los situados al oeste de Llucena), lo que acabó generando un déficit de explotación que, ya desde mediados de los 70, se tuvo que paliar mediante subvenciones. La Diputación concedió, en 1976, ayudas para el mantenimiento del servicio a las localidades de Cortes de Arenoso, Villahermosa, Zucaina y Castillo de Villamalefa,⁴⁷ que se mantuvieron a lo largo de la década de los 80.⁴⁸

Tabla 5. Evolución del número de viajeros en las líneas de la subárea de l'Alcora. Años 1965 y 1977

Línea	Viajeros 1965	Viajeros 1977
l'Alcora-CS	n.d.	90.218
Cortes-CS y Villahermosa-CS	228.167	45.884
Llucena-CS	n.d.	65.567
l'Alcora-Atzeneta	n.d.	29.865
Atzeneta-CS	n.d.	33.151
Vistabella-CS	115.417	22.116
Vilafamés-CS	n.d.	13.730
Total	343.584	300.531

Fuente: Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70-71, 108 y 113-114.

Vicent Ortells⁴⁹ analiza las cifras de viajeros de las líneas de esta subárea a finales de los 70, comparándolas con las de mediados de la década anterior, apreciando una significativa reducción tanto de viajeros en todas las líneas, como en el número de servicios hacia el interior. Destaca el caso de los servicios a Cortes y Villahermosa, que de efectuar 4.425 viajes anuales en 1965 pasan a realizar sólo 592 en 1977. En cuanto a las cifras de tráfico, se muestran en la tabla 5.

Ortells apunta, además, que el grado de utilización del transporte público respecto a la población era más elevado en los municipios más interiores, lo que atribuye al elevado envejecimiento de la

⁴⁴BOP, 14 de enero de 1967.

⁴⁵*Mediterráneo*, 28 de abril de 1983.

⁴⁶Actualmente es el IES Ximén d'Urrea. Esta tendencia se consolidó posteriormente, con la inauguración en el curso 2002/2003 de un segundo centro. "Presentació del centre", IES Ximén d'Urrea, [en línea], <http://www.ximendurrea.com/> (consultado 5 de octubre de 2018).

⁴⁷*Mediterráneo*, 29 de abril de 1976.

⁴⁸*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984.

⁴⁹Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70-71, 108 y 113-114.

población de esas zonas y a la limitación de sus recursos económicos.⁵⁰

Mapa 5. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia.

En cuanto a infraestructuras, pocas fueron las actuaciones llevadas a cabo, más allá de la terminación de las vías en construcción y la apertura de nuevas carreteras entre Cortes de Arenoso y sus pedanías.⁵¹

En 1986 la totalidad de las concesiones de la subárea fueron unificadas en la concesión V-8502 Vilafranca-València, que incluía las líneas recogidas en la tabla 6.⁵²

Cinco líneas en total, siendo dos de ellas (las de l'Alcora y Lluçenà) recorridos parciales de la de Cortes, y la de Villahermosa una desviación en el tramo final de aquélla. Todas ellas con cabecera en Castelló, salvo la de Atzeneta, que la tiene en l'Alcora. Este municipio era, así, cabecera de dos líneas y parada de las cinco, con ocho expediciones de ida y vuelta hasta la capital provincial y cuatro hacia destinos de rango inferior. Lluçenà y Figuerols disponían de cuatro servicios diarios, y el resto de municipios de uno. En total representaban una extensión de 203 kilómetros, efectuándose hasta nueve expediciones diarias. La Hispano del Cid, S.A. era la única concesionaria

⁵⁰Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, p. 70.

⁵¹Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 108.

⁵²*DOGV*, 29 de octubre de 1986.

que operaba en esta subárea. En relación con el resto de la provincia, suponían el 5% de las líneas y el 2% de las expediciones.

Tabla 6. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en la subárea de l'Alcora

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Cortes-Castelló (V-8502)	77	1 lab	Zucaína, Castillo, Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	HICID, S.A.
l'Alcora-Castelló (V-8502)	19	4 lab	Moró	HICID, S.A.
Llucena-Castelló (V-8502)	33	2 lab	Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	HICID, S.A.
Villahermosa-Castelló (V-8502)	46	1 lab	Cedramán, Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora, Moró	HICID, S.A.
L'Alcora-Atzeneta (V-8502)	28	1 lab	La Foia, Costur...	HICID, S.A.

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-280. Elaboración propia.

6. 1986-1998.

Durante la siguiente década no hicieron sino consolidarse las tendencias ya apuntadas en el anterior apartado: éxodo rural, concentración de la población en l'Alcora y desarrollo industrial de este

último municipio, que en los últimos años se había extendido también a localidades próximas como Figueroles o Llucena. En cuanto a la evolución demográfica, la segregación en 1990 de Sant Joan de Moró de Vilafamés y su constitución en municipio independiente supone una significativa variación en los datos estadísticos de esta subárea a partir de aquella fecha, al incorporarse los cerca de 1.600 vecinos que conformaban su censo, rozando así los 14.000 habitantes. De esta manera, Moró pasó a representar, ya oficialmente, casi el 12% de la población de la subárea, un peso prácticamente idéntico al de Llucena. En los siguientes años este porcentaje iría incrementándose en detrimento del de Llucena, a la que acabaría superando en población. L'Alcora, por su parte, seguiría incrementando su censo, si bien su peso en el conjunto se mantendrá similar. El resto de municipios siguen perdiendo habitantes, aunque a un ritmo algo menor.

Mapa 7. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1998

Fuente: Resolución de adjudicación de concesión, DOGV, 6 de julio de 1998; empresa concesionaria. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

L'Alcora y Moró se convierten así en los dos principales polos demográficos de la subárea, concentrando el grueso de la actividad económica y participando de unas dinámicas plenamente asimilables a las de la Plana. El desarrollo del sector cerámico acaba generando la consolidación de un continuo industrial entre l'Alcora, Sant Joan de Moró y Castelló, a lo largo de la carretera C-232, que presenta en este tramo IMD de hasta 10.000 vehículos en 1990, que contrasta con el de los

tramos occidentales de esta misma vía, inferiores a los 250 vehículos.⁵³

En la primera mitad de los 90, con la transferencia de algunas carreteras a la Generalitat Valenciana, la antigua C-232 se integró en la red autonómica con dos nomenclaturas, CV-16 para el tramo entre Castelló y l'Alcora, que sería desdoblado entre la capital y Sant Joan de Moró, y CV-190 en el tramo entre l'Alcora y el límite con Aragón. Anteriormente también se habían mejorado las comunicaciones en el extremo occidental, al prolongar la carretera de Villahermosa hasta la provincia vecina, enlazando así con la localidad turolense de Puertomingalvo,⁵⁴ pero sin repercusión en la oferta de transporte público.

Se produce en esta subárea una circunstancia similar a la registrada en la de Onda, con una fuerte dicotomía entre un sector oriental dinámico y que concentra el grueso de la población, en el que el volumen de tráfico supera la propia capacidad de las vías, y un sector occidental o interior cada vez más despoblado y envejecido y con unos servicios deficientes.

Esta doble realidad tenía su reflejo en los servicios de transporte: en el interior, las líneas a Cortes y Villahermosa subsistían a base de ayudas públicas.⁵⁵ Sin embargo, en la zona más oriental, la oferta de servicios apenas sí había variado, a pesar de las transformaciones experimentadas en su contexto, con una población que casi se había duplicado en los últimos veinte años y con unos desplazamientos pendulares que se habían multiplicado a causa de la industrialización.

Ni siquiera la inauguración en 1991 de la Universitat Jaume I, importante foco de atracción, supuso una adecuación de la oferta, más allá de algunas adaptaciones puntuales en el itinerario y el horario de algunas expediciones.⁵⁶ Asimismo, estas líneas daban también servicio a una serie de urbanizaciones de montaña que, en las últimas décadas, habían proliferado a lo largo de la carretera de l'Alcora, entre Castelló y el pantano de M.^a Cristina; segundas residencias en su mayoría, pero que, dentro de un fenómeno más amplio de contraurbanización, se estaban convirtiendo muchas de ellas en primeras viviendas, y cuyos vecinos reclamaban también una mejora del servicio de transporte.⁵⁷

Respecto al transporte escolar, la concentración del alumnado, agravada tras la entrada en vigor de la LOGSE y el agrupamiento de Secundaria, supuso un incremento en el número y duración de las rutas escolares. Las más afectadas fueron, de nuevo, las de los municipios de Cortes, Villahermosa y Zucaina, cuyo alumnado de Secundaria estaba adscrito al instituto de Montanejos, contándose esas rutas entre las de mayor duración de la provincia.⁵⁸

⁵³“Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento, [en línea].

⁵⁴Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 108.

⁵⁵*Mediterráneo*, 17 de noviembre de 1991.

⁵⁶*Mediterráneo*, 28 de noviembre de 1997.

⁵⁷*Mediterráneo*, 15 de octubre de 1992.

⁵⁸*Mediterráneo*, 11 de mayo de 1998. Esta situación ha continuado en los cursos sucesivos, como muestra

Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1998

Fuente: Resolución de adjudicación de concesión, *DOGV*, 6 de julio de 1998; empresa concesionaria. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Tabla 7. Líneas y concesiones en la subárea de l'Alcora en 1998

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Cortes-Castelló L6 (CVCS-107)	76	1	Zucaina, Castillo, Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora, Empalme Moró	HICID, S.A.
Llucena-Castelló L7 (CVCS-107)	35	2	Figueroles, la Foia, l'Alcora, Empalme Moró	HICID, S.A.
l'Alcora-Castelló L8 (CVCS-107)	23	4	Empalme Moró	HICID, S.A.
Vistabella-Castelló L9 (CVCS-107)	79	1	...Sant Joan de Moró...	HICID, S.A.
L'Alcora-Atzeneta L10 (CVCS-107)	28	1	La Foia, Costur...	HICID, S.A.
Vilafamés-Castelló L13 (CVCS-107)	28	2	...Sant Joan de Moró...	HICID, S.A.
Villahermosa-Castelló L15 (CVCS-107)	58	1	Emp. Cedramán, Llucena, Figueroles, la Foia, l'Alcora, Empalme Moró	HICID, S.A.

Fuente: Resolución de adjudicación de concesión, *DOGV*, 6 de julio de 1998; empresa concesionaria. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

La convalidación, en 1998, de la antigua concesión V-8502 en la nueva CVCS-107, adjudicada

nuevamente a la Hispano del Cid, S.A., no supuso variación en las líneas.⁵⁹

Un esquema muy similar al anterior, con siete líneas y doce expediciones, once de las cuales circulaban por el recorrido principal entre Castelló y el empalme de Sant Joan de Moró. L'Alcora disponía de ocho expediciones diarias hacia destinos de rango superior (Castelló), y era cabecera además de una línea hacia municipios de menor entidad; en Moró tenían parada dos líneas con tres expediciones, además de las que efectuaban parada en el empalme, mientras que Lluçenya y Figueras estaban servidas por tres líneas con cuatro expediciones. Sin embargo, los horarios de algunas de estas expediciones (con salida simultánea de Castelló de las líneas de Villahermosa y Cortes) reducían en la práctica la oferta. La extensión total de estas líneas era de 327 kilómetros. En relación con el resto de la provincia, suponían el 8% de las líneas y el 3% de las expediciones.

7. 1998-2018

Desde entonces y hasta la actualidad, pocos han sido los cambios experimentados por la oferta de transporte público. La tendencia a la concentración de la población en l'Alcora ha seguido incrementándose, hasta superar esta localidad los diez mil habitantes, lo que continúa suponiendo algo más del 60% de los habitantes de la subárea, a pesar del pequeño descenso experimentado en los últimos años. También ha seguido creciendo el censo de Sant Joan de Moró, superándose los tres mil habitantes, reuniendo en torno al 18% de la población. Es este el único municipio que presenta cifras positivas en el periodo 2011-2018. En cambio, el peso de Lluçenya sigue descendiendo, con poco más de mil trescientos censados. En el resto de municipios apenas se observan variaciones significativas.

El municipio de Sant Joan de Moró es, además, uno de los más afectados de la subárea por el fenómeno de la contraurbanización y rururbanización, ligado a su vez por la descentralización de la industria azulejera. La demanda de mano de obra y el menor precio de la vivienda ha favorecido el asentamiento de numerosa población empleada en la cerámica, con dinámicas urbanas, alcanzándose densidades de población superiores a los 100 habitantes por km². Digno de mención es también el crecimiento de las urbanizaciones de montaña en municipios como l'Alcora y Moró, con una población diseminada con tendencia a residir de manera habitual.⁶⁰

En cuanto a las infraestructuras, destaca la inauguración en 2006 de una nueva carretera entre Sant Joan de Moró y l'Alcora, que comunica de manera directa ambas poblaciones siguiendo un trazado paralelo al de la CV-16, al norte de esta. La nueva carretera supone la prolongación de la CV-190 hasta Moró, y permite un acceso rápido a l'Alcora desde la Plana, convirtiendo a la antigua carretera en una vía de acceso a las industrias que se alinean a sus flancos. Esto permitió disminuir

⁵⁹DOGV, 6 de julio de 1998.

⁶⁰Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 22-24.

la IMD en la CV-16 de los entre 16.000 y 18.000 vehículos de su tramo entre Castelló y Moró a algo más de 4.000 entre el empalme con esta localidad y l'Alcora (5.000 menos que antes de la apertura de esta vía)⁶¹ mientras que el nuevo tramo de la CV-190 pasó a soportar más de 7.000 vehículos diarios, que disminuyen bruscamente hasta alrededor de 1.000 a partir de l'Alcora.⁶² Asimismo, se realizaron diversas mejoras en la carretera entre l'Alcora y Onda (CV-21).

La gran cantidad de movimientos pendulares generados en esta zona por la actividad industrial⁶³ choca con una oferta insuficiente e inadecuada por parte del transporte público, que obliga a los potenciales usuarios a desplazarse por medios particulares. Baste citar que, en 2002, la primera expedición entre Castelló y l'Alcora salía a las 8:30, cuando el primer turno en las fábricas se iniciaba bastante antes.⁶⁴ Quince años después, la inadecuación de horarios y la falta de expediciones sigue siendo denunciada por este municipio,⁶⁵ sin que se haya incrementado la oferta ni se haya planteado ninguna iniciativa de establecer servicios de uso especial para los trabajadores. Esta situación llevó al Ayuntamiento de l'Alcora a mostrarse desde el primer momento interesado en el proyecto de implantación de un transporte por vía reservada que desde principios de la década de 2000 estaba planteando la Generalitat.⁶⁶ Sin embargo, este municipio quedó excluido del esquema de la red del Tram, que se limitó al ámbito estrictamente de la Plana.

La existencia de datos desglosados por líneas para los años 2015 y 2016 permite seleccionar los servicios de la concesión CVCS-107 que corresponden a esta subárea. Se recogen en la tabla 8.

Tabla 8. Datos estadísticos de la subárea de l'Alcora en 2015 y 2016, por líneas en explotación

		2015		2016	
Concesión	Línea	Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-107	Cortes-Castelló	7.359	14.496,82	7.397	14.792,00
CVCS-107	Llucena-Castelló	33.049	50.981,09	30.794	46.667,00
CVCS-107	l'Alcora-Castelló	38.252	51.865,08	35.484	48.102,00
CVCS-107	Vistabella-Castelló	8.521	20.331,24	9.051	20.555,34
CVCS-107	l'Alcora-Atzeneta	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Vilafamés-Castelló	8.918	10.701,00	8.700	10.440,00
CVCS-107	Villahermosa-Castelló	14.407	26.575,21	14.174	26.682,00
Total		110.506	174.950,44	105.600	167.238,34

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017 y *Projecte CV-004 l'Alcora-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 33, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165567217/Projecte+CV-004+l%27Alcora-Castell%C3%B3.pdf/cf201d97-0e9f-4cac-88fd-dffb7f548118> (consultado 8 de octubre de 2018). Elaboración propia.

⁶¹*Mediterráneo*, 10 de mayo de 1999.

⁶²*Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea].

⁶³Joan Carles Membrado, *La indústria ceràmica de la Plana de Castelló*, pp. 354-366.

⁶⁴*Mediterráneo*, 17 de octubre de 2002.

⁶⁵*Mediterráneo*, 20 de septiembre de 2017.

⁶⁶*Mediterráneo*, 26 de marzo de 2003 y 25 de abril de 2008.

Los municipios de l'Alcora, Lluçena, Cortes de Arenoso y Villahermosa del Río albergan las cabeceras de los distintos servicios de la subárea. Todos ellos son operados por HICID, que suele asignar autobuses de tipo interurbano y polivalente, así como autocares. Imagen 1 (arriba izq.). Plaza de España de l'Alcora. Imagen 2 (arriba dcha.). Lluçena. Imagen 3 (abajo izq.). Cortes de Arenoso. Imagen 4 (abajo dcha.). Villahermosa del Río.

Fuente: Colección del autor.

La equipación de las paradas en el medio rural suele ser poco adecuada, con marquesinas que apenas resguardan a los viajeros de los fenómenos atmosféricos. Esta situación resulta especialmente grave en las paradas de fuera de los cascos urbanos, donde no hay elementos arquitectónicos donde guarecerse. Imagen 5 (izq.). Empalme de San Vicente de Piedrahita. Imagen 6 (dcha.). Empalme de Cedramán.

Fuente: Colección del autor.

Mapa 9. Líneas de la subárea de l'Alcora en 2018

Fuente: Empresa concesionaria [en línea], HICID: <http://www.hicid.es/ec/> (consultado 9 de octubre de 2018). Elaboración propia.

El análisis de estos datos presenta diversos problemas: por un lado, las cifras de la línea de Vistabella se refieren al total del recorrido, no siendo posible discriminar los correspondientes exclusivamente al tramo de Sant Joan de Moró, el único que afecta en este caso. Similar circunstancia ocurre en la línea de Vilafamés, en la que además existe una disparidad de cifras entre las dos fuentes consultadas, ambas procedentes de Conselleria: en el proyecto de la concesión CV-004 se recogen los datos de la tabla, mientras que en el proyecto de la concesión CV-001 aparecen 7.777 usuarios y 10.258,88 € de recaudación en 2015 y 8.502 usuarios y 11.340,74 € en 2016. Igualmente, no existen datos respectivos al tráfico en la línea l'Alcora-Atzeneta.

Ante esta situación, se opta por emplear únicamente los datos de las líneas de Cortes, Villahermosa, Lluçena y l'Alcora, que además comparten itinerario en su mayor parte. Un análisis superficial de estas líneas muestra que la de mayor tráfico es la de l'Alcora (que supone sobre el 40% de viajeros), seguida a corta distancia de la de Lluçena, con el 35% del tráfico. Atrás quedan las de Villahermosa y Cortes, en las que llama la atención la gran diferencia de usuarios entre ambas (la de Villahermosa casi dobla la de Cortes), cuando su población apenas difiere en un centenar de habitantes, y más aún cuando la de Cortes sirve, además, a los municipios de Castillo de Villamalefa y Zucaina.

Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 2018

Fuente: Empresa concesionaria [en línea], HICID: <http://www.hicid.es/ec/> (consultado 9 de octubre de 2018). Elaboración propia.

No obstante, el hecho que ambas compartan itinerario en buena parte del recorrido, unido a la combinación horaria existente en algunas de las expediciones,⁶⁷ permiten que municipios como l'Alcora estén servidos no sólo por la línea Castelló-l'Alcora, sino también por las de Lluçenya y Cortes. Esta misma afirmación también puede aplicarse a Lluçenya. Teniendo en cuenta esta circunstancia, y sumando los datos de viajeros ya no por líneas, sino por recorridos, se obtiene que en el tramo entre Castelló y l'Alcora se desplazaron en transporte público en 2015 y 2016 alrededor de 90.000 viajeros anuales repartidos en unas ocho expediciones diarias, lo que supone un grado de utilización ligeramente superior al de otros casos asimilables, como el de Onda. Lamentablemente, con estos datos no se puede precisar el número de usuarios que tenían a l'Alcora como destino y los que se dirigían a otras localidades situadas más al interior. Respecto al total provincial, los servicios de esta subárea representan aproximadamente un 3% de los viajeros y recaudación.

En la presentación en 2018 del nuevo mapa concesional valenciano se plantea como novedad la creación de una concesión zonal que agrupa a los tráficos de esta subárea. La versión definitiva de la nueva concesión CV-004 l'Alcora-Castelló integra las líneas de esta zona hasta entonces comprendidas en la CVCS-107, pero no las rutas escolares prestadas en parte de ese ámbito, sí

⁶⁷Pero no en todas, como ya se ha indicado al final del apartado anterior, con el caso de la salida simultánea de Castelló de los ascendentes de las líneas de Cortes y Villahermosa, con trayecto coincidente en buena parte de su recorrido.

incluidas en el proyecto inicial.⁶⁸

La propuesta supone una mejora en la oferta de servicios de algunos municipios y de las conexiones con la UJI, planteando también algunos servicios a demanda.⁶⁹

- Línea 1a: l'Alcora-Castelló hasta la UJI (11 exp i/v días lectivos).
- Línea 1b: l'Alcora-Castelló hasta la estación (10 exp i/v laborables no lectivos, 7 sábados, 1 domingos).
- Línea 1c: l'Alcora-Sant Joan de Moró-Castelló (1 exp i/v sábados y domingos).⁷⁰
- Línea 2: Lluçena-l'Alcora (1 exp i/v diaria).
- Línea 3a: Cortes de Arenoso-l'Alcora (1 exp i/v lab, a San Vicente de Piedrahita a la demanda).
- Línea 3b: San Vicente de Piedrahita-l'Alcora (1 exp i/v M, J, S lab).⁷¹
- Línea 4: Villahermosa-l'Alcora (1 exp i/v lab).
- Línea 5a: Costur-l'Alcora (2 i/v lab, a la demanda hasta Mas d'Avall M y J).
- Línea 5b: la Foia-l'Alcora (1 exp i/v lectivos).⁷²
- Línea 6a: Sant Joan de Moró-Castelló hasta la UJI (4 exp i/v lectivos).
- Línea 6b: Sant Joan de Moró-Castelló hasta la estación (4 exp i/v L-V, 1 S).
- Línea 7a: Sant Joan de Moró (urbanizaciones)-l'Alcora (1 exp i/v lectivos).⁷³
- Línea 7b: Sant Joan de Moró-l'Alcora (2 exp i/v lectivos).⁷⁴

A este esquema habría que sumar las líneas 8 y 9 de la concesión CV-005, que incluye algunos tráficos existentes entre el interior de esta subárea y Montanejos, correspondientes a rutas escolares, mediante las cuales es posible enlazar desde esta última localidad con el servicio hacia Onda. Son las siguientes:⁷⁵

⁶⁸*Projecte CV-004 l'Alcora-Castelló*, pp. 15-22. y *Projecte definitiu CV-004 l'Alcora-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, pp. 12-17, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167746764/Projecto+Definitivo_CV-004.pdf/0ac82ca5-bc4e-41f1-8b48-0d3ef180a56b (consultado 8 de octubre de 2018).

⁶⁹En el proyecto definitivo se incluye una nueva línea por Sant Joan de Moró, atendiendo las alegaciones presentadas por dicho Ayuntamiento (L1 c), pero elimina las rutas escolares abiertas al público en general (5b, 7a y 7b) y modifica la línea 3. *Informe de alegaciones al proyecto CV-004 l'Alcora-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 5, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167746764/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV-004.pdf/0ecd733e-286c-48c0-a66d-a641bd0ef3f0 (consultado 29 de mayo de 2019).

⁷⁰Introducida en el proyecto definitivo para dar servicio a Sant Joan de Moró los festivos. *Projecte definitiu CV-004 l'Alcora-Castelló*, pp. 12-17.

⁷¹Suprimida en el proyecto definitivo. El servicio a San Vicente será a la demanda de lunes a sábado. *Projecte definitiu CV-004 l'Alcora-Castelló*, pp. 12-13.

⁷²Suprimida en el proyecto definitivo, que segrega los tráficos escolares. *Projecte definitiu CV-004 l'Alcora-Castelló*, pp. 12-13.

⁷³Suprimida en el proyecto definitivo, que segrega los tráficos escolares. *Projecte definitiu CV-004 l'Alcora-Castelló*, pp. 12-13.

⁷⁴Suprimida en el proyecto definitivo, que segrega los tráficos escolares. *Projecte definitiu CV-004 l'Alcora-Castelló*, pp. 12-13.

⁷⁵*Projecte definitiu CV-005 Onda-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, pp. 13-32, [en línea],

- Línea 8: Cedramán-Montanejos (1 exp i/v lectivos).
- Línea 9: Cortes de Arenoso-Montanejos (1 exp i/v lectivos).

El primer elemento significativo que arroja esta propuesta es la conversión de l'Alcora en un auténtico nodo comarcal de comunicaciones, en el que convergen las líneas procedentes de destinos de menor entidad para enlazar con los servicios hacia Castelló, mediante expediciones con horarios coordinados en la mayoría de casos. En general, cabe destacar las siguientes mejoras:

- Incremento de la oferta de servicios entre l'Alcora y Castelló, con hasta once expediciones.
- Mayor aprovechamiento de recursos y material móvil.
- Mejora de las conexiones con la UJI.

En cambio, también plantea algunas dudas e inconvenientes:

- Dudas sobre la capacidad de las infraestructuras de l'Alcora para realizar la nueva función nodal que esta propuesta supone, resultando inadecuadas las actuales paradas de la plaza de España⁷⁶ y avenida Castelló. En este sentido, sería necesario la construcción o habilitación en este municipio de una estación o intercambiador que permitiera realizar los transbordos de manera cómoda, segura y sin causar perjuicios en la circulación urbana.
- Disminución en la oferta de servicios a Cortes de Arenoso, que pasaría de disponer de una expedición de ida y vuelta a l'Alcora y Castelló los días laborables, a tener servicio sólo tres días a la semana, al desviarse las otras expediciones a San Vicente de Piedrahita. Esta pedanía podría, sin embargo, disponer de un servicio a demanda que no afectara al itinerario base.⁷⁷
- No plantea tampoco ningún tipo de conexión hacia otras zonas limítrofes como Onda, ni tampoco con Aragón (hasta Fuentes de Rubielos, desde donde se podría enlazar con el servicio a Teruel).

Y si bien mejora realmente las conexiones con Castelló, siguen resultando insuficientes para un área con densidades de población superiores a los 100 habitantes/Km², elevadas IMD de vehículos y enorme aglomeración industrial, con gran número de desplazamientos pendulares.

Asimismo, la reciente segregación de las rutas escolares, atendiendo a una alegación de la Fundación para el Desarrollo de la Movilidad de la Comunidad Valenciana, podría suponer a priori un peor aprovechamiento de los recursos materiales y un ligero descenso de la oferta en áreas

http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869428/Proyecto+Definitivo_CV005.pdf/6c9490ef-7a4d-45b5-8fed-03eb93fb2b77 (consultado 29 de mayo de 2019).

⁷⁶En diciembre de 2018 se han concluido las obras de rehabilitación de esta plaza, que supone su semipeatonalización, aunque conserva la parada de autobús. "Finaliza el proyecto de renovación urbana de la plaza España de l'Alcora", Ayuntamiento de l'Alcora, 26 de diciembre de 2018, [en línea], <https://lalcara.es/es/finaliza-el-proyecto-de-renovacion-urbana-de-la-plaza-espana-de-lalcara> (consultado 29 de mayo de 2019).

⁷⁷Esta objeción queda sin efecto con el proyecto definitivo, ya que atendiendo a las alegaciones del Ayuntamiento de Cortes de Arenoso, el servicio saldrá de dicho municipio de lunes a sábado, desviándose por San Vicente a demanda, como también se sugería en estas páginas.

periféricas de l'Alcora y Sant Joan de Moró, si bien habría que conocer en profundidad las causas que han motivado la presentación de dicha alegación.

8. Conclusiones

Como ocurre también en el caso de la subárea de Onda, la característica más destacada de la de l'Alcora es la gran diferencia entre su sector oriental y el occidental. El primero, conformado por los municipios de l'Alcora y Sant Joan de Moró, claramente orientado a la Plana y participando de su dinámica urbana; el segundo, compuesto por el resto de localidades de interior, de orientación más rural y sometido desde hace décadas a un progresivo proceso de despoblación.

L'Alcora se erige en el centro de referencia, no tanto de la comarca de l'Alcalatén, sino más propiamente de la subárea aquí tratada, concentrando la mayoría de puestos de trabajo (ligados a la industria cerámica) y de servicios (centro de salud, dos institutos públicos) papel que se verá reforzado en el ámbito de los transportes si prospera la actual propuesta concesional de la Generalitat. L'Alcora ha ido concentrando, asimismo, la población y si su peso demográfico se ha mantenido estable en los últimos años se ha debido al crecimiento experimentado por el otro municipio del sector oriental, Sant Joan de Moró.

Se integran ambos en el clúster cerámico provincial, cuya extensión e influencia va más allá de la propia comarca, empleando trabajadores no sólo de estos municipios y otros limítrofes, sino también de la propia capital y otros municipios de la Plana. Esto genera unos elevados flujos pendulares con una IMD más de 18.000 vehículos, que llegan a colapsar las infraestructuras viarias y repercuten negativamente en un medio ambiente ya muy amenazado por la actividad industrial, con una mala calidad del aire.⁷⁸

La oferta de transporte público en esta zona, sin embargo, apenas ha experimentado variaciones desde prácticamente la implantación de los primeros servicios a principios del siglo XX, como se muestra en el gráfico 2. Más acusado resulta el caso particular de l'Alcora, reflejado en el gráfico 3: en 1935, cuando l'Alcora tenía unos 4.500 habitantes, seis expediciones comunicaban diariamente este municipio y Castelló; ochenta años después, la oferta es de sólo ocho expediciones, cuando la población alcorense supera los 10.500 y su industria atrae diariamente a miles de trabajadores. En cuanto al tráfico, comparando los datos actuales con las cifras más antiguas de las que se tiene constancia (1977), se aprecia una reducción del 65% del número de viajeros, porcentaje que no va en consonancia con el comportamiento demográfico.

⁷⁸Ana Boix, "El control de la calidad atmosférica", en M^a Jesús Gimeno Sanfeliu (Dir.), *La provincia de Castellón*, pp. 61-64. Asimismo, existen estudios en profundidad sobre este aspecto, como la tesis doctoral de José Ricardo García Aleix, *Evolución de la calidad del aire en el cluster cerámico de Castellón (y su relación con la actividad industrial). Origen y efectos de la contaminación por partículas en suspensión atmosférica*, tesis doctoral, Universitat Politècnica de València, 2012, [en línea], <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/16545/tesisUPV3839.pdf?sequence=1> (consultado 9 de octubre de 2018).

Gráfico 2. Evolución de la población y los servicios de autobús en la subárea de l'Alcora. Años 1935-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 2 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 2 de octubre de 2018); “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Empresa concesionaria: HICID [en línea], <http://www.hicid.es/> (consultado 2 de octubre de 2018). Elaboración propia.

Ciertamente esta situación cabe insertarla en un contexto mucho más amplio que afecta a toda el área de Castelló, con una problemática similar en el ámbito de la movilidad. En este sentido, l'Alcora y Sant Joan de Moró están incluidos en el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del área de Castelló que desde 2016 redacta la Conselleria, y que deberá aportar soluciones a toda esta problemática.

El incremento de servicios planteado en la propuesta del nuevo mapa concesional es realmente un pequeño avance en la dirección correcta, y aunque mejora la oferta para la población cautiva, sigue sin ofrecer soluciones para el resto. La escasez de servicios y la inadecuación de horarios impide que el transporte público resulte una alternativa al vehículo particular para todos los potenciales usuarios empleados en la industria cerámica. El establecimiento, por parte de las propias empresas y con apoyo de las Administraciones, de servicios de uso especial para este colectivo podría resultar, en principio, una buena opción, pero los intentos que se han llevado a cabo en ese sentido (ver área de Vinaròs y subárea de Onda) han resultado un completo fracaso, cuyas causas sería conveniente analizar en profundidad.

Gráfico 3. Evolución de la población y los servicios de autobús entre l'Alcora y Castelló. Años 1935-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 2 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 2 de octubre de 2018); “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Empresa concesionaria: HICID [en línea], <http://www.hicid.es/> (consultado 2 de octubre de 2018). Elaboración propia.

La elevada densidad de circulación de las vías por las que discurren las líneas también puede resultar contraproducente para el cumplimiento de horarios, rebajando además la velocidad comercial y perjudicando los parámetros del servicio. Descartada la expansión del Tram más allá de su red actual, la implantación, al menos en los tramos más conflictivos, de carriles VAO o reservados, o plataformas reservadas para el transporte público, resultaría una opción interesante para convertir al autobús en una opción competitiva frente a los medios privados.

En cambio, la situación en el resto de la subárea, en el sector interior u occidental, es diametralmente diferente. A una alarmante despoblación se suma una baja densidad (menos de diez habitantes/km² en Lluçena, menos de cinco en Villahermosa del Río) y un elevado envejecimiento, con más de un tercio de la población mayor de 65 años, así como carencias en los servicios públicos. En el ámbito del transporte, esta situación provoca, por una parte, una disminución del volumen de viajeros, lo que repercute en un incremento del déficit de explotación de los servicios y, por otra, un elevado porcentaje de población cautiva, que requiere del transporte público para sus desplazamientos y para acceder a algunos servicios básicos.

Sin embargo, a diferencia de otras zonas de la provincia, este proceso de despoblación no ha ido

acompañado de una disminución de la oferta, manteniéndose el mismo número de expediciones, lo que implica que al menos los días laborables se presta una expedición de ida y vuelta a Castelló. Todos los municipios, además, disponen de servicio, aunque no así sus pedanías u otros núcleos más dispersos.

En cualquier caso, mantener una oferta adecuada de transporte público resulta fundamental para garantizar un futuro a esos municipios y evitar que la numerosa población cautiva acabe emigrando a otras localidades para poder tener acceso a los servicios básicos.

Capítulo 6. Área de Castelló

La subárea de Onda

1. Introducción

A diferencia de Sanchis Deusa, Membrado¹ señala la existencia, dentro de la configuración jerárquica de la red provincial de autobuses, de una subárea con centro en Onda, que abarcaría el valle del Mijares y la vertiente septentrional de la sierra de Espadán, siendo su punto más alejado la localidad de Puebla de Arenoso. Presenta esta subárea las características propias de las líneas del interior meridional de la provincia:²

Las redes se ajustan más perfectamente a las directrices topográficas y adoptan unas formas dendríticas parecidas a las redes hidrográficas, sirviendo las alineaciones montañosas como auténticas divisorias de las líneas de autobuses.

Así pues, las líneas establecidas en esta subárea presentan una configuración claramente longitudinal, que partiendo de sus puntos más interiores (Puebla de Arenoso, Fuentes de Ayódar, Villamalur, Alcudia de Veo o Ludiente) y siguiendo las cuencas hidrográficas, confluyen en el centro de la subárea, Onda, desde donde desembocan por Vila-real en el gran eje litoral Castelló-València.

Constituye una notable característica de esta subárea la ausencia casi absoluta de conexiones con el resto de áreas, no existiendo prácticamente servicios ni con el valle del Palancia, ni con el Mijares turolense ni con su inmediato eje septentrional Cortes de Arenoso-Llucena-l'Alcora. Para Sanchis Deusa esto responde a la fuerte atracción de la capital provincial sobre esta comarca, que anula la que pudiera haber hacia l'Alcalaten, además de la existencia de barreras orográficas como la sierra de Espadán. Únicamente la línea Montanejos-Caudiel comunica ambas cuencas salvando la cadena montañosa, convirtiendo al municipio de Montanejos en un pequeño nodo de comunicaciones, al confluir allí las líneas a Onda y a València.

Para Membrado, esta subárea se encuentra conformada por las localidades de Onda en su extremo oriental, Ribesalbes y Ludiente en el septentrional y Puebla de Arenoso en el occidental, cerrando el perímetro por el sur los municipios de Villamalur, Fuentes de Ayódar y Alcudia de Veo.³

Tradicionalmente, la explotación de los servicios regulares en esta subárea ha correspondido a la

¹Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-765.

²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

³Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, p. 764.

empresa Autobuses Furió, S.L., con sede en Onda, adjudicataria de la concesión CVCS-108, que englobaba los tráficos del valle del Mijares, comunicándolos con Castelló y la Plana a través de Onda. En la actualidad, el nuevo mapa concesional valenciano ha venido a modificar ligeramente esta histórica configuración, si bien mantiene sus rasgos principales. La nueva concesión CV-005 engloba prácticamente los mismos municipios que la anterior, aunque extiende su cobertura e incrementa los puntos de conexión con otras concesiones, al incluir servicios a Los Calpes y Montán por el sur y Cortes de Arenoso, Cedramán, Villahermosa y Zucaina por el norte.⁴

Gráfico 1. Evolución demográfica de la subárea de Onda, y de este municipio en particular. Años 1910-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 27 de febrero de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 27 de febrero de 2018). Elaboración propia.

2. Características de la subárea

Conforman esta subárea, pues, una veintena de municipios situados a lo largo del curso alto y medio del Mijares, del río Villahermosa y de la vertiente septentrional de la sierra de Espadán. Son por lo general pequeñas localidades de origen andalusí, que albergaron en su tiempo abundante población morisca, con términos municipales de escasa extensión y orografía muy abrupta, lo que limita en muchas ocasiones la explotación agrícola.

Como se ha indicado, comprende los municipios del curso medio y bajo del río Villahermosa (Ludiente y Argelita) y del curso alto y medio del Mijares (Puebla de Arenoso, Montanejos, Arañuel, Cirat, Torrechiva, Toga, Espadilla, Vallat, Fanzara y Ribesalbes). También incluye los

⁴Projecte definitiu CV-005 Onda-Castelló.

cinco municipios del sector nororiental de la sierra de Espadán (Torralba del Pinar, Villamalur, Fuentes de Ayódar, Ayódar y Alcudia de Veo), además de Onda y las cercanas localidades de Tales y Suera.

Tabla 1. Evolución histórica de la población en la subárea de Onda, por municipios. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
Alcudia de Veo	899	794	780	550	616	507	364	274	191	199	221	201
Arañuel	797	778	719	646	531	908	214	152	109	187	199	146
Argelita	378	380	376	296	286	247	165	102	97	110	101	113
Ayódar	883	875	858	731	674	510	297	211	192	238	210	164
Campos de A. (*)	642	542	382	406	277	217	158	-	-	-	-	-
Cirat	1.643	1.504	1.303	1.284	1.147	1.958	525	395	315	237	258	206
Espadilla	296	292	280	272	248	134	91	46	79	74	114	72
Fanzara	687	689	687	533	597	516	364	282	272	252	339	276
Fuentes de A.	326	328	302	238	218	183	99	83	65	101	151	94
Ludiente	1.221	1.134	996	1.025	847	659	421	305	253	209	191	155
Montanejos (*)	887	808	865	737	755	1.559	702	568	422	414	614	548
Onda	7.027	6.631	7.472	7.304	8.696	12.414	15.131	17.363	17.852	20.019	25.089	24.850
Puebla de A.	2.073	1.711	1.466	1.488	1.297	821	656	256	185	167	167	144
Ribesalbes	1.103	936	990	877	1.238	1.344	1.498	1.392	1.315	1.262	1.320	1.180
Suera	1.206	1.191	1.146	864	934	819	646	598	590	575	634	520
Tales	1.142	1.052	978	934	935	1.118	916	822	774	724	897	814
Toga	338	342	351	320	320	225	172	117	103	80	142	100
Torralba del P.	266	296	245	224	201	161	140	80	61	81	59	54
Torrechiva	429	374	377	319	289	216	136	58	62	87	96	74
Vallat	117	82	106	148	109	78	27	19	8	52	71	49
Villamalur	501	456	432	331	368	338	272	199	142	108	93	63
Total:	22.861	21.195	21.111	19.527	20.583	24.932	22.994	23.322	23.087	25.176	30.966	29.823

(*) El censo de Montanejos de 1981 incluye el de Campos de Arenoso.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 27 de febrero de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 27 de febrero de 2018). Elaboración propia.

La primera década del siglo XX no sólo es el período en el que se establecieron en la provincia las primeras líneas de transportes mecánicos de viajeros por carretera, sino que también representa, según algunos autores,⁵ una fecha crucial en la demografía de estos pueblos, que alcanzan su máximo de habitantes antes de iniciarse un éxodo que aún hoy continúa. Este proceso ha supuesto una concentración de la población en Onda, que contrasta con la fuerte despoblación del resto del

⁵Vicent Ortells Chabrera "El fenómeno urbano", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 132.

territorio de la subárea.

3. Evolución histórica: 1910-1935

Por entonces, los municipios que conformaban esta subárea, repartidos administrativamente entre los partidos judiciales de Lluçenya, Nules, Segorbe y Viver, se encontraban en su gran mayoría pésimamente comunicados, siendo esta una de las zonas más aisladas de la provincia.⁶ Ambas circunstancias impedían que Onda, a pesar de su peso demográfico y económico, con 22 fábricas y algunos servicios, y de disponer de estación del tranvía a vapor de Onda al Grau de Castelló,⁷ no ejerciera todavía la capitalidad de toda el área.

De hecho, sorprende al espectador actual comprobar cómo lo que hoy constituye el eje vertebrador de toda la zona, el río Mijares, con la carretera a Puebla de Arenoso que lo bordea en todo su recorrido, no jugaba ningún papel relevante en las comunicaciones terrestres de la comarca, pues, más allá de algunos caminos de herradura, no había ninguna vía de comunicación E-W.

Las únicas carreteras existentes a principios de siglo eran las de tercer orden entre Vila-real y Onda, que abría este municipio a la Plana, y la de Jérica a Montanejos por Caudiel y Montán, que comunicaba la villa termal con el ferrocarril de Aragón, atravesando la sierra de Espina siguiendo el cauce del río Montán. Por ellas circulaban servicios de carruajes, concretamente las líneas Montanejos-Caudiel, Onda-Vila-real y Onda-Castelló.⁸

De menor entidad había algunos caminos carreteros entre Onda y sus localidades más próximas (Ribesalbes y Fanzara por el norte y Tales y Suera por el sur), por los que también consta la existencia de algunos servicios de carruajes. El resto de municipios no disponían, en el mejor de los casos, de más vías de comunicación que precarias sendas y caminos de herradura.⁹

Montanejos –a pesar de contar con menos población que otros municipios– y sobre todo Onda, eran, pues, los principales centros de referencia de toda la zona y nodos de comunicaciones, aunque la localidad ondense no gozara aún de la relevancia que alcanzará en las décadas posteriores. A diferencia de otras comarcas castellanenses, no se había establecido en 1910 ningún servicio de automóviles, que todavía tardarían bastantes años en entrar en funcionamiento. La escasa actividad económica de la mayoría de municipios, agrícolas casi en exclusiva, y la inexistencia de vías de comunicación adecuadas se perfilan como las principales causas de este hecho.

Sólo el binomio Ribesalbes-Onda, con su destacada actividad industrial, presentaba características que hubieran justificado la creación de un servicio de automóviles similar a los establecidos en la

⁶Los municipios y pedanías de esta zona constituían buena parte de los núcleos urbanos sin carretera en la provincia en 1909. Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 92.

⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*.

⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 796 y 1.045-1.046.

⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 321-339.

Vall d'Uixó. Pero a diferencia de esta última, Onda contaba con el tranvía a vapor, que permitía transportar viajeros y mercancías a la Plana, al ferrocarril y a los puertos de Castelló y Borriana, principales puntos de salida de la producción ondense. Este servicio tranviario, pese a que no acababa de satisfacer las necesidades de los industriales y comerciantes de la localidad,¹⁰ sí que hizo menos perentoria la creación de líneas de automóviles.

Las primeras líneas de transportes mecánicos rodados no empezaron a llegar a los municipios de esta zona hasta casi 15 años después del establecimiento de las primeras en la provincia. Su dependencia de la existencia y adecuación de la red viaria condicionó su creación y desarrollo, como se verá. La inauguración de los primeros servicios tuvo lugar entre 1921 y 1923, y ambos se localizaron en los dos únicos municipios que disponían por entonces de carretera: Montanejos, en el extremo occidental, y Onda en el oriental, que eran también las únicas con servicios de carruajes anteriormente.

Estas primeras líneas de ómnibus se adecuaban, como es lógico, al trazado de las carreteras, comunicando estos municipios con el ferrocarril. Así, la línea Montanejos-Caudiel, iniciativa primero de Heliodoro Gil en 1921, y posteriormente en 1923 de Miguel Tusón y de Manuel Macías, atravesaba la sierra de Espina buscando el valle del Palancia y el ferrocarril, que era además donde se encontraba la cabeza de su partido judicial.¹¹

En el caso de Onda, los servicios circulaban por la carretera de Borriana, hacia las estaciones de Vila-real y Nules, las dos más cercanas. Fueron explotaciones efímeras de José Arrufat (a Vila-real, entre 1923 y 1927), Pedro Casaña y Manuel Noguera (ambos a Nules, en 1923 y 1924 respectivamente). En 1924 el vila-realense Francisco Sanchis solicitó una línea entre Tales y Castelló, que no consta que entrara en servicio.¹²

Entre 1924 y 1925 comenzaron a aparecer las primeras líneas de penetración, aprovechando los escasos caminos carreteros existentes entre Onda y los municipios cercanos. Las primeras llegaron sólo hasta Fanzara (1924), y Ribesalbes (1925), por iniciativa de Antonio Furió y Cristóbal Santolaria, respectivamente. En los años siguientes, Furió prolongó sus servicios hasta Vallat (1925) y Argelita (1928),¹³ a medida que se mejoraron los caminos permitiendo el tránsito de automóviles, única actuación viaria llevada a cabo en aquella zona hasta los años 30.¹⁴

Hacia el sur de Onda, en cambio, su implantación es más tardía a pesar de contar también con

¹⁰Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Aguilar Civera, Inmaculada (Coord.): *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 96.

¹¹BOP, 24 y 26 de agosto de 1921 y 7 de mayo de 1923.

¹²BOP, 19 de enero de 1923; 28 de noviembre de 1923; 14 de enero de 1924 y 6 de febrero de 1924.

¹³H. de C, 1 de octubre de 1924 y 18 de octubre de 1928; Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 13 C3 y Sig. 22, Exp. 2 C9.

¹⁴Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 93.

caminos carreteros, no estableciéndose los primeros servicios hasta finales de los 20 y principios de los 30: Ayódar (1927, de Aurelio Esteban) y Artesa, Tales y Suera (1930, de Antonio Furió).¹⁵

La atracción que genera la Plana, con la propia capital provincial, el ferrocarril de vía ancha, los puertos de Castelló y Borriana y la carretera a Castelló y València es muy poderosa. El tranvía a vapor, con un servicio que presenta numerosas deficiencias,¹⁶ no es en absoluto obstáculo para que, a partir de la segunda mitad de los 20, Antonio Furió establezca los primeros servicios coincidentes hacia Castelló (1926) y València (1931), que incrementan sus expediciones en los años sucesivos, enlazando así Onda y los municipios de su entorno con el gran eje de la Plana.¹⁷

En el otro extremo, en 1929 Francisco Navarro establece un servicio no regular entre Puebla de Arenoso y la estación de Barracas por Fuente la Reina y Villanueva de Viver¹⁸ (un trayecto que carece de carretera), que si bien por su escasísima recaudación se podría considerar meramente marginal, resultaba de suma importancia para las localidades afectadas, como demuestran las decisiones adoptadas por sus vecinos durante la Guerra Civil, cuya presión para el mantenimiento del servicio eximió a su prestatario, Francisco Navarro, ser represaliado por desafección a la República.¹⁹

Salvando este último caso, la red de líneas existente en la década de los años 30 en los municipios de esta subárea (que aún no existía como tal) coincide completamente con la red carreteras que Sanchis Deusa dibuja para 1930,²⁰ por lo que se puede afirmar que la extensión de la red de autobuses, al menos por entonces, era la máxima que la infraestructura viaria existente permitía.

Como se ha avanzado, la ausencia de una carretera que vertebrara todo el valle del Mijares impedía la conformación de esta subárea, existiendo todavía dos núcleos (Onda y Montanejos) todavía sin conexión entre sí. El primero con una influencia escasamente limitada a su entorno más inmediato, y que tendía hacia el Palancia, aprovechando en buena medida el corredor natural que suponía el río Montán. El segundo, que ampliaba su área de referencia a la formada por Vallat en el oeste, Argelita al norte, Suera al sur y Ayódar en el suroeste y que, como el propio Mijares, desembocaba en la Plana, con la fortísima atracción de Castelló.

En 1935 la situación era la siguiente: como se muestra en la tabla 1, la población había experimentado una ligera reducción en casi todos los municipios, presagiando un éxodo rural que en las décadas siguientes se revelará mucho más intenso. Onda, que concentra aproximadamente el 35% de la población, parece convertirse en destino de parte de esa emigración, siendo el único

¹⁵Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 26 C6 y Sig. 20, Exp. 5 C7.

¹⁶Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, pp. 108-109.

¹⁷Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig.15, Exp. 12 C2 y Sig. 23, Exp. 21 C10.

¹⁸Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 3 C9.

¹⁹Solicitud de devolución del ómnibus de Fco. Navarro, confiscado durante la guerra, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-7. La trayectoria de este transportista se puede consultar en el anexo 2.1.

²⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 29.

municipio que gana sensiblemente habitantes, aunque el conjunto de la comarca lleva perdiendo población desde dos décadas atrás.

Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en la subárea de Onda

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Onda-Castelló	A	22	5 diarias	Apeadero Bexí, Vila-real	Antonio Furió
Onda-Suera		6	2 diarias	Artesa, Tales, Suera	
Onda-Argelita		16	2 diarias	Ermitorio del Salvador, Fanzara, Vallat	
Onda-Ribesalbes	A	7	2 diarias	-	Cristóbal Santolaria
Montanejos-Caudiel	A	19	1 diaria	Montán	Manuel Macías
Onda-Ayódar	B	12	1 diaria	-	Antonio Furió
Onda-València	B	72	2 diarias	Vila-real...	Antonio Furió
Puebla de A.-Barracas	B	27	n.d.	Los Calpes, Fuente la Reina, Villanueva de Viver	Francisco Navarro

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Como se observa en el cuadro anterior, existían en 1935 cinco líneas en explotación correspondientes a concesiones de clase A, y tres servicios de clase B, con una extensión total de 181 kilómetros. Entre todas ellas efectuaban diariamente unas 16 expediciones de ida y vuelta. En relación con el resto de la provincia, suponían el 11% de las líneas y el 9% de las expediciones.

Mapa 1. Líneas de la subárea de Onda en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Tabla 3. Recaudación en 1935 de las empresas domiciliadas en municipios de la subárea de Onda (pts.)

Empresa	Por viajeros	Por mercancías	Total
Antonio Furió	82.537	-	82.537
Manuel Macías	7.205,50	-	7.205,50
Cristóbal Santolaria	3.000	361,25	3.361,25
Francisco Navarro	1.333	777	2.110

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277. Elaboración propia.

Estas ocho líneas son operadas por cuatro empresarios individuales, entre los cuales destaca Antonio Furió con cinco líneas (el 62%), que tienen a Onda como cabecera. Furió, además, ha ido incrementando sus operaciones al absorber a la empresa de Aurelio Esteban. Por recaudación, el conjunto de concesionarios obtienen en 1935 un monto de 95.213,75 pesetas, de las cuales el 87% corresponde a Furió.

Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

4. 1935-1961

La Guerra Civil afectó con especial crudeza a los municipios que conforman esta subárea, al estabilizarse allí el frente en 1938 con la línea XYZ de defensa de València. Lo intrincado del paisaje de la sierra de Espadán y el valle del Mijares permitió la construcción de una extensa red de trincheras aprovechando el propio relieve, y también favoreció la actuación guerrillera durante la inmediata postguerra, con numerosa presencia del maquis, que hizo necesario escoltar, por parte de la Guardia Civil, algunos servicios de autobús.²¹

Paradójicamente, la guerra también permitió una mejora sustancial de las comunicaciones en la

²¹*Mediterráneo*, 12 de diciembre de 1967.

comarca, al abrirse finalmente una vía transitable por automóviles entre Onda y Puebla de Arenoso. Según se desprende de algunos documentos del AHPC, durante la contienda se abrió una pista militar entre los Corrales de Toga y El Tormo. En la práctica, esta pista permitía el tránsito rodado entre Vallat y Cirat, lo que unido a los tramos ya acondicionados antes de la contienda en torno a Onda y Montanejos, posibilitaba por primera vez la circulación de automóviles a lo largo de todo el curso del Mijares por la provincia.

Esta circunstancia fue aprovechada por los responsables de Furió, Vicente Beltrán Centelles y Rafael Beltrán Cervelló, que en 1940 instaron a los ayuntamientos de Toga, Torrechiva y Cirat a que no inutilizaran la referida pista, inaugurando aquel año por ese camino la línea Puebla de Arenoso-Castelló, con una expedición diaria, que comenzó a vertebrar todo el valle del Mijares, salvo Espadilla.²² Este nuevo servicio reforzó además el papel de Onda como centro de referencia de la comarca y salida natural de todo el curso medio del Mijares a la Plana.

Con esta línea, las localidades de Fanzara y Vallat vieron incrementado el servicio, al sumarse el de la línea de la Puebla al ya existente de Argelita. En el caso de esta última localidad, la parada del coche a la Puebla se realizaba en el empalme, a 1,2 kilómetros del núcleo urbano.²³ En 1948, además, la línea Argelita-Onda se prolongó hasta Castelló, con una expedición de ida vuelta los días laborables.²⁴

Por otra parte, la destrucción y dispersión del material móvil causada durante la guerra, y las carencias de combustibles y repuestos durante la postguerra, provocaron la supresión de las líneas de Ribesalbes, Ayódar y Suera, así como numerosas restricciones en el resto de servicios.²⁵

La guerra, y la represión política que trajo consigo,²⁶ también acabó reforzando el papel hegemónico de Antonio Furió en el transporte de viajeros en Onda y el valle del Mijares, convirtiéndose en el concesionario de todas las líneas entre esta subárea y la Plana. En Montanejos, por su parte, Macías siguió con su línea a Caudiel.

A partir de la década de los 50 se van restableciendo servicios, incrementando expediciones y abriendo nuevas líneas. Entre esta década y la siguiente se alcanzará en la comarca un máximo histórico de población tras la debacle que supuso la guerra, si bien son muchas las localidades que empiezan a perder habitantes, especialmente las más pequeñas, mientras que Onda incrementa en un 70% su censo, reafirmando su papel de destino de una parte de aquel éxodo, además de nodo de comunicaciones entre el Mijares, la sierra de Espadán y la Plana.

²²Informe sobre la apertura de una pista entre los Corrales de Toga y El Tormo, y el posterior establecimiento de una línea de autobuses, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343, Exp. IA-221.

²³Escrito del Ayuntamiento de Argelita reclamando una mejor ubicación de la parada, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343, Exp. IA-221.

²⁴Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, Imprenta Mialfo, Castelló, 1948, p. 315.

²⁵Comunicaciones varias entre las concesionarias y el Gobierno Civil sobre incidencias y suspensión de diversos servicios, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-209.

²⁶Ver los casos de Cristóbal Santolaria Balaguer y Francisco Navarro Villanueva, en el anexo 2.1.

Tras haberse reducido a tres expediciones diarias el servicio Onda-Castelló, en 1954 se recuperaron los cinco de la preguerra, incrementándose hasta nueve en 1958. En el caso de la línea de València, se recuperó en 1958 la segunda expedición diaria.²⁷

Entre las infraestructuras viarias contempladas por el Plan Peña se incluyó la carretera comarcal C-223, continuando hasta Fuentes de Ayódar la ya existente entre el Grau de Borriana y Onda,²⁸ si bien el proyecto inicial planteaba su prolongación hasta Viver, algo que nunca ha llegado a realizarse. En cualquier caso, esto, junto con la construcción y adecuación de otras carreteras locales, permitió una importante mejora en las comunicaciones de la vertiente septentrional de la sierra de Espadán, pudiendo plantearse el restablecimiento y prolongación de los servicios de autobús.

En este sentido, tras la petición en 1952 tanto del Ayuntamiento de Fuentes de Ayódar como de la empresa Furió,²⁹ en 1953 se estableció la línea Fuentes de Ayódar-Castelló, con tránsito por Artesa, Tales, Suera y Ayódar, e hijuelas a Villamalur y Alcodia de Veo, esta última en 1958. Circulaba cuatro días a la semana, que se amplió poco después hasta hacerla diaria, siendo frecuentes las aglomeraciones.³⁰

En cuanto a Ribesalbes, municipio que empezaba a recuperar población y que había quedado sin servicio después de la guerra, quedó incluido en 1956 como un recorrido parcial de la hijuela Argelita-Ludiente. Dos años después, en 1958, se estableció un servicio directo a Onda, con circulación tres días a la semana.³¹

Al norte del Mijares, el municipio de Ludiente, emplazado a medio camino entre las áreas servidas por las líneas de Puebla de Arenoso-Castelló (al sur) y Cortes de Arenoso-Castelló (al norte), solicitó en 1950 la creación de una hijuela de la línea de Cortes desde el Castillo de Villamalefa, siguiendo el curso del río Villahermosa, tramo que se estaba acondicionando para el tránsito de vehículos.³² Esta petición fue desestimada, pero en cambio se decidió en 1956 prolongar desde el sur la línea Argelita-Castelló, conectando así a Ludiente con el Mijares, Onda y la Plana, aunque la inexistencia de carretera todavía impedía que el autobús llegara hasta el núcleo urbano.³³

En el extremo occidental de la comarca, Montanejos ya disponía desde 1940 de una doble salida tanto hacia el sur como hacia el este, como se ha visto. También se abrieron a lo largo de los años

²⁷Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 21.

²⁸Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 94.

²⁹Solicitud del Ayuntamiento de Fuentes de Ayódar de la implantación de un servicio de viajeros, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-194.

³⁰Comunicaciones varias entre Furió y el Gobierno Civil, referentes a la línea de Fuentes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

³¹Solicitud de un servicio parcial entre Onda y Ribesalbes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

³²Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 95.

³³Comunicaciones varias sobre incidencias y revisión de tarifas en diversas líneas, en AHPC, Caja 11197 Exp. IA-118 y comunicaciones varias entre Furió y el Gobierno Civil, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

50 las carreteras entre Puebla de Arenoso y Barracas, por Los Calpes, Fuente la Reina y Villanueva de Viver, por donde se solicitó en 1957 y 1961 el establecimiento de una línea.³⁴ El atractivo turístico de Montanejos, que recibía numerosos veraneantes, hizo que los servicios de incrementaran durante la temporada estival, autorizándose en 1957 recorridos parciales a Onda.³⁵

También se prolongaron los itinerarios de Macías y Furió hasta València, procedencia de muchos de los turistas. Así, la línea de Caudiel, con cuatro expediciones semanales, pasaba a realizar dos viajes diarios de junio a octubre, que los fines de semana se prolongaban hasta València. En el caso de la de Furió, realizaba una expedición diaria entre julio y octubre.³⁶

Tabla 4. Líneas en explotación en 1961 en la subárea de Onda

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Onda-Castelló (V-2147; cs-43)	21	9 laborables, 5 festivos.	Ap. Betxí...	Furió, S.L.
Puebla de Arenoso-CS (V-1120; cs-29)	89	1 laborables, diaria en verano.	Campos de A., Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Argelita, Vallat, Fanzara, Ribesalbes, Onda...	Furió, S.L.
Ludiente-Argelita-CS (V-1120; cs-29)	45	1 laborables	Argelita, Vallat, Fanzara, Onda...	Furió, S.L.
Ribesalbes-Onda (V-1120; cs-29)	7	2 L, J, S	-	Furió, S.L.
Montanejos-València (V-1120; cs-29)	118	1 diaria jul-oct.	Onda	Furió, S.L.
Montanejos-Onda (V-1120; cs-29)	46	1 diaria jul-sept.	Campos de A., Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Argelita, Vallat, Fanzara, Ribesalbes, Onda.	Furió, S.L.
Fuentes de Ayódar-CS (V-413; cs-13)	47	1 laborables, diaria en verano.	Ayódar, Villamalur, Suera, Tales, Artesa, Onda...	Furió, S.L.
Alcudia de Veo-Onda (V-413; cs-13)	14	1 L, J, S	Veó, Benitandús, Tales, Artesa, Onda	Furió, S.L.
Suera-Onda (V-413; cs-13)	8	1 L, J, S	Tales, Artesa	Furió, S.L.
Onda-València (V-1402; cs-34)	72	2 laborables, 1 festivos	Ap. Betxí, Vila-real, Nules, Almenara, Sagunto, Puçol, Massamagrell.	Furió, S.L.
Montanejos-Caudiel (V-1816; cs-39)	19	1 L, X, V, S nov-mayo; 2 diarias jun-oct.	Montán	Herederos de Macías Masó.
Montanejos-València (V-1816; cs-39)	94	1 diaria jul-oct.	Montán, Caudiel	Herederos de Macías Masó

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

³⁴Solicitada en 1957, por Barracas, Villanueva de Viver, Fuente La Reina, Los Calpes, Campos de Arenoso, Montanejos, Montán, Cadiel, Benafer y Jérica. En 1959 el entonces obispo de Orihuela, mons. Pablo Barrachina y Estevan, natural de Jérica, intercedió ante las autoridades para que autorizaran dicha línea, sin éxito. Solicitud de una línea entre Segorbe y El Toro, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió y Mediterráneo, 22 de julio de 1961.

³⁵Solicitud de una línea entre Montanejos y València, por Onda, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, carpeta Furió.

³⁶Solicitud de una línea entre Montanejos y València, por Onda, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, carpeta Furió.

Mapa 3. Líneas de la subárea de Onda en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Visto todo lo anterior, en 1961 Onda, convertida ya en un auténtico nodo de comunicaciones, concentra casi el 50% de la población de toda su área de influencia y es cabecera de cinco líneas y parada de hasta cuatro más, convergiendo en ella los recorridos del valle del Mijares, del Villahermosa y la vertiente septentrional de la sierra de Espadán.

Había en explotación en 1961 cinco concesiones (Onda-Castelló, Fuentes de Ayódar-Castelló, Puebla de Arenoso-Castelló, Onda-València y Montanejos-Caudiel) que se concretaban, con las hijuelas y prolongaciones de la tabla, en hasta 12 líneas, con una extensión total de 580 kilómetros.

Entre todas ellas efectuaban diariamente entre 19 expediciones de ida y vuelta en invierno y 23 en verano. En relación con el resto de la provincia, suponían el 15% de las líneas y el 8% de las expediciones.

Aunque en este caso no hay cifras sobre la recaudación que generaba la explotación de estas líneas, se puede establecer una comparación mediante las cantidades satisfechas aquel ejercicio en materia de impuesto industrial.³⁷ Las empresas que operan en esta subárea se han reducido a dos: la de Macías, en manos ya de sus herederos y la de Furió, convertida en sociedad limitada, que ha extendido significativamente sus operaciones y su volumen de facturación. De hecho, Macías mantiene la misma línea original (con su prolongación a València), mientras que Furió opera cuatro concesiones y nueve líneas (el 82% de los servicios de esta subárea), incrementando su peso específico en la comarca.

Tabla 5. Cantidades satisfechas por las empresas domiciliadas en la subárea de Onda en concepto de impuesto industrial en 1961 (pts.)

Empresa	Impuesto industrial (pts.)
Herederos de Macías Masó	3.500
Furió, S.L.	26.880

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277 y Caja 3931 Exp. 16933, 16939 y 16937. Elaboración propia.

Entre ambas empresas pagan de impuesto industrial 30.380 pesetas, de las cuales el 88% corresponde a Furió. En cuanto al volumen de las flotas, dato que en esta ocasión está disponible con total exactitud, se puede observar que estaban adscritos a las concesiones de esta subárea 16 coches, con 546 plazas disponibles y una antigüedad media de 21 años.

Tabla 6. Flota adscrita a las concesiones de la subárea de Onda en 1961, antigüedad y capacidad de las mismas

Empresa	Flota	Plazas	Antigüedad media
Herederos de Macías Masó	3	65	25 años
Furió, S.L.	13	481	17 años

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928; Fichas de matrículas, en JPT. Elaboración propia.

5. 1961-1986

Durante unos pocos años más, la cobertura de las líneas por toda la subárea seguirá aumentando. Sin embargo, esta tendencia durará poco, pues la generalización del automóvil particular y el éxodo rural, que provoca una auténtica sangría de población en casi todos los municipios, pronto obliga a reducir expediciones, como se verá.

Así pues, a lo largo de los 60 todavía se observa un incremento de servicios, tanto interiormente

³⁷Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3931 Exp. 16933, 16939 y 16937.

como hacia el exterior, estableciendo (o intentando establecer) líneas entre esta subárea y las limítrofes. Cabe destacar el aumento de expediciones en el recorrido parcial Montanejos-Onda en 1962, para atender así a la demanda generada por la afluencia de trabajadores por las obras hidroeléctricas llevadas a cabo en el curso alto del Mijares, y que trajeron como consecuencia, entre otras, la construcción del poblado El Collado Blanco, en Cirat.³⁸ La apertura de una variante por Espadilla en la carretera entre Onda y Puebla de Arenoso permitió en 1963 crear una hijuela en la línea de Puebla que diera servicio a esta población, desviándose una expedición.³⁹

Especialmente significativos resultan los servicios establecidos o proyectados hacia el exterior, comunicando la subárea de Onda con el eje Cortes de Arenoso-Castelló, el valle del Palancia e incluso la provincia de Teruel, donde Furió había extendido sus operaciones con la línea Fuentes de Rubielos-Teruel.⁴⁰

Ya en los años 50, Furió proyectó prolongar hacia el sur el servicio que prestaba hasta Alcudia de Veo, solicitando la hijuela Tales-Altura, que permitiría unir Onda y Segorbe y daría servicio a la pedanía de Jinquer, Algimia de Almonacid, Vall de Almonacid, Peñalva, Castellnovo, Segorbe y Altura. En 1962 la empresa reiteró la solicitud, con un nuevo itinerario por Almedíjar, pero también fue desestimada,⁴¹ abandonándose un proyecto que hubiera supuesto la apertura de una segunda vía de comunicación entre el Mijares y el Palancia, esta vez por la parte oriental de la sierra de Espadán.

También entre ambas cuencas, pero por su extremo occidental, Furió recuperó en 1968 el antiguo itinerario entre Puebla de Arenoso y la estación de Barracas, que antes de la guerra explotaba Francisco Navarro, aunque prolongado esta vez hasta El Toro.⁴² Por su parte, los herederos de Macías transfirieron en 1968 la empresa a la Expreso Segorbina, con un servicio de dos viajes diarios entre Montanejos y València y una expedición diaria, directa, entre Montanejos y Caudiel.⁴³ Hacia el norte, en 1963 se prolongó hasta l'Alcora la hijuela entre Onda y Ribesalbes, con hasta tres expediciones diarias, lo que permitió conectar mediante transporte público dos de los principales núcleos industriales de la provincia.⁴⁴

³⁸Que llevaron a este municipio a alcanzar en el censo de 1960 su máximo histórico de población, con 1.958 habitantes. Vicent Ortells Chabrera "El fenómeno urbano", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 134).

³⁹Solicitud de integración de Toga y Espadilla en la línea de Puebla, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁴⁰Expedientes de adjudicación de la línea Rubielos-Teruel, con prolongación a Fuentes de Rubielos, en AGA, IDD (04)061, Caja. 498, Exp. 8223 y Caja 434, Exp. 7844.

⁴¹Solicitud de una línea entre Tales y Altura, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió y expediente de adjudicación de una línea entre Alcudia de Veo y Tales, en AGA, IDD (04)061 Caja 173, Exp. 6149.

⁴²Solicitud de una línea entre Segorbe y El Toro, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió y *Mediterráneo*, 22 de julio de 1961.

⁴³BOE, 26 de abril de 1969.

⁴⁴Solicitud de ampliación del servicio a Ribesalbes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

Pasado y presente de las líneas de la subárea de Onda. Imagen 1 (arriba izq.). Hispano-Suiza de 1943 de la línea de Puebla de Arenoso, en una acuarela de Rafael Prada Blanco. Imagen 2 (arriba dcha). Minibús Iveco entrando en la cochera de Puebla de Arenoso en 2018. Imagen 3 (centro izq.). Autobús Pegaso de 1954, con el cartel de la línea de Onda-Castelló. Imagen 4 (centro dcha.). Autocar Andecar Viana sobre chasis Volvo, realizando esa misma línea en 2016. Imagen 5 (abajo izq.). Fotografía de mediados de los años 50 del Dodge de 1934 de la empresa Macías, concesionaria de la línea Montanejos-Valencia. Imagen 6 (abajo dcha.). Irizar Century de Herca a su llegada a Montanejos en 2016.

Fuente: Imagen 1, fotografía de Javier Navarro Fortuño; imágenes 2, 4 y 6 colección del autor; imagen 3, archivo Furió, S.L.; imagen 5, colección Francisco Macías Pradas.

Igualmente se mejoraron las comunicaciones en autobús entre Onda y la Plana tras el cese del servicio del tranvía a vapor en 1963.⁴⁵ No sólo se incrementaron expediciones en la línea Onda-Castelló en 1962 y 1963, sino que se inauguró un nuevo servicio entre Onda y Betxí (1966), alargando la línea desde el Apeadero hasta el núcleo urbano, para dar servicio a los numerosos trabajadores de esta localidad empleados en las fábricas cerámicas de Onda.⁴⁶ Asimismo se llegó a solicitar una línea estival hasta Moncofa, que no fue autorizada.⁴⁷

Como se ha avanzado, Furió llevaba desde los años 50 operando en la provincia de Teruel con la línea Rubielos de Mora-Teruel, prolongada en 1964 hasta Fuentes de Rubielos, municipio limítrofe con la provincia de Castelló. Aprovechando esta circunstancia, la empresa proyectó su ampliación hasta Cortes de Arenoso, lo que, de haber sido autorizada, hubiera permitido establecer una conexión interprovincial en dicho municipio entre la concesión turolense de Furió y la castellonense de la Hispano del Cid.⁴⁸

Fueron todos ellos proyectos (algunos de ellos hechos finalmente realidad, otros no) que, como mínimo, mostraban la existencia de una demanda de tráficos que impulsaba a las empresas a proponer nuevos servicios. Por aquellas fechas, la emigración ya comenzaba a hacerse notar en el número de usuarios, como muestran los testimonios de algunos viajeros, recogidos por la prensa de la época. Aún así, los coches solían ir todavía prácticamente completos.⁴⁹

Toda esta situación cambiaría radicalmente a partir de finales de los 60, pasándose de las aglomeraciones y las múltiples quejas por falta de capacidad de los coches a las solicitudes para reducir expediciones o suprimir servicios.

En su conjunto los municipios comprendidos en esta subárea pierden, entre 1960 y 1970, unos 2.000 habitantes, pero hay localidades concretas que llegan a perder hasta la mitad de su ya escasa población, una tendencia que se agudizará aún más en las siguientes décadas, preconizando el actual desierto demográfico existente en la comarca. La inauguración en 1977 del embalse de Arenoso provocó la desaparición del municipio de Campos de Arenoso, cuya población se incorporó al de Montanejos, así como el desvío de la carretera a una cota superior.⁵⁰

Sólo Ribesalbes, con su industria cerámica, logra mantener su censo, mientras que Onda gana casi 5.000 habitantes entre 1960 y 1980, como destino que es de buena parte del flujo migratorio. Los

⁴⁵Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Aguilar Civera, Inmaculada (Coord.): *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 111.

⁴⁶Expediente de adjudicación de línea Betxí-Empalme, en AGA, IDD(04)061, Caja 498, Exp. 8222.

⁴⁷Solicitud de servicio estival entre Onda y Moncofa, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁴⁸Solicitud para prolongar hasta Cortes la línea entre Teruel y Fuentes de Rubielos, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁴⁹*Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967.

⁵⁰Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 98-99.

otros destinos principales fueron Castelló, València y Barcelona,⁵¹ como muestra el hecho que ya en 1959 un particular presentara una solicitud para establecer una línea de viajeros entre Puebla de Arenoso y la Ciudad Condal.⁵²

Estas circunstancias demográficas, junto con la generalización del uso del automóvil particular, tuvieron como consecuencia en el transporte público una sensible y paulatina disminución del tráfico que volvió completamente deficitarias muchas líneas, poniendo en graves apuros a las concesionarias hasta amenazar seriamente la prestación del servicio, lo que obligó a reducir expediciones y suprimir rutas.⁵³ Esta situación, general en todo el país, se agravaba especialmente en zonas como la que centra este capítulo, en la que el despoblamiento fue mucho más intenso.

Vicent Ortells recopila datos de tráfico de líneas de esta subárea de 1965 y 1977, lo que permite observar su evolución. Destaca a primera vista el descenso de viajeros, hasta el punto que la suma de todos los servicios de la subárea en 1977 resulta inferior al registrado en sólo dos líneas doce años antes, a pesar incluso del incremento de servicios experimentado en la línea de Castelló (7.104 viajes en 1965 y 7.988 en 1977). Para este autor, Onda ejerce claramente como centro comarcal de servicios, actuando además de nodo de comunicaciones entre los municipios del interior y los que se dirigen a destinos de rango superior. También resulta relevante el peso que la línea de Castelló representa en el conjunto del tráfico.⁵⁴

Tabla 7. Evolución del número de viajeros en las líneas de la subárea de Onda. Años 1965 y 1977

Línea	Viajeros 1965	Viajeros 1977
Onda-Castelló	237.605	177.558
Ribesalbes-Onda	n.d.	22.899
Fuentes de Ayódar-Onda	n.d.	18.515
Alcudia de Veo-Onda	n.d.	16.016
Montanejos-Onda	n.d.	13.047
Suera-Onda	n.d.	9.986
Onda-València	83.221	38.437
Total	320.826	296.458

Fuente: Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 107-119.

Asimismo, este descenso de usuarios impidió que las escasas mejoras realizadas en las infraestructuras de la comarca se vieran traducidas en nuevos servicios de viajeros, que ampliaran la cobertura de la red y la conectaran con otras áreas. Así, la apertura de carreteras locales entre la vertiente septentrional de la sierra de Espadán y sus vertientes meridional y oriental (entre Torralba del Pinar y Pavías, y entre Alcudia de Veo, Algimia de Almonacid y Aín), no supusieron ninguna

⁵¹Vicent Ortells Chabrera "El fenómeno urbano", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, pp. 133-141.

⁵²Solicitud de Joaquín Monte Calpe, vecino de Barcelona, para establecer una línea a Puebla de Arenoso, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁵³BOP, 7 de agosto de 1976.

⁵⁴Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 68, 74 y 107-119.

mejora para el transporte público. Esto ocurría al mismo tiempo que se disparaba la intensidad media de tráfico en la C-223 en el tramo entre Onda y Vila-real, pasando de una IMD de 746 vehículos en 1960 a 6.049 en 1975 y 8.978 en 1984.⁵⁵

Consecuencia también de la emigración, que afectó especialmente a los jóvenes, fue, por un lado, el incremento de la media de edad de los habitantes de la comarca, muchos de ellos cautivos del transporte público; por otro, el descenso de la población en edad escolar, lo que supuso el cierre paulatino de muchos colegios y el agrupamiento de alumnos en centros educativos de fuera de su localidad. El transporte escolar se convirtió en unos años en un elemento clave para garantizar la escolaridad del alumnado de muchos de estos municipios.

Ya en la primera convocatoria que a nivel provincial se hizo de transporte escolar, en 1967, se incluía una ruta en esta subárea, entre las pedanías de Los Cantos, Los Calpes, La Rambla y Campos de Arenoso con Puebla de Arenoso.⁵⁶ Una situación que fue en aumento con los años, cuando el número de centros escolares abiertos fue cada vez menor, concentrándose en municipios como Onda, lo que obligaba a los escolares a realizar largos trayectos cada día para acudir a clase.

Ante el riesgo de suspensión de algunos servicios regulares debido a que el déficit de explotación acumulado resultaba inasumible para las concesionarias, a mediados de los años 70 comenzaron a concederse subvenciones para los trayectos más deficitarios. En este sentido, en 1969 se anuló la prolongación hasta Jérica de la línea Montanejos-Caudiel.⁵⁷ Unos años después, en 1974, la Diputación comenzó a subvencionar la hijuela a Villamalur, para garantizar una expedición a la semana,⁵⁸ incrementada a dos en 1976.⁵⁹ En 1978 se aprobaron también subvenciones para la prolongación hasta Ludiente de la hijuela de Argelita, con una expedición a la semana.⁶⁰ En 1980, recibían subvenciones de la Diputación, además de las hijuelas antes mencionadas, las líneas de Puebla de Arenoso y Fuentes de Ayódar,⁶¹ con sus correspondientes hijuelas.⁶²

Pero todas estas ayudas no pasaban de ser meros parches, que permitían aliviar ligeramente la delicada situación de las empresas operadoras, mientras los autobuses circulaban cada vez más vacíos. La supresión de servicios continuó en los años 80, eliminándose la segunda expedición en la línea Montanejos-València.⁶³

En esta situación se llegó a 1986, año en que las líneas explotadas por Furió, S.L. se integraron en la

⁵⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 40 y “Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento [en línea].

⁵⁶*BOP*, 14 de enero de 1967.

⁵⁷*Mediterráneo*, 17 de abril de 1970.

⁵⁸*Mediterráneo*, 29 de mayo de 1974.

⁵⁹*Mediterráneo*, 29 de abril de 1976.

⁶⁰*Mediterráneo*, 2 de marzo de 1978.

⁶¹El Pleno de la Diputación aprueba concesiones para el transporte de viajeros, *Penyagolosa*, nº 9-10, II época, junio 1980.

⁶²*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984.

⁶³*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1988.

unificación U-1/1980, que dio lugar a la concesión V-8507 Puebla de Arenoso-València.⁶⁴ Previamente, en 1978, habían hecho lo propio las correspondientes a la Expreso Segorbina en la unificación U-262, que dio lugar a la concesión V-3264 Montanejos-València.⁶⁵

Por entonces, Onda, con más de 17.000 habitantes, ya concentraba las tres cuartas partes de la población de la comarca, que a duras penas había ganado unos 400 habitantes en la última década. Con estación de autobuses desde 1969⁶⁶ y cabecera de tres itinerarios (hacia Ribesalbes, Puebla de Arenoso y Fuentes de Ayódar), Onda era centro de referencia de toda el área del Mijares a nivel educativo, comercial y de atención primaria, aunque se encontraba a su vez plenamente integrada dentro del área de influencia de Castelló, hasta el punto de no tener conexión en autobús con otras importantes localidades de su entorno como l'Alcora o la Vall d'Uixó.⁶⁷

Montanejos, por su parte, perdía población hasta situarse en torno al medio millar de habitantes y se perfilaba principalmente como un destino exclusivamente vacacional, si bien ejercía una limitada influencia en los municipios de su entorno más inmediato.⁶⁸

Tabla 8. Líneas en explotación en la subárea de Onda en 1986

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Puebla de Arenoso-CS (V-8507)	89	1 L, J, S	Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Argelita, Vallat, Fanzara, Onda...	Furió, S.L.
Puebla de Arenoso-CS (V-8507)		1 M, X, V	Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Espadilla, Onda...	
Onda-Castelló (V-8507)	21	12 i/11 v L-V; 10 i/9 v S; 5 i/v D	Ap. Betxí, Vila-real.	Furió, S.L.
Fuentes de Ayódar-CS (V-8507)	47	1 L-V	Ayódar, Villamalur, Suera, Tales, Artesa, Onda...	Furió, S.L.
Onda-València (V-8507)	72	2 laborables, 1 festivos	Ap. Betxí, Vila-real...	Furió, S.L.
Montanejos-Onda (V-8507)	46	1 laborables oct-jun	-	Furió, S.L.
Ribesalbes-Onda (V-8507)	7	2 L-V	-	Furió, S.L.
Alcudia de Veo-Onda (V-8507)	14	1 L-V	Veo	Furió, S.L.
Suera-Onda (V-8507)	8	1 jueves	Tales, Artesa	Furió, S.L.
Montanejos-València (V-3264)	86	1 diaria, 2 jueves	Montán...	Expreso Segorbina, S.L.

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, BOE, 21 de julio de 1978 y 15 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

⁶⁴BOE, 15 de octubre de 1986.

⁶⁵BOE, 21 de julio de 1978.

⁶⁶*Mediterráneo*, 6 de marzo de 1969.

⁶⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 258.

⁶⁸Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768.

Mapa 5. Líneas de la subárea de Onda en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 21 de julio de 1978 y 15 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 21 de julio de 1978 y 15 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

Estas dos concesiones, que cubrían completamente todos los tráficos de la subárea, abarcaban nueve líneas y diez itinerarios, con una extensión de 400 kilómetros. Entre todas ellas efectuaban diariamente unas 22 expediciones de ida y vuelta, de las cuales el 45% correspondían a los servicios entre Onda y Castelló, el único trayecto que ganaba expediciones y ofrecía una cierta intensidad, con hasta 12 diarias, que eran además las más rentables.⁶⁹ En relación con el resto de la provincia, suponían el 9% de las líneas y el 6% de las expediciones.

Como se puede observar, las nuevas unificaciones no contemplaban los servicios a municipios

⁶⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 284.

como Ludiente o Villamalur, ni las prolongaciones y conexiones con Barracas o l'Alcora, éstas últimas definitivamente abandonadas.

En relación con el año 1961, se ha producido una concentración empresarial, al absorber la Expreso Segorbina a la pequeña empresa de Macías, proceso que se repetirá poco después, al ser absorbida esta a su vez por la empresa valenciana Herca, S.L. Furió, por su parte, continuaba explotando el 82% de los servicios, a pesar de operar sólo 8 líneas y 21 servicios.⁷⁰

Aunque en esta ocasión no existen datos concretos sobre la recaudación de las líneas, facturación de empresas ni volumen de flotas, sí que se dispone de un dato que resulta ciertamente relevante, el de antigüedad de la flota. La de la empresa Furió tenía en 1986 una antigüedad media de 23,5 años, que rebajó ese año hasta los 14 mediante la renovación de dos coches, a través de las subvenciones que la Conselleria de Transportes destinó a tal fin.⁷¹ Esta elevada antigüedad media, que rozaba la vida útil de los vehículos y prácticamente doblaba la media provincial (12 años), resulta una clara evidencia de la difícil situación económica que atravesaba la sociedad por la escasez de viajeros, lo que impedía afrontar las necesarias inversiones en material móvil.

6. 1986-1998

Durante la siguiente década esta situación de éxodo rural, concentración de la población en Onda y supresión de servicios continuó y se acrecentó, a pesar que los datos oficiales recojan sólo la población de derecho, habitualmente superior a la de hecho. Aún así, en 2001 municipios como Cirat, Fanzara o el propio Montanejos reducían su población respecto al censo de 1991, y Fuentes de Ayódar casi había perdido a la mitad de sus habitantes. Aunque, en su conjunto, las localidades de esta subárea incrementaban su censo, Onda concentraba ya al 80% de la población.

Continuaba, por tanto, la sangría demográfica, con el envejecimiento de la población, el cierre de escuelas y el aumento de las rutas escolares, no siempre debidamente atendidas y de excesiva duración.⁷² Una situación que todavía empeoró con la implantación de la LOGSE y el agrupamiento del alumnado de Secundaria a partir de los 12 años. Paralelamente, se agravaba el descenso general de usuarios, mientras el servicio en las líneas de mayor tráfico, como la de Castelló, ni siquiera contemplaba parada en los centros hospitalarios de referencia.⁷³

En la capital de la Plana, la creación en 1991 de la Universitat Jaume I supuso la creación de un importante foco de demanda de tráfico que tampoco fue adecuadamente atendido. Tampoco se dio respuesta al número cada vez más elevado de desplazamientos laborales que se realizaban en torno al clúster cerámico formado a lo largo de las carreteras a Vila-real, Ribesalbes y l'Alcora, con IMD

⁷⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 284.

⁷¹*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1986.

⁷²*Mediterráneo*, 17 de septiembre de 1991.

⁷³*Mediterráneo*, 14 de diciembre de 1997.

de más de 10.000 vehículos en 1990 difícilmente asumibles para estas vías.⁷⁴

En el medio rural, lo crítico de la situación amenazaba los servicios más deficitarios, como las hijuelas de Ludiente y Villamalur, que arrastraban un déficit de 696.000 y 563.000 pesetas respectivamente, a pesar de las subvenciones que recibían de la Diputación,⁷⁵ y que fueron finalmente suspendidos. Situación similar atravesaba la línea de Fuentes de Ayódar, en la que se optó por fusionar temporalmente el servicio regular con la ruta escolar, aunque esta solución no contemplaba el servicio en los días no lectivos.⁷⁶ Otras líneas, como la de Montanejos-València por Onda o la hijuela de El Tormo fueron directamente suprimidas.⁷⁷

Sólo la instauración de unas ayudas oficiales de la Conselleria para las líneas de débil tráfico permitió mantener una oferta mínima que diera servicio a la población de los municipios de interior, cautiva en su mayor parte debido al envejecimiento. La totalidad de las líneas de penetración de esta subárea eran deficitarias, y se mantenían de las ayudas públicas.⁷⁸

Y como en el periodo anterior, la mejora en las infraestructuras no trajo consigo una mejora de la cobertura de la red de transporte público. Se adecuaron nuevas conexiones entre ambas vertientes de la sierra de Espadán (Villamalur y Matet), hacia el norte del Mijares (Montanejos y Zucaina) y entre las provincias de Castelló y Teruel: la antigua carretera local CS-200 entre Onda y Puebla de Arenoso se integró en la red autonómica junto con el tramo Onda-Vila-real de la C-223, dando lugar a la CV-20 Vila-real-Puebla de Arenoso, que enlazaba en el límite de la provincia con la carretera de Olba a Albentosa y Sarrión.

En 1998, las antiguas concesiones fueron convalidadas, dando paso la V-8507 a la CVCS-108 Puebla de Arenoso-Castelló,⁷⁹ a favor de Furió, S.L., mientras que la V-3264 se convalidó por la CVCS-104 Montanejos-València,⁸⁰ adjudicada a Autocares Herca, S.L.

Las nuevas concesiones no diferían mucho de las anteriores a las que sustituían, manteniendo su estructura básica aunque se redujeron expediciones y se suprimieron servicios, tanto en las líneas interiores como en las que conectaban esta subárea con la Plana y València, como las líneas entre Onda, Betxí y València, que desaparecieron. Otro servicio que al parecer dejó de prestarse fue el de Ribesalbes, que no se recuperó hasta 2008, con una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes,⁸¹ posteriormente reducida a dos semanales.

En total 7 líneas y 9 itinerarios, con una extensión de 274 kilómetros, casi la mitad de los contemplados en 1986, que efectuaban hasta un máximo de 17 expediciones de ida y vuelta, de las

⁷⁴“Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento [en línea].

⁷⁵*Mediterráneo*, 18 de diciembre de 1990.

⁷⁶*Mediterráneo*, 18 de abril y 24 de mayo de 1991.

⁷⁷*Mediterráneo*, 5 de diciembre de 1990.

⁷⁸Años después esa situación se mantenía, como muestra el *DOGV*, 27 de septiembre de 2006.

⁷⁹*DOGV*, 6 de julio de 1998.

⁸⁰*DOGV*, 1 de julio de 1998.

⁸¹*Mediterráneo*, 12 de marzo de 2008.

cuales el 70% correspondían a los servicios entre Onda y Castelló. En relación con el resto de la provincia, suponían el 8% de las líneas y el 4% de las expediciones. De todos los servicios de esta subárea, el 88% eran operados por Furió.

Tabla 9. Líneas y concesiones de la Generalitat Valenciana en la subárea de Onda en 1998

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Onda-Castelló L1 A (CVCS-108)	26	12 i/v laborables 5 i/v sábados 4 i/v domingos	Ap. Betxí, Vila-real (RENFE).	Furió, S.L.
Onda-Castelló L1 B (CVCS-108)			Ap. Betxí	
Puebla de Arenoso-CS L2 A (CVCS-108)	85	1 i/v L-V	Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Toga, Espadilla, Fanzara, Onda...	Furió, S.L.
Puebla de Arenoso-CS L2 B (CVCS-108)			Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo, Torrechiva, Argelita, Vallat, Fanzara, Onda...	
Onda-Suera L3 (CVCS-108)	8	-	Tales, Artesa	Furió, S.L.
Fuentes de Ayódar-CS L4 (CVCS-108)	50	1 i/v L-V	Ayódar, Suera, Tales, Artesa, Onda...	Furió, S.L.
Ribesalbes-Onda L5 (CVCS-108)	7	-	-	Furió, S.L.
Alcudia de Veo-Onda L6 (CVCS-108)	12	1 i/v M, J	Veo, Benitandús, Tales, Artesa	Furió, S.L.
Montanejos-València L 2 (CVCS-104)	86	2 laborables, 1 festivos	Montán...	Herca, S.L.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Mapa 7. Líneas de la subárea de Onda en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, en DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

7. 1998-2018

La inauguración en 2000 del Hospital de la Plana, en Vila-real, desde entonces centro hospitalario de referencia para toda la subárea de Onda, implicó una modificación del título concesional CVCS-108 con la inclusión de una parada en dicho hospital. Posteriormente se establecieron expediciones directas entre Onda, Vila-real y este centro, cuyo coste fue asumido por el Ayuntamiento de Onda.⁸² En 2013 se reforzó esta ruta con dos expediciones directas más, ofreciéndose 6 servicios de ida y 5 de vuelta.⁸³ En cambio, en la línea Onda-Castelló, las 12 expediciones efectuadas inicialmente los días laborables se redujeron hasta sólo siete, tres de ellas directas por la autovía (itinerario B). A pesar de conectar mediante estas líneas a Onda con sus estaciones de ferrocarril más cercanas (Vila-real y Castelló), no existía ningún tipo de coordinación entre ambos medios, lo que dificultaba la conexión intermodal.

En cuanto a las líneas de penetración, se suspendieron algunos servicios, y su recorrido en la práctica se limitó hasta Onda, donde no siempre enlazaba con los autobuses hacia Castelló, Vila-real y el hospital. La mayoría de estos servicios (Fuentes de Ayódar, Alcudia de Veo, Puebla de Arenoso) se efectuaban regularmente durante el curso escolar, limitándose a la demanda durante el verano, aunque fuera durante el periodo estival cuando más se incrementaba la población en las localidades de interior. En cuanto a la línea de Montanejos desde el Palancia, el servicio se ha ido reduciendo, primero a una expedición diaria y recientemente a una semanal.

⁸²*Mediterráneo*, 24 de noviembre de 2000.

⁸³*Mediterráneo*, 4 de enero de 2013.

El servicio urbano de Onda, inaugurado en 2004, se ha ido ampliando a núcleos próximos como la pedanía de Artesa y los municipios de Tales y Suera. Imagen 6 (arriba izq.). Irizar Intercentury del servicio urbano, saliendo de la avenida Montendre de Onda. Imagen 7 (arriba dcha.). El mismo autobús, a su llegada a Tales. Imagen 8 (abajo). Hispano Habit en la parada de Artesa.

Fuente: Colección del autor.

En 2004 tuvieron lugar dos hechos relevantes en cuanto al transporte público en esta subárea. Por una parte, en enero de 2004 se concedió una autorización provisional a la empresa Autocares y Microbuses Rosario Miranda Valero para la realizar un servicio regular de viajeros entre Onda y Ludiente, que le permitió a esta localidad recuperar el servicio de autobuses. En 2008, al absorber Furió la masa patrimonial de Miranda, esta línea quedó incluida en la concesión CVCS-108, con servicio descendente los lunes, ascendente los viernes y de ida y vuelta los jueves, enlazando en Onda con el coche de Castelló.⁸⁴

⁸⁴Resolución del director general de transportes y logística por la que se autoriza provisionalmente a Autobuses Furió, S.L., la realización del servicio público regular de viajeros por carretera entre "Ludiente-Castellón", Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

Por otra parte, en 2004 se estableció un servicio urbano en Onda, que acabó convirtiéndose en periurbano.⁸⁵ Onda por entonces, con 21.566 habitantes, presentaba una población dispersa entre su núcleo urbano, la pedanía de Artesa y diversos barrios y urbanizaciones de la periferia (Nueva Onda, Tosalet, Monteblanco, el Colador o el Racholar) cuya conexión con el centro se pretendió mejorar con este servicio, que era además gratuito. Tras unos inicios tímidos y algunos ajustes en el trazado, se implantó de manera definitiva en septiembre de aquel año, eliminándose la gratuidad.⁸⁶ En septiembre de 2008, con el servicio consolidado en unos 3.500 usuarios mensuales, se restableció la gratuidad y se prolongó hasta Tales y Suera, incluyendo en la práctica la línea 3 de la concesión CVCS-108.⁸⁷ Con todo ello, el tráfico se multiplicó hasta rozar los 6.000 viajeros mensuales en 2010.⁸⁸ En 2011 se renovó el contrato, y en 2013 se introdujeron algunas mejoras, aumentando las expediciones los días de mercado en Onda.⁸⁹ Asimismo se ha incluido en la ruta el nuevo centro de salud, inaugurado en 2015. También se han habilitado rutas específicas y gratuitas para los estudiantes de Secundaria.⁹⁰

Otra interesante iniciativa puesta en marcha en la primera mitad de la década de 2000 fue la creación de un servicio de transporte a los polígonos industriales ondenses. Tras un periodo de consultas, el servicio se puso en marcha en 2007 con dos rutas, una por la CV-20 y otra por la CV-21, y tres expediciones diarias con un horario adaptado al de las fábricas.⁹¹ A pesar de su gratuidad, la iniciativa resultó un completo fracaso, suprimiéndose en marzo de 2008.⁹² La suspensión de las ayudas a las líneas de débil tráfico, a consecuencia de los recortes en el gasto público por la crisis económica, también ha supuesto una reducción de los servicios en los municipios de menor población. En cambio, se han ido mejorando servicios como el que se estableció en 2015 entre Onda y la UJI, gratuito para los universitarios, con dos expediciones de ida y vuelta diarias.⁹³

En el conjunto de la concesión CVCS-108, los pocos datos disponibles, a pesar de su discontinuidad, muestran descenso de usuarios entre los años 2010 y 2015.

Las cifras resultan reveladoras: diez mil usuarios menos entre 2010 y 2015, lo que supone una pérdida porcentual del 7%, cuando el descenso de población ha sido en ese mismo periodo de aproximadamente un 5%. Igualmente ha descendido el número de viajeros por expedición hasta los 15,73, situándose en la media provincial. En la práctica, esto significa autobuses cada vez más vacíos, y servicios más deficitarios.

⁸⁵*Mediterráneo*, 24 de febrero de 2004.

⁸⁶*Mediterráneo*, 2 de septiembre de 2004.

⁸⁷*Mediterráneo*, 17 de octubre de 2007.

⁸⁸*Mediterráneo*, 4 de febrero de 2010.

⁸⁹*Mediterráneo*, 26 de julio de 2013 y 16 de septiembre de 2013.

⁹⁰*Mediterráneo*, 14 de noviembre de 2015.

⁹¹*Mediterráneo*, 27 de marzo de 2007.

⁹²*Mediterráneo*, 22 de marzo de 2008.

⁹³*Mediterráneo*, 9 de febrero de 2015 y 29 de mayo de 2015.

Tabla 10. Datos estadísticos de la concesión CVCS-108 entre 2010 y 2015

Año	Viajeros	Kilómetros	Expediciones	Viajeros por expedición	Recaudación (€)
2010	139.438	278.211	8.202	17,00	189.008
2011	142.502	280.675	8.202	17,37	198.288
2012	133.802	269.133	8.202	16,31	204.186
2015	129.038	212.558	8.202	15,73	227.320

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Tabla 11. Datos estadísticos de la subárea de Onda en 2015 y 2016, por líneas en explotación

		2015		2016	
Concesión	Línea	Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-108	Alcudia de Veo-Onda	71	75,64	90	92,46
CVCS-108	Fuentes de Ayódar-Onda	111	178,82	75	96,87
CVCS-108	Ludiente-Castelló	170	275,36	124	193,60
CVCS-108	Puebla de Arenoso-Onda	1.547	4.661,68	1.387	3.763,85
CVCS-108	Ribesalbes-Onda	282	353,14	453	483,21
CVCS-108	Onda-Vila-real-Hosp.	107.652	181.726,89	113.154	193.356,48
CVCS-108	Onda-Castelló				
CVCS-104	Montanejos-Segorbe	4.533	11.746,77	4.362	10808,32
Total		114.366	199.018,30	119.645	208.794,79

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017 y *Projecte CV-005 Onda-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 40, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165317011/Proyecto_CV-005_Onda-Castell%C3%B320de+la+Plana/d294fc17-d592-43f1-a4e1-a76bd9bc9cb5 (consultado 2 de marzo de 2018). Elaboración propia.

Los datos disponibles de 2015 y 2016, recogidos en la tabla 11, permiten, no obstante, mostrar las cifras de viajeros y recaudación desglosados por líneas, pudiendo seleccionar únicamente las que afectan a esta subárea, independientemente de la concesión a la que correspondan. Hay que indicar que algunas cantidades no coinciden exactamente entre esta tabla y la anterior, a pesar de provenir ambas de la misma fuente (Conselleria, y esta a su vez de las concesionarias).

Como se ha ido viendo anteriormente, el grueso del tráfico se realiza en el corredor entre Onda y la Plana, con unos 110.000 viajeros (sobre el 95% del total de líneas), y un 90% de la recaudación total, con unos 200.000 euros. El resto de líneas tienen un tráfico testimonial, con la ligera salvedad de las líneas de Puebla de Arenoso y Montanejos. Respecto al total provincial, los servicios de esta subárea representan aproximadamente un 3% de los viajeros y un 4% de la recaudación.

Respecto a las cifras de 1977, contrasta enormemente el descenso del 39% registrado en la línea de Castelló con los porcentajes que arrojan las líneas de interior, con un descenso del 88% en la línea de Puebla de Arenoso, que alcanza el 99% en las de Alcudia, Fuentes de Ayódar y Ribesalbes.

Mapa 9. Líneas de la subárea de Onda en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx> (consultado 2 de marzo de 2018). Elaboración propia.

Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx> (consultado 2 de marzo de 2018). Elaboración propia.

En el contexto de la reordenación del mapa concesional valenciano, en febrero de 2018 se presentó a información pública el proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera correspondiente a la subárea de Onda, denominado CV-005. Integra todos los tráficos comprendidos en la anterior CVCS-108, así como los correspondientes a las rutas escolares de este ámbito territorial, lo que amplía el área de esta nueva concesión a los municipios de Cortes de Arenoso, Montán, Villahermosa del Río y Zucaina, actualmente con rutas escolares hasta Montanejos.

La propuesta planteada en este proyecto se caracteriza, entre otras cuestiones, por un incremento de la cobertura territorial, con servicio en todos los municipios, así como la integración de

determinadas rutas escolares, que se convertirán en líneas regulares de uso preferente escolar, pero abiertas al público en general. Refuerza también la conexión con los principales centros de referencia (UJI, Hospital de la Plana, Hospital Provincial, estaciones de ferrocarril), y apuesta por el transporte a la demanda para los destinos de menor tráfico. Esta integración no sólo permitirá un mayor aprovechamiento de los recursos, sino que mejorará la oferta de servicios, especialmente de los municipios de menor población⁹⁴.

El proyecto plantea dos escenarios, uno inicial y transitorio, que no incluye las rutas escolares, y otro escenario futuro, de aplicación en septiembre de 2020 una vez hayan vencido los actuales contratos de transporte escolar, integrando ya estas rutas. Este último contempla las siguientes líneas:

- Línea 1a: Onda-Castelló por Vila-real y Hospital de la Plana hasta la UJI (15 exp i/v días lectivos).
- Línea b: Onda-Castelló por Vila-real y Hospital de la Plana hasta la estación (14 exp i/v laborables no lectivos, 5 S, 3 D y festivos).
- Línea 2a: Puebla de Arenoso-Onda (desde Los Calpes a la demanda) (1 exp i/v L-V).
- Línea 2b: Montanejos-Onda (1 exp i/v lectivos).⁹⁵
- Línea 2c: Cirat-Montanejos (1 exp i/v lectivos).⁹⁶
- Línea 3a: Ludiente-Onda por Vallat (desde Las Girabas a la demanda) (2 exp de ida y 1 de vuelta lectivos, 1 exp i/v L-V no lectivos).
- Línea 3b: Ludiente-Onda por Torrechiva y Espadilla (1 exp i/v lectivos).
- Línea 4a: Fuentes de Ayódar-Onda (desde Torralba del Pinar a la demanda) (3 exp i/v lectivos).⁹⁷
- Línea 4b: Villamalur-Onda (2 exp i/v directas y a la demanda).
- Línea 4c: Fuentes de Ayódar-Onda (por Torralba del Pinar y Villamalur a la demanda) (1 exp i/v L-V lectivos).
- Línea 5: Alcudia de Veo-Onda (3 exp i/v lectivos, 2 exp i/v L-V no lectivos).
- Línea 6a: Ribesalbes-Onda (2 exp i/v L-V).
- Línea 6b: Ribesalbes-Onda (desde Apeadero Betxí) (1 exp ida lectivos).
- Línea 7: Los Calpes-Puebla de Arenoso-Montanejos (1 exp i/v lectivos). Enlaza con

⁹⁴*Projecte CV-005 Onda-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165317011/Proyecto_CV-005_Onda-Castell%C3%B3de+la+Plana/d294fc17-d592-43f1-a4e1-a76bd9bc9cb5 (consultado 14 de marzo de 2018).

⁹⁵El proyecto definitivo contempla dos expediciones de ida y vuelta los días lectivos. *Projecte definitiu CV-005 Onda-Castelló*, p. 30.

⁹⁶Servicio incluido en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-005 Onda-Castelló*, pp. 22 y 30.

⁹⁷El proyecto definitivo contempla, además, una expedición de ida y vuelta L-V no lectivos. *Projecte definitiu CV-005 Onda-Castelló*, p. 31.

línea 2b.

- Línea 8: Cedramán-Montanejos (1 exp i/v lectivos). Enlaza con línea 2b.
- Línea 9: Cortes de Arenoso-Montanejos (1 exp i/v lectivos). Enlaza con línea 2b.

El municipio de Montanejos, además, se encuentra servido por la línea 3a de la concesión CV-008:⁹⁸

- Línea 3a: Montanejos-Segorbe (2 exp i/v L-V, 3 ida J).⁹⁹

Dejando de lado cuestiones generales a todos los nuevos servicios de transporte de viajeros por carretera, esta propuesta concreta presenta diversas y notables mejoras respecto a la actual situación, entre las que destacan:

- Total cobertura territorial.
- Mayor aprovechamiento de recursos y material móvil.
- Destacado aumento de la oferta en los municipios de interior.
- Mejora sustancial en la conexión con la UJI.
- Incremento de la interconexión con áreas limítrofes, concretamente con los municipios septentrionales de la comarca del Alto Mijares (Cortes de Arenoso, Villahermosa y Zucaina).

En el caso de este último punto, el servicio en los citados municipios se complementa con el prestado en el marco de las concesiones CV-004 y CV-008. De esta manera se refuerza el papel de Montanejos como centro secundario de referencia de estas localidades,¹⁰⁰ al consolidarse como nodo de comunicaciones, con servicios adicionales y coordinados hacia Onda, y no coordinados hacia Segorbe.

Sin embargo, la nueva concesión no plantea soluciones a algunos de los problemas de movilidad de esta subárea, y que se han tratado a lo largo de este capítulo:

- No soluciona el déficit histórico de conexiones entre Onda y las localidades próximas más importantes, especialmente con el destacado centro industrial de l'Alcora, ya denunciado por Sanchis Deusa hace tres décadas.¹⁰¹
- Tampoco plantea la posibilidad de otras interconexiones con áreas limítrofes de la misma provincia (servicios entre Onda y Segorbe, o entre Ludiente y el Castillo de Villamalefa), ni con la vecina Aragón (prolongación hasta Olba, donde podría enlazar con la línea hasta

⁹⁸*Projecte CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165503001/Projecte+CV-008+Alto+Palancia-Valencia-20180228.pdf/2269c4ee-1e8a-4b44-b821-9463abb71633> (consultado 14 de marzo de 2018).

⁹⁹El proyecto definitivo contempla dos expediciones de ida y vuelta diarias. *Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 35, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167888306/Proyecto+definitivo_CV008.pdf/94809f10-89df-49aa-a38b-ac4b8264c4c4 (consultado 30 de mayo de 2019).

¹⁰⁰Ya lo era a nivel educativo (colegio público de infantil y primaria e instituto de primer ciclo de ESO) y de algunos servicios.

¹⁰¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 258.

Teruel), redundando en el doble aislamiento que padecen las zonas rurales limítrofes con otras comunidades autónomas.

Pero es en los servicios entre Onda y el gran eje de la Plana donde la propuesta resulta más insuficiente por ser poco ambiciosa, alejándose mucho de convertirse en una solución a los graves problemas de movilidad comentados anteriormente.

Ciertamente se plantea un incremento de las expediciones entre Onda y Castelló por Vila-real, pasando de las 11 actuales a 15 de ida y vuelta, pero en la práctica esto se traduce en una salida cada hora, con servicio descendente hasta sólo las 19:15 horas. Una oferta muy deficiente para un área de tal concentración demográfica y destacada actividad industrial, concentrada en el eje de la CV-20.

Tampoco plantea expediciones directas Onda-Vila-real-Hospital de la Plana que permitan una conexión competitiva entre Onda, su hospital de referencia y su estación ferroviaria más próxima (Vila-real, con posibilidad de conexión hacia Castelló y València), pese a que la propuesta del nuevo modelo concesional anuncia entre sus objetivos principales el fomento de la intermodalidad.¹⁰²

8. Conclusiones

En definitiva, el incremento de población experimentado a lo largo del siglo XXI en el conjunto de la subárea ha venido empujado fundamentalmente por el crecimiento de Onda, que en 2018 concentraba el 83% de los habitantes. Sin embargo, en los últimos años se ha producido un preocupante descenso demográfico, no tan grave en la propia Onda como en los municipios de interior, que han visto sensiblemente reducido su ya exiguo censo.

En todo caso, paradójicamente Onda se configura cada vez más como un centro de referencia de mayor peso (dos centros de salud, dos institutos), pero de un área cada vez menos poblada, como muestra el gráfico 2. El colapso que amenaza a las infraestructuras viarias que la comunican con la Plana, especialmente la CV-20, que articula un gran eje industrial que se extiende sin solución de continuidad hasta Vila-real (IMD de 16.862 vehículos en el tramo entre Onda y el Apeadero de Betxí), contrasta con la red viaria interior, con una IMD de entre 1.020 y 226 vehículos en los tramos occidentales de la misma vía.¹⁰³

Los problemas no sólo de transporte, sino demográficos y socioeconómicos, son diametralmente diferentes al este o al oeste de Onda: de un interior despoblado, aislado y envejecido,¹⁰⁴ carente de

¹⁰²Algunas de las alegaciones presentadas al proyecto apuntan también en esta dirección, siendo desestimadas al considerarse que el trazado urbano por Vila-real «se plantea atendiendo al objetivo de ahorro de tiempos» por lo que la parada más próxima se realizará a 400 metros de la estación. *Informe de alegaciones al proyecto CV-005 Onda-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869428/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV005.pdf/c81c2f8a-f453-4022-817c-a547c2507669 (consultado 30 de mayo de 2019).

¹⁰³*Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea].

¹⁰⁴Con un 30% de población mayor de 65 años, frente al 18,3% de media en la provincia. *Projecte CV-005 Onda-*

servicios, a un litoral con altas densidades demográficas, pero no por ello adecuadamente servido mediante transporte público, con un importante colapso circulatorio y elevada contaminación ambiental. Ninguna de estas problemáticas ha sido afrontada de manera contundente por las diversas administraciones.

Gráfico 2. Evolución demográfica de Onda y del conjunto de municipios de su subárea, entre 1910 y 2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 27 de febrero de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 27 de febrero de 2018). Elaboración propia.

Los factores que intervienen en este proceso son múltiples y exceden el ámbito de este trabajo, por lo que se refieren a continuación sólo los aspectos relacionados con el transporte, distinguiendo primero entre los que afectan a las líneas de interior y las de comunicación con la Plana. En cuanto a las primeras, se ha asistido a lo largo de los últimos años a una constante disminución de expediciones, a causa del descenso también continuo de usuarios, que agrava un déficit de explotación ya histórico, y que no ha sido debidamente atendido por parte de la Administración.

Este empeoramiento de los parámetros del servicio acaba repercutiendo en la población de los municipios afectados, que llevan décadas padeciendo la emigración y el aislamiento. Falta de expediciones, horarios inadecuados y una pésima información son las principales características de la mayoría de servicios, lo que acaba repercutiendo a su vez en la disminución de usuarios, agravando así el problema.

Tampoco contribuye en absoluto a romper con la amenaza del despoblamiento que padece la

comarca, antes al contrario, la carencia de un adecuado transporte público puede llevar a parte de la población cautiva a emigrar a otras localidades, sólo para poder tener acceso, por ejemplo, al servicio médico. Ni siquiera destinos turísticos como Montanejos escapan a esta tendencia, con servicios cada vez más exiguos y unos horarios absolutamente inadecuados para el turismo.¹⁰⁵

En la conexión con la Plana la situación es muy diferente, si bien tampoco está exenta de problemas. Las líneas hacia Vila-real y Castelló, a pesar de representar el grueso de la recaudación total y ser las de mayor tráfico, han padecido también la disminución de expediciones, con horarios y frecuencias poco adecuados (último descendente a las 18:35, por ejemplo), pensado para dar un servicio mínimo a la población cautiva, pero no para representar una alternativa al vehículo particular (gráfico 3).

Gráfico 3. Evolución de los servicios de viajeros con cabecera en Onda, y porcentaje de los mismos con destino a Vila-real y Castelló. Años 1935-2018

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Resoluciones de adjudicaciones de concesiones, *BOE*, 15 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 6 de julio de 1998. Empresa concesionaria [en línea], Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/> (consultado 2 de marzo de 2018). Elaboración propia.

Pero este planteamiento no resulta ya válido en el actual contexto, con unas infraestructuras al borde del colapso o directamente desbordadas en determinadas franjas horarias, como la CV-20, que en

¹⁰⁵Con salida de Montanejos del único descendente a las 6:30 de la mañana en verano de 2017, por citar un ejemplo. “Líneas regulares”, Autocares Herca, S.L., [en línea], <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx> (consultado 2 de marzo de 2018).

2018 presentaba una IMD en el tramo de mayor tráfico de 17.568 vehículos¹⁰⁶. Desechado totalmente cualquier proyecto de prolongación del Tram, que en su momento se llegó a plantear, el actual servicio se demuestra claramente insuficiente y tremendamente alejado de las necesidades del público, más aún cuando se ve igualmente atrapado en el caos circulatorio que diariamente padecen las vías por las que discurre la línea.

Ante el fracaso del servicio a las fábricas que se intentó implantar hace ya una década, y aunque las causas de ese fiasco seguramente sean complejas y requieran de un análisis en profundidad, el hecho que iniciativas de ese tipo no funcionen debería ser un motivo de reflexión. En cualquier caso, una apuesta decidida de la Administración para ofrecer un servicio de calidad resultaría básico para romper la perniciosa tendencia individualista a usar el vehículo privado generando intensidades de tráfico que superan la capacidad de la propia red viaria. En este sentido, aun habiendo descartado la fórmula concreta del Tram, otras soluciones más sencillas y económicas en ámbito de los BRT resultarían muy interesantes para ofrecer un servicio público con unos parámetros tales de frecuencia y velocidad que realmente atrajeran a la población no cautiva.

En este sentido, el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del área de Castelló, que la Generalitat Valenciana comenzó a elaborar en 2016, deberá plantear soluciones a este reto, y definirá las políticas de movilidad del área metropolitana de la Plana, en la que se encuentran, entre otros, los municipios de Onda, Vila-real y Betxí, principales afectados por la saturación de estas vías.

Urge, pues, implantar un servicio público que, por un lado, contribuya a minimizar y revertir la sangría demográfica del interior, mediante una oferta suficiente y adecuada, y por otro lado permita absorber parte del tráfico rodado existente en la parte oriental, convirtiéndose en una auténtica alternativa al vehículo particular.

¹⁰⁶*Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea].

Capítulo 7. Área de Castelló

La subárea de la Vall d'Uixó

1. Introducción

Si bien ni Sanchis Deusa ni tampoco Membrado se refieren en sus respectivas obras a la existencia de un área de transportes específica en la Plana Baixa, y consideran que esta comarca se encuentra repartida entre las áreas de influencia de la capital provincial y la autonómica, resulta innegable el papel de la Vall d'Uixó como centro comarcal de referencia, complementado a su vez por la función que Nules ejerce como nodo de comunicaciones, todo ello subordinado al área castellonense.

La Conselleria d'Habitatge así lo reconoce implícitamente al estructurar el área funcional de la Vall del Millars, señalando a la Vall como uno de los núcleos urbanos que, «a pesar de mantener una fuerte relación con la capital, presentan una cierta autonomía interna y una fuerte atracción sobre el resto de municipios de su entorno».¹ Esta área funcional da lugar a la concesión zonal CV-007, denominada precisamente la Vall d'Uixó-Castelló de la Plana.

En cualquier caso, esta área presenta el esquema característico que Sanchis Deusa² y Membrado³ señalan en la configuración de las líneas del sur de la provincia: líneas de penetración E-W adaptadas a la orografía y que desembocan en el gran eje litoral Castelló-València, en el que se concentran la mayoría de servicios y los de más frecuencia, y que está reforzado asimismo por el ferrocarril. Sin embargo, esta estructura general debe ser ligeramente matizada.

A diferencia de las líneas de penetración del Mijares o del Palancia, que se extienden hasta los límites occidentales de la provincia, en este caso el alcance es mucho menor, limitándose a las estribaciones orientales de la sierra de Espadán: Alfondeguilla al sur, y Artana, Eslida y Aín al norte. En cuanto al gran eje litoral, cabe hacer dos apreciaciones.

Por un lado, como señala Membrado,⁴ el gran eje litoral presenta cierto desdoblamiento, con un subeje oriental, siguiendo los municipios ubicados junto a la carretera N-340 y el ferrocarril, y otro subeje occidental, que se acerca a los municipios situados más hacia el interior, actualmente

¹*Projecte CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 7, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165502999/Projecte+CV-007+La+Vall+d%27Uix%C3%B3-Castell%C3%B3.pdf/7d671781-1bee-48b5-aaa7-1cdf0a853a55> (consultado 2 de abril de 2018).

²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

³Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, p. 765.

⁴Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, p. 766.

ubicados junto a la autovía CV-10/A-7: Betxí, la Vilavella y la Vall d'Uixó.

Por otro lado, este gran eje litoral pivota entre dos centros de referencia principales: Castelló y València. Como indica Sanchis Deusa,⁵ el primero mantiene su predominio hasta la localidad de Moncofa, al norte del río Belcaire, mientras que los municipios castellonenses situados al sur de éste (Almenara, la Llosa y Xilxes) se sitúan claramente dentro del área de influencia de la capital valenciana, integrándose prácticamente en la red de líneas del Camp de Morvedre.⁶

Esta estructura básica de la red (líneas N-S del eje litoral y pequeñas líneas de penetración), se complementa con la prolongación de algunos servicios desde los principales núcleos de población hasta los caseríos marítimos cercanos.

Geográficamente, esta subárea tiene su continuidad natural por la planicie litoral, tanto hacia el norte, extendiéndose por el resto de municipios de la comarca de la Plana Baixa, incluidos en este trabajo en el capítulo referido a la conurbación de Castelló, como hacia el sur, continuando por la provincia de València en el Camp de Morvedre, con el único obstáculo de los montes de Almenara. Los límites orográficos hacia el este y el oeste, en cambio, están perfectamente definidos, por el mar Mediterráneo en el primer caso y por la sierra de Espadán en el segundo, incluyendo únicamente, como se ha visto, los municipios situados en sus estribaciones más orientales, que desembocan de forma natural en la Plana.

La explotación de los servicios de esta subárea se ha repartido tradicionalmente entre las compañías HICID y AVSA. La primera opera los servicios con cabecera en la ciudad de Castelló, dentro de la concesión CVCS-107, y que se extienden hasta Aín por el oeste y Moncofa por el sur; la segunda opera los tráficos con cabecera en la Vall d'Uixó, dirigidos a Castelló y hacia el corredor norte de València, dentro de la concesión CVCS-106.

2. Características de la subárea

Conforman esta subárea una docena de municipios de la provincia de Castelló, todos ellos pertenecientes a la comarca de la Plana Baixa, si bien geográficamente algunos de ellos se encuentran a los pies o en las estribaciones de la sierra de Espadán. Dotados de una densa red de comunicaciones (ferrocarril, carreteras, autovía, autopista...), todos ellos, salvo la Vall d'Uixó, han sido tradicionalmente agrícolas, si bien en las últimas décadas el desarrollo industrial y la mejora de

⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 262.

⁶Este hecho pone de manifiesto la debilidad del centro castellonense ante la capacidad de atracción de València, y aporta un elemento más con el que cuestionar la idoneidad de la actual división provincial y comarcal, habida cuenta de la función que desempeñaba el Belcaire (lo riu d'Uixó) como límite de la antigua división foral entre las gobernaciones de València y Castelló. Sobre este tema puede consultarse: Carmen Sanchis Deusa, "Redes de transporte público de viajeros por carretera y delimitación comarcal en el País Valenciano", *Cuadernos de Geografía*, nº 42, 1987, pp. 181-182; Juan Piqueras Haba y Carmen Sanchis Deusa, *L'organització històrica del territori valencià*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1992. Joan Carles Membrado Tena, "La división territorial valenciana: antecedentes, problemas y política de la Generalitat", *Investigaciones geográficas*, Instituto interuniversitario de Geografía, Universidad de Alicante, nº 59 enero-junio 2013, pp. 5-24.

las comunicaciones han propiciado un claro proceso de rururbanización en la mayoría municipios, especialmente los de la costa.

Ubicados estrictamente en la llanura se encuentran Nules, Moncofa, Xilxes y la Llosa, siendo el primero el de mayor población, con más de trece mil habitantes, y en el que convergen la mayoría de servicios de transporte público de la subárea. Se alzan todos ellos a escasa distancia de la costa (entre dos y seis kilómetros), existiendo en todos, excepto en la Llosa, un grao o caserío marítimo con segundas residencias vacacionales: playa de Xilxes, Grau de Moncofa, playa de Nules. El desarrollo urbano de estos poblados costeros ha sido dispar, con un alto grado de urbanización en Moncofa (hasta unirse prácticamente sin solución de continuidad con su núcleo urbano) y menor en los otros municipios.

También en el litoral, en el límite meridional de la provincia, con buena parte de su término municipal ya en la Vall de Segó y el propio núcleo urbano ubicado en la ladera sur de los montes de Almenara, se halla el municipio homónimo. Dispone también de un caserío marítimo a cuatro kilómetros, conocido como Barrio-Mar o playa de Casablanca, que ha experimentado también un notable crecimiento.

En la transición entre la Plana y la sierra de Espadán se encuentran los municipios de Betxí, la Vilavella y la Vall d'Uixó. El primero está ubicado todavía en el llano, mientras que los cascos urbanos de los otros comienzan a encaramarse en las faldas de la sierra. Destaca entre todos ellos la Vall d'Uixó, con casi 33.000 habitantes y una larga tradición industrial. La cercanía de Betxí al área azulejera de Onda-Vila-real le confiere también un fuerte carácter industrial, mientras que la Vilavella ha sido históricamente una destacada estación termal.

Situados más o menos en el interior de la sierra de Espadán se encuentran los municipios de menor población de la subárea: Aín, Alfondeguilla, Artana y Eslida. Artana, en las faldas de una colina, es la puerta de la Plana hacia la sierra, o a la inversa. Con casi dos mil habitantes, es la mayor de todas estas localidades. Adentrándose en la sierra de Espadán se alzan Eslida y, ya en el propio corazón del parque natural, Aín, cuya vía natural de comunicación hacia la Plana es a través de Eslida y Artana, lo que la lleva a ser incluida en esta subárea. Alfondeguilla, por su parte, no alcanza el millar de habitantes, y mantiene una fuerte dependencia con la cercana Vall d'Uixó.

Estos municipios de la Plana Baixa reúnen a unos 73.000 habitantes, el 43% de los cuales corresponden a la Vall d'Uixó. Junto con la conurbación de Castelló, los municipios de estas dos áreas representan el 75% del censo provincial, y concentran buena parte de su actividad económica.⁷

Sin embargo, el reparto de la población dentro de la propia subárea presenta un pronunciado

⁷Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 24.

contraste entre los municipios del litoral, que aglutinan al grueso de la población, y los de montaña, que apenas representan el 5% del total. Su comportamiento a lo largo del último siglo tampoco ha sido el mismo.

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios de la subárea de la Vall d'Uixó. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
Aín	474	450	392	293	298	289	210	152	129	155	139	125
Alfondeguilla	945	946	867	797	1.009	1.008	968	928	914	921	879	862
Almenara	1.778	1.825	2.106	2.412	2.840	3.505	4.091	5.032	4.994	4.947	6.059	5.900
Artana	2.845	2.965	2.780	2.183	2.214	2.106	2.169	2.024	1.902	1.870	1.956	1.958
Betxí	2.122	2.032	2.221	2.256	2.333	2.903	3.996	4.824	5.236	5.315	5.772	5.709
Eslida	1.552	1.440	1.368	1.125	1.055	919	875	849	802	764	917	776
La Llosa	264	329	377	448	569	658	855	958	941	908	949	940
Moncofa	2.224	2.236	2.711	2.712	3.194	3.252	3.183	3.433	3.487	4.024	6.390	6.278
Nules	5.826	5.874	6.703	6.374	7.916	8.460	9.633	10.957	11.510	11.542	13.549	13.170
La Vall d'Uixó	8.856	8.807	9.216	9.630	11.712	18.596	24.105	26.145	27.387	28.964	32.733	31.552
La Vilavella	2.394	2.462	2.742	2.570	2.730	2.842	3.150	3.401	3.458	3.363	3.279	3.226
Xilxes	1.161	1.103	1.323	1.180	1.633	1.686	1.976	2.053	2.086	2.347	2.853	2.670
Total:	30.441	30.199	32.806	31.980	37.503	46.224	55.211	60.756	62.846	65.120	75.475	73.166

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 3 de abril de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 3 de abril de 2018). Elaboración propia.

La evolución demográfica de Aín, Alfondeguilla, Artana y Eslida responde completamente al patrón propio del interior de la provincia, alcanzando sus máximos de población en 1910, y padeciendo desde entonces una progresiva despoblación. Sin embargo, el escaso peso que estos municipios representan en el conjunto de la subárea hace que este descenso no repercuta en las cifras generales. El caso de Aín, que ha perdido las dos terceras partes de su censo, resulta el más extremo, siendo también el municipio más aislado; Alfondeguilla, por su parte, es el de menor disminución demográfica, en buena parte por su cercanía a la Vall d'Uixó.

La evolución del resto de municipios se integra, en cambio, en la dinámica propia de las zonas costeras, con un constante crecimiento, más tímido hasta la década de los 40 y bastante más intenso desde entonces, especialmente en la Vall d'Uixó y Nules. Junto a estos, en las últimas décadas cabe destacar el fuerte crecimiento de Almenara y Moncofa, con un gran proceso de urbanización. En la última década se ha registrado un ligero descenso de la población en todos los municipios.

Gráfico 1. Evolución demográfica de la subárea de la Vall d'Uixó, y de los municipios de Nules y la Vall

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 3 de abril de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 3 de abril de 2018). Elaboración propia.

Gráfico 2. Distribución de la población en la subárea de la Vall d'Uixó. Años 1910-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 3 de abril de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 3 de abril de 2018). Elaboración propia.

3. Evolución histórica: 1910-1935

A principios del siglo XX, era la agricultura la actividad predominante en todos estos municipios, predominando el cultivo de cítricos, que daba lugar a un floreciente comercio. A esta actividad se sumaba, en la Vall d'Uixó, la industria alpargatera,⁸ que se desarrollaría y alcanzaría un gran auge a lo largo del primer cuarto de siglo, hasta convertirse la Vall en uno de los principales productores de calzado de España.

Si era la Vall d'Uixó el centro económico de la comarca, Nules, por su parte, ejercía su función administrativa como cabeza de partido, así como nodo de comunicaciones, al converger en ella los caminos provenientes de la sierra con la carretera de primer orden entre València y Tarragona y, por supuesto, el ferrocarril. A escasa distancia de Nules se alzaba la Vilavella, cuyas diversas fuentes de aguas medicinales permitían el funcionamiento de hasta once balnearios, convirtiendo al municipio en un destacado destino vacacional muy favorecido por su cercanía a la estación ferroviaria de Nules, lo que permitía un sencillo acceso.⁹

Junto con los municipios de la Plana más próximos a Castelló, estas áreas conformaban el motor económico de la provincia, reuniendo en 1910 a más de treinta mil habitantes, de los cuales un 29% se concentraban en la Vall d'Uixó y un 19% en Nules. También gozaba de las mejores comunicaciones, con el ferrocarril València-Tarragona, de la Compañía del Norte, y la carretera de primer orden de Madrid a València y Tarragona. En cuanto al ferrocarril, desde 1862 funcionaban las estaciones de Nules, Xilxes y Almenara, inaugurándose en 1922 la de Moncofa, a dos kilómetros del casco urbano, circulando unos ocho trenes diarios en ambos sentidos por toda la línea. A una distancia algo mayor (3 km.) del centro de Betxí se hallaba el apeadero del tranvía a vapor OGC, con tres trenes diarios hacia Onda y Vila-real.¹⁰

Respecto a las carreteras, a la ya citada de primer orden, que atravesaba toda la subárea de N a S, se sumaban unas cuantas de tercer orden, que partían la mayoría desde Nules, dirigiéndose a la Vilavella, a la Vall d'Uixó y a Eslida (con proyecto de prolongación hasta Soneja). Otros caminos completaban la red de carreteras, enlazando las diversas poblaciones de la Plana y a éstas con sus respectivos caseríos marítimos.¹¹

Los servicios de diligencias tenían su cabecera en Nules, de donde partían carruajes tanto hacia destinos de rango superior (Castelló), como a toda una serie de municipios de su entorno para los que Nules era el punto de acceso al ferrocarril: Eslida, Moncofa, la Vall d'Uixó y la Vilavella. Con esta última localidad se establecían también, durante el verano, diversos servicios de tartanas para

⁸En la que destacaba de forma sobresaliente la de Silvestre Segarra, que a su vez fue uno de los principales impulsores de Autos Vallduxense. Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 36.

⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 107.

¹⁰Miguel Muñoz Rubio, "La red ferroviaria de ancho ibérico de Castellón entre 1862 y 1929. La movilidad ferroviaria al servicio del desarrollo regional", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 41-56.

¹¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 321-339.

uso de los agüistas. Todas estas diligencias, y el papel de la estación de ferrocarril de Nules, convertían a este municipio, como ya se ha indicado, en el nodo comarcal de comunicaciones.¹²

Singular era el caso de la Vall d'Uixó, que con su pujante actividad industrial y sus casi 8.900 habitantes, había quedado fuera del trazado ferroviario.¹³ Se daban, pues, las circunstancias idóneas para que fuera en esta localidad donde se establecieran los primeros servicios de transportes mecánicos rodados: a su abultado censo y su dinamismo económico, se sumaba el fácil acceso por carretera, y ya desde el mismo 1909 se barajó como uno de los destinos preferentes para la primera línea de la provincia.¹⁴

Sin embargo, aunque en julio de 1909 la empresa Hispano-Plana-Castellón inauguró un servicio Castelló-la Vall d'Uixó, por Nules,¹⁵ éste fue suspendido a las pocas semanas, no volviendo a establecerse ninguna línea por la comarca hasta la década de los 20.¹⁶ A pesar de la gran expectación y euforia popular que la llegada del automóvil a la Vall había provocado en 1909, las buenas comunicaciones con las que contaban estos municipios parece que no generaban las condiciones propicias para las empresas de automóviles.

Once años después de aquella primera iniciativa, en 1921 el castellonense Luis Rebullida recuperó la línea Castelló-la Vall d'Uixó, por Nules, inaugurando el servicio en julio de aquel año.¹⁷ Pocos meses después, en noviembre, Rebullida se convirtió en uno de los socios fundadores de la sociedad Autos Vallduxense, que se hizo cargo de la línea.¹⁸ AVSA inmediatamente se convirtió en la principal operadora de la zona, con la ya citada línea de Castelló y la de Xilxes-la Vall, comunicando así a la Vall d'Uixó con sus dos estaciones férreas más próximas, así como con la capital provincial.¹⁹ El año siguiente amplió sus servicios con otra línea hasta la estación de les Valls, que también fue solicitada en 1923 por José Arrufat Cortés.²⁰ Asimismo, entre los años 1922 y 1923, establecieron un servicio mixto de viajeros y mercancías entre la Vall y Castelló los transportistas Porcar y Beltrán.²¹

El acceso al ferrocarril fue, como se observa, el principal motor para el establecimiento de líneas, procurándose incrementar las conexiones posibles entre el municipio de mayor población (la Vall) y sus estaciones más próximas. La de Nules era la más cercana no sólo para la Vall, sino también para

¹²Enrique Mhartin y Guix, *Guía Oficial de la Provincia de Castellón para 1900*, pp. 41-42.

¹³Entre finales del siglo XIX y principios del XX hubo dos proyectos de enlaces ferroviarios entre la Vall d'Uixó y Nules, el primero mediante un tranvía entre ambas localidades y el segundo mediante un ferrocarril secundario entre Segorbe y Nules, por la Vall. Ninguno de los dos acabó haciéndose realidad. "Tramvia a la Vall d'Uixó", *Associació Arqueològica de la Vall d'Uixó* (blog), 23 de abril de 2018, [en línea] <https://associacioarqueologicalavall.org/2018/04/23/tramvia-a-la-vall-duixo/> (consultado 31 de mayo de 2019).

¹⁴*H. de C.*, 22 de febrero de 1909.

¹⁵*H. de C.*, 1 de julio de 1909.

¹⁶*H. de C.*, 9 de agosto de 1909.

¹⁷*H. de C.*, 30 de julio de 1921.

¹⁸Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 35.

¹⁹Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 40-41.

²⁰*BOP*, 25 de julio de 1923.

²¹*BOP*, 5 de abril de 1922.

una serie de municipios de la sierra de Espadán que acabaron estableciendo líneas con la estación nulense.

La primera que se puso en marcha fue la de Eslida-Nules, de Vicente Fornés, en septiembre de 1921.²² En 1922 José Sorribas estableció los servicios Artana-Nules y la Vilavella-Nules-Castelló, y ese mismo año se creó en Eslida la sociedad Autos Sierra de Espadán, para la explotación de una línea también a Nules.²³ Al año siguiente, se fundó en Artana otra sociedad, Fuente de Santa Cristina de Artana, con el mismo propósito, por el que también se interesó ese mismo año Manuel Noguera Catalán.²⁴ HIFE, por su parte, inició el servicio en la línea Nules-Eslida en 1923, que le fue adjudicado en exclusiva en 1926, y prolongado hasta Castelló en 1928.²⁵

A estos servicios regulares hay que añadir los que, a partir de 1927, establecieron los propietarios de los distintos balnearios de la Vilavella entre sus establecimientos y la estación de Nules, para uso de sus clientes. La demanda existente llevó a HIFE a establecer durante la temporada de 1929 un servicio entre ambas poblaciones, que permitía enlazar con todos los trenes.²⁶

Como se ha visto a lo largo de este trabajo, la aplicación del reglamento de 1924 de servicios públicos de transportes supuso la adjudicación en exclusiva de los diferentes servicios: HIFE se hizo con la concesión Eslida-Nules, por Artana y la Vilavella, que prolongó hasta Castelló. En combinación con este servicio, se subastó en 1927 la línea entre Betxí y el empalme del camino Cuchareros y la carretera Eslida-Nules, por donde descendía el coche de Eslida. Adjudicada en un primer momento a Federico Chidomi Pizzamillo, en 1928 HIFE se hizo cargo de su explotación, prolongándola hasta el Apeadero de Betxí y, temporalmente, hasta Castelló.²⁷

Autos Vallduxense, por su parte, se hizo con las exclusivas de diversas líneas con cabecera en la Vall d'Uixó, y destinos a Castelló (1925, incluyendo recorridos parciales a la estación de Nules), València (1928, con recorridos parciales a Xilxes) y Moncofa (1929), prolongada hasta el Grau en 1935.²⁸ Hasta este último municipio se estableció, en 1929, una línea desde Castelló, por Nules, Almassora y Borriana, operada por Autobuses Lacorte.²⁹ Desde entonces Moncofa se convirtió en el extremo meridional del área de influencia de Castelló, circunstancia todavía vigente.

Junto a estos servicios regulares, se autorizaron otros de clase B, que completaron la oferta de servicios: Castelló-Artana (Juan Pla, 1928), Nules-València (José Carceller, 1928), Betxí-València

²²BOP, 5 de marzo de 1923.

²³BOP, 17 de abril de 1922 y 7 de junio de 1922.

²⁴BOP, 28 de noviembre de 1923 y 6 de febrero de 1924.

²⁵Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 3 C1.

²⁶Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, Imprenta Barberá, Castelló, 1929.p. 75.

²⁷Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 29 C6.

²⁸Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Expts. 14 C3 y 17 C3; Sig. 20 Exp. 7 C7.

²⁹H. de C, 1, 6, 7, 12 y 22 de diciembre de 1927; 13 de febrero de 1929 y expediente de adjudicación de la línea en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 6 C7.

(HIFE, 1931) y la Vall-Moncofa (Emilio Beltrán, 1932).³⁰ La capacidad de atracción de la ciudad de València sobre esta subárea quedó bien patente con estas dos líneas con destino en el *cap i casal*, que se sumaban a las ya existentes desde Castelló y Borriana, y que contemplaban también parada en Nules, Xilxes y Almenara, llegándose a prestar entre todos ellos hasta nueve servicios diarios con la capital regional, a los que habría que añadir los del ferrocarril. Otra de las líneas que, proveniente de otras zonas, daba servicio a parte de esta subárea era la que comunicaba el Palancia (Viver-Jérica) y la Plana (Castelló), por la Vall d'Uixó (AVSA, 1931).³¹

Precisamente fue la conexión de la Plana Baixa con el Palancia la única que experimentó mejoras significativas en cuanto a infraestructuras, con la continuación de la carretera de tercer orden entre Nules y Eslida, prolongándose desde este último municipio hacia el sur, hasta Soneja, por Chóvar y Azuébar, y por la finalización de la carretera Nules-Segorbe, que enlazando con la carretera de Sagunt-Teruel, la unía con la de la Vall d'Uixó-Nules, por Alfondegulla.³²

En 1935, los municipios de esta subárea sumaban unos 32.000 habitantes, el 28% de los cuales se concentraba en la Vall d'Uixó y el 20% en Nules. En general los municipios de la Plana habían ganado ligeramente población, mientras que los de montaña iniciaban su descenso demográfico. La Vall d'Uixó, con unos 9.500 habitantes, se consolidaba como centro de referencia, ejerciendo su atracción sobre los municipios de su entorno como Alfondegulla, Moncofa y Xilxes, a la vez que formaba parte de las áreas de influencia de Castelló y València, con cierta tendencia hacia la primera (cinco servicios a Castelló respecto a tres a València).

La inexistencia de estación de ferrocarril en la Vall constituía un importante impedimento para que este municipio desarrollara por completo su función de centro comarcal, que era en parte asumido por Nules, salida natural a la Plana (y al ferrocarril y a la carretera) de la vertiente oriental de la sierra de Espadán y estación de referencia para la Vall d'Uixó. Paradójicamente, ni en Nules ni en el apeadero de Moncofa realizaban parada todos los trenes, a diferencia de Xilxes, donde paraba el Sevillano, el Correo, el Expreso, el Mixto y los Tranvías València-Castelló.³³

De esta manera, si la Vall era cabecera de buena parte de las expediciones, Nules era parada de todas las líneas que discurrían por la Plana Baixa, con hasta 21 servicios diarios. La aplicación de la legislación proteccionista ferroviaria supuso teóricamente la suspensión para 1935 de los servicios de clase B coincidentes, como los de Betxí, Borriana y Nules a València.

³⁰Expedientes de adjudicación de las líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 244, Exp. 62 C16; Sig. 23, Exptes. 16 C10 y 19 C10; H. de C. 3 de enero de 1928.

³¹Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23 Exp. 18 C10.

³²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 14.

³³*Guía comercial de Castellón 1935*, p. 197.

Tabla 2. Líneas en explotación en la subárea de la Vall d'Uixó en 1935

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-València	A	67	5 diarias	Vila-real, Nules, Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	Norte (HIFE, S.A.)
Eslida-Castelló	A	38	2 diarias	Almassora, Borriana, Nules, la Vilavella, Artana	HIFE, S.A.
Benassal-València	A	138	2 diarias verano	...Nules, Almenara, Sagunt	HIFE, S.A.
Moncofa-Castelló	A	26	4 diarias	Almassora, Borriana, Nules	Lacorte (HIFE, S.A.)
La Vall d'Uixó-CS	A	25	4 diarias	Nules, les Alqueries, Vila-real, Almassora	AVSA
La Vall d'Uixó-VLC	A	45	3 diarias	Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt	AVSA
La Vall-Moncofa	B	7	3 diarias verano	-	AVSA
La Vall d'Uixó-Nules	B	7	3 diarias	-	AVSA
Viver-Castelló	B	61	1 diaria	...la Vall d'Uixó, Nules y Vila-real	AVSA
Artana-Castelló	B	36	1 L, X, S	-	Juan Pla García

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Mapa 1. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

En 1935 funcionaban, por tanto, seis concesiones de clase A y cuatro servicios de clase B, con una extensión total de 450 kilómetros, efectuándose diariamente 23 expediciones en invierno y 28 en verano. En total se dirigían hacia Castelló 17 servicios, frente a diez a València, siendo la Vall d'Uixó cabecera y parada de cinco de las líneas, con cinco servicios hacia Castelló, tres hacia València y tres hacia otras localidades. Realizaban parada en Nules hasta siete líneas. En relación con el resto de la provincia, suponían el 12% de las líneas y el 15% de las expediciones.

Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1935

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Como se ha anticipado, se había configurado ya por entonces el límite entre las áreas de influencia de Castelló y València, que se había situado en el río Belcaire: así, mientras los municipios situados al norte (la Vall, Moncofa) disponían de nueve servicios hacia Castelló y tres a València, los situados al sur (Xilxes, Almenara) disponían de ocho hacia València frente a cinco hacia Castelló, sin tener en cuenta los servicios estivales entre la Font d'en Segures y la capital valenciana, destinados fundamentalmente a los agüistas.

Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en la subárea de la Vall d'Uixó en 1935 (pts.)

Empresa (*)	Por viajeros	Por mercancías	Total
AVSA	231.995,60	8.431,75	240.427,35
Juan Pla	2.380,00	98,05	2.478,05

(*) No se incluye la recaudación correspondiente a HIFE al no estar desglosada por líneas.

Fuente: *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS. Elaboración propia.

En cuanto a la distribución por empresas, operaban en esta subárea dos potentes sociedades (HIFE y AVSA) y un autónomo, Juan Pla, con una sola línea. La primera explotaba los servicios entre Castelló, València (desde 1934 titularidad de la ferroviaria Norte) y la sierra de Espadán, haciéndose cargo además de la línea Castelló-Moncofa al adquirir la empresa Lacorte. Todas ellas suponían tres líneas y 11 servicios. AVSA operaba las cinco líneas del entorno de la Vall d'Uixó, con 14 servicios. Puesto que resulta imposible determinar el porcentaje que estos servicios de HIFE representaban respecto al total de su recaudación, al no estar desglosada por líneas, sólo se muestra la recaudación de AVSA y de Juan Pla, señalando que la vallduxense era por entonces la segunda compañía del sector en la provincia, mientras que Pla ocupaba el cuarto lugar por la cola en cuanto a volumen de negocio. En todo caso, el conjunto de concesionarios domiciliados en estos municipios obtuvieron en 1935 una recaudación de 242.905,40 pesetas.

4. 1935-1961

Como sucedió también en el resto del tercio meridional de la provincia, la estabilización del frente en Nules en 1938 y el establecimiento de la línea XYZ situó a los municipios de esta subárea en primera línea de combate en la Guerra Civil, lo que provocó que numerosas localidades fueran posteriormente declaradas como regiones devastadas, como todavía atestiguan algunas placas. Los servicios de autobuses fueron suprimidos progresivamente a medida que avanzaba la contienda, y los destinados hacia València quedaron suspendidos durante todo el tiempo en que el frente se situó entre ambas zonas.³⁴

En mayo de 1939 AVSA reemprendió la actividad en medio de una situación de extrema precariedad, reduciéndose la oferta de servicios respecto a antes de la guerra, con sólo dos expediciones a Castelló. Situación similar se dio en las líneas de HIFE, reduciéndose a la mitad el servicio de Eslida y Moncofa y con menos expediciones en la de València. Se estableció asimismo la línea de Viver, y los servicios entre la Vall y sus estaciones más próximas de Moncofa y Nules.³⁵ En cambio, se recuperaron los antiguos servicios Borriana-València y Betxí-València, con parada en Nules, Xilxes y Almenara, y en Vilavella en el caso de la de Betxí, y se estableció una línea entre

³⁴Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 57-68.

³⁵Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 71-82.

Betxí y Castelló, por les Alqueries.³⁶ En cuanto a los autónomos que operaban en la subárea, Juan Pla no pudo reemprender la actividad al haberle sido confiscado el vehículo,³⁷ mientras que Salvador Clar, nuevo concesionario de la línea Nules-València, recuperó el servicio con una expedición los días laborables, transfiriéndolo posteriormente a Juan Hernández Aguilar.³⁸

En cuanto a infraestructuras, más que una ampliación de la red viaria tuvo lugar una red denominación de la misma. El Plan Peña de 1939 supuso la conversión de la antigua carretera de primer orden que vertebraba la comarca en la N-340 Cádiz-Barcelona, y la de la carretera entre Soneja y la Vall d'Uixó (por Alfondeguilla) en la C-225, que continuaba por Nules hasta Borriana. La principal actuación, en fecha posterior, fue la apertura de la N-225 entre Algar de Palancia y la Vall d'Uixó.³⁹ La Vall d'Uixó se configuró, de esta manera, en punto de salida del Alto Palancia hacia la Plana, papel que sigue desempeñando, potenciado tras la inauguración de la autovía A-23.

Completaban la red una serie de carreteras locales que comunicaban los municipios de la subárea entre sí y con las áreas limítrofes: es el caso de las existentes entre la Vall, Xilxes y Almenara, Moncofa y la Vilavella; la que desde Nules se internaba en la sierra por la Vilavella, Artana y Eslida, descendiendo hacia el valle del Palancia por Chóvar. Betxí disponía de carreteras hacia el Apeadero, les Alqueries y la Vilavella, mientras que sendas carreteras comunicaban Nules, Moncofa, Xilxes y Almenara con sus respectivas playas. El único municipio que permanecía aislado con el resto de la subárea era Aín, que sólo disponía de carretera hacia Segorbe, por Almedíjar.⁴⁰

En cuanto a los servicios ferroviarios, la circulación se restableció a partir de 1940 también en condiciones muy precarias. A partir de la década de los 50 comenzaron a introducirse las primeras mejoras, alcanzándose el máximo tráfico de viajeros en 1954, siendo las estaciones con mayor movimiento de viajeros las de Nules y Almenara, con 100.289 y 60.952 billetes despachados en 1959.⁴¹

En 1942 el Pleno de la Diputación aprobó la denominada Red de Trolebuses de La Plana, que contemplaba la creación de una línea de trolebuses hasta la Vall d'Uixó, aunque finalmente quedó limitada a Vila-real, por lo que este servicio no tuvo incidencia en la subárea.⁴²

La estructura de líneas mantuvo su esquema básico durante estos años, si bien fue incrementando

³⁶Comunicaciones varias entre HIFE y el Gobierno Civil, sobre incidencias en diversas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp IA-31 y Caja 11197, Exp. IA-54, IA-77 e IA-111.

³⁷Escrito del Ayuntamiento de Artana al Gobierno Civil, denunciando la escasez del servicio a Castelló, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-25 bis.

³⁸Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (4)061, Sig. 143. Exp. 5930.

³⁹La fecha de inauguración de esta vía es confusa. Existen referencias a la misma en 1954 (BOE 9-6-1954) y aparece en el mapa de carreteras del Ministerio de Obras Públicas de 1960 (*Mapa de tráfico 1960*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/trafico_19602.jpg (consultado 4 de abril de 2018), pero no en los mapas comerciales de finales de la década de los 50 (Mapa de carreteras de España de 1956, editado por Firestone Hispania).

⁴⁰Señalar que Aín pertenecía al partido judicial de Segorbe.

⁴¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 220.

⁴²Juanjo Olaizola Elordi, "Los trolebuses de Castellón", *Historias del tren* (blog), 25 de febrero de 2013, [en línea] <http://historiastren.blogspot.com/2013/02/los-trolebuses-de-castellon.html> (consultado 2 de junio de 2018).

las expediciones y ampliando la cobertura, con prolongaciones hasta las playas, en las que comenzaban a edificarse pequeñas residencias de veraneo. A Autos Vallduxense le fueron adjudicadas las concesiones entre la Vall d'Uixó y Castelló, València, Jérica (por Algar) y la playa de Moncofa, así como la de Castelló-Segorbe (por la Vall y Alfondiguilla), esta última inaugurada en 1952.⁴³ También solicitó líneas entre Castelló y Teruel (por la Vall y Segorbe), entre la playa de Moncofa y València y entre Gátova y Castelló (por Betxí, Artana, Eslida y Aín), que no le fueron autorizadas.⁴⁴

La Hispano de Fuente En Segures, por su parte, consolidó su posición al serle adjudicados los servicios que ya venía explotando de Castelló a Eslida y Moncofa y de Castelló, Borriana y Betxí a València, que reforzó con hijuelas y recorridos parciales como Artana-Castelló, por Betxí (1952), la Vilavella-Castelló o Betxí-Castelló.⁴⁵

Durante todos estos años la población en estos municipios se había disparado, incrementándose en casi un 50%. Se superaban en 1960 los 46.000 habitantes, repartidos la mayoría entre las localidades de la costa, mientras que el interior seguía despoblándose. La Vall d'Uixó, con casi 19.000 habitantes, concentraba ya a más del 40% de la población, mientras que Nules mantenía un peso similar, con el 18%.

La importancia que la fabricación de calzado tuvo para la economía y sociedad valleras está ampliamente tratada en las diversas publicaciones existentes sobre el tema, que muestran la absoluta interrelación entre el crecimiento demográfico y urbanístico del municipio y la capacidad de su industria para atraer a numerosa población inmigrante, proveniente de otros municipios y regiones españolas, que incrementaron notablemente su censo. Barriadas obreras como las colonias Segarra (1945) y San Antonio (1962) son un buen ejemplo de ello.⁴⁶

La Vall se conformaba como un destacado centro industrial fuertemente vinculado al sector del calzado, disponiendo de instituto técnico desde 1952,⁴⁷ lo que reforzaba su papel como centro comarcal de referencia. Era cabecera de hasta cuatro líneas regulares y parada de tránsito de otra, con 17 servicios, diez hacia Castelló, cinco hacia València y dos hacia otros destinos secundarios sobre los que ejercía cierta atracción. Nules, por su parte, era cabecera de una línea (hacia València), y parada de hasta nueve más.

⁴³Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)061, Caja 79, Exp. 5501; BOE, 12 de mayo de 1955; 3 de junio de 1956; 10 de septiembre de 1955 y 28 de abril de 1958.

⁴⁴Solicitudes de nuevos servicios, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AVSA; y expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)061 Caja 174, Exp. 6157 y Caja 143, Exp. 5930.

⁴⁵BOE, 13 de diciembre de 1952, 27 de febrero de 1957 y 2 de octubre de 1957.

⁴⁶Fernando Peña Rambla, *Història de l'empresa Segarra. Paternalisme industrial i franquisme a la Vall d'Uixó (1939-1952)*, Diputació de Castelló, Castelló, 1998; VV. AA., *L'arxiu i els treballadors de l'empresa Segarra*, Centre d'Estudis Vallers, la Vall d'Uixó, 2008.

⁴⁷"Breu història de l'IES Honori Garcia", IES Honori Garcia [en línea] <http://mestreacasa.gva.es/web/ieshonorigarcia/21> (consultado 10 de junio de 2018).

Tabla 4. Líneas en explotación en la subárea de la Vall d'Uixó en 1961

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-València (V-1737)	67	3 lab	...Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	RENFE (HIFE, S.A.)
La Vall d'Uixó-València (V-2465; cs-v-93)	45	5 diarias	Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Massamagrell, Albalat dels Sorells, Tavernes Blanques	AVSA
La Vall d'Uixó-Castelló (V-1397; cs-33)	25	9 diarias	La Vilavella, Nules...	AVSA
La Vall-playa Moncofa (V-791; cs-22)	9	2 diarias verano 1 M, V, D inv.	-	AVSA
La Vall d'Uixó-Jérica (V-909; v-cs-25)	43	1 diaria	la Vall d'Uixó...	AVSA
Castelló-Segorbe (V-2140)	52	1 lab	Alfondegulla, la Vall, Nules...	AVSA
Moncofa-Castelló (V-1197)	26	2 lab	Nules...	HIFE, S.A.
Eslida-Castelló (V-426; cs-14)	38	2 lab	Artana, la Vilavella, Nules...	HIFE, S.A.
La Vilavella-Castelló (V-426; cs-14)	20	1 lab	Nules...	HIFE, S.A.
Artana-Castelló (V-529)	26	1 lab	Betxí...	HIFE, S.A.
Betxí-Castelló (V-529)	14	1 lab, 2 fest	les Alqueries...	HIFE, S.A.
Betxí-València (V-1430)	58	1 lab	La Vilavella, Nules, Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HIFE, S.A.
Borriana-València (V-1430)	54	3 lab	Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HIFE, S.A.
Nules-València (V-1431)	47	1 lab	-	J. Hernández
Onda-València (V-1402; cs-34)	72	2 laborables, 1 festivos	(Montanejos, en verano)... Nules, Almenara, Sagunt, Puçol, Massamagrell	Furió, S.L.

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; "Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana", en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Relacionando estos datos con la gravitación entre los centros de referencia, se aprecia que siete líneas, con 17 expediciones, se dirigían a Castelló, frente a seis líneas, con 15 expediciones, que atravesaban la comarca con destino a València, reforzándose por tanto el peso de la capital valenciana sobre esta subárea respecto al de la preguerra. Como se muestra en la tabla 4, prestaban servicio en esta subárea 13 concesiones con 15 líneas, con una extensión total de 596 kilómetros, efectuándose entre 34 expediciones diarias en invierno y 36 en verano. Como se ha indicado, el 47% de estas se dirigían a Castelló, y el 42% a València. La única con circulación íntegramente por la subárea estudiada era la que unía la Vall d'Uixó con Moncofa y su Grau. En relación con el resto de la provincia, suponían el 18% de las líneas y el 13% de las expediciones.

Mapa 3. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

El panorama sigue dominado por AVSA e HIFE. La primera explota la tercera parte de las líneas y la mitad de las expediciones, mientras que HIFE opera el 53% de las líneas y el 39% de las expediciones. El emplazamiento de la comarca en pleno corredor entre València y Castelló hace que discurren por algunos de estos municipios líneas que, desde otros puntos de la provincia ajenos a esta subárea (Castelló, Borriana, Onda), se dirigen hacia València, dando en algunos casos servicio a las localidades de tránsito. Caso similar ocurre con la de Castelló-Segorbe.

La falta de datos segregados por líneas sobre facturación y recaudación sobre impuesto industrial de las empresas operadoras hace que resulte infructuoso establecer comparaciones entre éstas, al carecer también de información sobre el único concesionario autónomo, domiciliado en València.

Auge y declive de infraestructuras. El Apeadero de Betxí, histórico punto estratégico en las comunicaciones de la Plana, hoy resulta una parada más de la línea de autobuses entre Onda y Castelló. Del antiguo edificio del tranvía OGC, apenas se conservan unos pocos restos. Por otra parte, las actuaciones llevadas a cabo en el corredor mediterráneo han supuesto el cierre y traslado de algunas estaciones, como la de Moncofa, un interesante edificio proyectado en 1934 que permanece abandonado. Otras, en cambio, como la de Nules, han podido adaptarse plenamente a las modernas exigencias del servicio ferroviario. Imagen 1 (arriba izq.). Antigua estación de Moncofa. Imagen 2 (arriba dcha.). Vista actual de la estación de Nules. Imagen 3 (abajo). Marquesina de autobuses en el Apeadero de Betxí, junto al antiguo puesto de socorro.

Fuente: Colección del autor.

En cualquier caso, baste de decir que AVSA seguía siendo, en 1961, la segunda empresa del sector en la provincia, satisfaciendo un importe de 50.440 pesetas en concepto de impuesto industrial.⁴⁸ La inexistencia de datos actualizados sobre vehículos y plazas asignados a las líneas de esta subárea impide mostrar detalles de estos parámetros.

⁴⁸Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia

5. 1961-1986

La apertura, en la primera mitad de los 60, de la carretera entre Eslida y Alcudia de Veo, por Aín, no sólo permitió crear una salida hacia la Plana desde esa localidad, sino que también creó una nueva conexión entre los valles del Palancia y del Mijares por su parte oriental. Disponiendo ya de carretera desde Eslida hasta Aín, HICID prolongó hasta allí algunas expediciones de la línea Castelló-Eslida en 1965, con circulación los lunes y sábados de invierno y lunes, jueves y sábados en verano.⁴⁹

Sin embargo, estos avances no impidieron que estos municipios de montaña siguieran perdiendo población; una sangría demográfica más acusada en el caso de Aín, que perdió casi la mitad de su censo en dos décadas, y más moderado en los casos de Eslida, Alfondeguilla o Artana, estos últimos apenas presentando variaciones.

Los municipios de la Plana, en cambio, incrementaban aún más su crecimiento, acumulándose en

⁴⁹Solicitud de prolongación de la línea Castelló-Eslida, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID.

ellos el grueso tanto de la población como de la actividad económica provincial, en un proceso análogo al que se estaba produciendo en el ámbito de la ciudad de Castelló, aunque a una escala algo menor. Se configuraba un área de gran dinamismo, que conjugaba una agricultura comercial basada en los cítricos con la actividad industrial, centrada principalmente en la Vall d'Uixó, pero también en Nules, Moncofa o Betxí, debido a la descentralización de la industria cerámica.

La Vall d'Uixó sumó más de 7.500 habitantes en dos décadas, atraídos desde diversos puntos de España por su industria, lo que supuso que la ciudad continuara su expansión urbanística, con colonias y barriadas periféricas de nueva construcción como Toledo y Carbonaire.⁵⁰ Su peso en la comarca y su capacidad de atracción lógicamente se incrementaron, llegando a representar hasta el 43% de la población global de la subárea.

Entre el resto de municipios, destaca el crecimiento de Nules, Almenara y Betxí, siendo el primero el más significativo, con unos dos mil habitantes más, aunque mantuvo su peso demográfico en el conjunto de la subárea. Un incremento más moderado experimentaron localidades como Moncofa o Xilxes, si bien fue significativo el proceso de urbanización que tuvo lugar en sus respectivas playas, donde comenzaron a proliferar numerosas segundas residencias, para uso habitual de sus propios vecinos o los de localidades próximas. Un fenómeno similar se dio también en las playas de Almenara y Nules.⁵¹

Aunque se trataba por lo general de pequeñas construcciones familiares, nada comparables a los procesos de urbanización del litoral de los municipios turísticos de la provincia, presentando todavía bajas densidades de población, la aparición e incremento de estas segundas residencias y la atracción de las playas como destino estival multiplicaron los desplazamientos entre los diversos núcleos urbanos y la costa, lo que propició también el establecimiento de varios servicios de autobuses a lo largo de los años 60.

En este contexto hay que enmarcar las prolongaciones de Moncofa-Xilxes (AVSA, 1964), Xilxes-playa (AVSA, 1964), Nules-playa (AVSA, 1968) y Almenara-playa (AVSA, 1969), la mayoría de ellas con circulación únicamente durante los meses de verano.⁵²

Otros servicios establecidos durante estos años fueron los de Moncofa-Nules (HICID, 1968) y la Vall d'Uixó-Port de Sagunt, establecido por AVSA en 1965 para atender a los tráficos existentes entre ambos polos industriales.⁵³ En el otro extremo, Furió estableció en 1966 un servicio entre Betxí y Onda, alargando la línea desde el Apeadero, dando así servicio a los trabajadores de Betxí empleados en las fábricas cerámicas de Onda.⁵⁴ Se solicitaron otros servicios (Onda-Moncofa, la

⁵⁰Vicent Ortells Chabrera, *Geografía Urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*, pp. 203-205.

⁵¹Vicent Ortells Chabrera, *Geografía Urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*, pp. 108-113 y 176-180.

⁵²Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)061, Caja 77, Exp. 5486; Caja 391, Exp. 7595; Caja 440, Exp. 7887; Caja 584, Exp. 8734; Caja 672, Exp. 9253.

⁵³Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)061, Caja 345, Exp. 7330 y Caja 596, Exp. 8803.

⁵⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD(04)061, Caja 498, Exp. 8222.

Vall d'Uixó-Betxí-Onda, la Vall d'Uixó-Borriana) que hubieran completado la malla de líneas y creado comunicaciones directas entre dos importantes centros industriales vecinos como Onda y la Vall, pero que finalmente no fueron autorizados.⁵⁵

Hasta los años 70, el tráfico en las líneas de esta subárea seguía siendo abundante, incrementándose anualmente a lo largo de la segunda mitad de los 60 tanto el número de viajeros como la recaudación.⁵⁶ Este contexto favorable permitió la apertura de las nuevas líneas antes citadas y el incremento de las expediciones en las líneas Castelló-Moncofa y las de la Vall a Castelló, el Alto Palancia y, especialmente, València, que estaba saturada.⁵⁷

De la misma manera, el crecimiento demográfico general de la subárea contribuyó al mantenimiento y creación de nuevos centros escolares en la mayoría de municipios de la Plana,⁵⁸ no padeciéndose así graves problemas en el transporte escolar, que se limitaban a pequeñas rutas entre algunos barrios marítimos y sus núcleos urbanos, como el de Barrio-Mar a Almenara.⁵⁹

Sin embargo, ya desde principios de los 70 empieza a sentirse un descenso de pasajeros en los servicios regulares,⁶⁰ lo que cabe situar dentro de la dinámica general de disminución del uso del transporte público por la generalización del automóvil particular. Sin embargo, la situación de estas líneas de la Plana era sensiblemente mejor que las de los municipios de interior, como prueba el hecho que ninguno de los servicios a los municipios de esta subárea fuera receptor de subvenciones públicas durante los años 70 y 80.

Según el estudio de Vicent Ortells, en el que se comparan las cifras de viajeros de 1977 respecto a las de 1965, la mayoría de líneas mantienen o incrementan servicios, correspondiendo los mayores refuerzos a las líneas entre la Vall d'Uixó y València y Castelló, que pasan de 3.648 y 6.808 pasajeros en 1965 a 7.508 y 11.724 en 1977 respectivamente. Este mayor número de expediciones, sin embargo, no siempre se transforma en un aumento del tráfico, como ocurre en la línea entre la Vall y la playa de Moncofa, que pierde viajeros a pesar de realizarse casi mil servicios más al año, o en la de la Vall-València y Castelló-Moncofa. La única que gana viajeros es la que comunica la Vall d'Uixó y Castelló.⁶¹

Para Ortells, la pobre dotación de servicios en la zona de montaña, así como en otros municipios como Moncofa, determina en buena medida la necesidad de desplazarse a los centros de referencia. También hace notar la capacidad de atracción que la ciudad de València ejerce sobre el sur de la

⁵⁵Solicitudes de nuevas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpetas AVSA y Furió.

⁵⁶Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 98-99.

⁵⁷Solicitudes de incremento de expediciones, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AVSA.

⁵⁸Como los institutos de Enseñanzas Medias Beltrán Bigorra (Nules) y Honori Garcia (la Vall d'Uixó), o la progresiva consolidación de los estudios de Bachillerato en Betxí, si bien el instituto no se constituiría como tal hasta 1994. "Historia del centro", IES Betxí [en línea] <http://mestreacasa.gva.es/web/iesbetxi/historia> (consultado 12 de junio de 2018).

⁵⁹Que fue una de las primeras rutas escolares establecidas en la provincia, en 1967. *BOP*, 14 de enero de 1967.

⁶⁰Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 103.

⁶¹Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 65-68, 74 y 107-120.

subárea, con servicios directos a la capital del Turia, así como la que la Vall d'Uixó ejerce sobre su entorno comarcal más inmediato.

Tabla 5. Evolución del número de viajeros en las líneas de la subárea de la Vall. Años 1965 y 1977

Línea	Viajeros 1965	Viajeros 1977
La Vall d'Uixó-Castelló	366.872	400.003
Moncofa-Castelló	209.981	141.954
Eslida-Castelló	n.d.	94.187
Betxí-Castelló	n.d.	33.502
La Vilavella-Castelló	n.d.	13.157
La Vall d'Uixó-playa Moncofa	68.427	44.679
La Vall d'Uixó-València	289.611	240.182
Betxí-València	18.599	35.734
Nules-València	n.d.	27.936
Total	953.490	1.031.334

Fuente: Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 107-120.

A este descenso de viajeros contribuyó también el estancamiento demográfico que siguió a la crisis desatada en la Vall d'Uixó tras la suspensión de pagos de la fábrica Segarra, en septiembre de 1976, y su posterior incautación. La profunda crisis de la industria del calzado supuso un freno al crecimiento vallduxense, que a lo largo de los años 80 estabilizó su población en torno a los 27.000 habitantes.

La principal mejora en cuanto a infraestructuras fue, sin duda, la inauguración en 1974 de la autopista A-7 en su tramo entre Castelló y Puçol, que alcanzó en 1980 una IMD de unos 9.000 vehículos, mayor que la registrada en los alrededores de la capital castellonense.⁶² Sin embargo, seguían pendientes otras actuaciones clave como la construcción de las variantes de la N-340 a su paso por Nules y otras localidades, un tramo de gran siniestralidad, con IMD de 10.000 a 15.000 vehículos en 1980.⁶³

En cuanto a la infraestructura y servicios ferroviarios, son de aplicación prácticamente las mismas mejoras indicadas en el capítulo de la conurbación de Castelló: introducción de ferrobuses en los servicios València-Castelló a partir de los años 50, aumento de circulaciones y racionalización de horarios, electrificación de la línea en 1973, y el desdoblamiento de vía entre València y Borriana. También hay que señalar la construcción del apeadero de la Llosa, que dotó a esta localidad del servicio de trenes de cercanías. Todo ello no impidió que se registrara a lo largo de estas dos décadas un descenso general de viajeros, a pesar de la ligera recuperación experimentada desde mediados de los 70. Esta tendencia supuso una disminución del número de billetes despachados del

⁶²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 33.

⁶³“Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento [en línea].

66% en la estación de Nules y del 57% en la de Almenara.⁶⁴

Tabla 6. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en la subárea de la Vall d'Uixó

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-València (V-1737)	67	7 lab	...Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	RENFE (HIFE, S.A.)
Borriana-València (V-8502)	54	3 lab	Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HICID, S.A.
Betxí-València (V-8502)	58	1 lab	La Vilavella, Nules, Xilxes, Almenara, les Valls, Sagunt, Puçol	HICID, S.A.
Artana-Castelló (V-8502)	26	3 lab	...Betxí	HICID, S.A.
Betxí-Castelló (V-8502)	14	1 lab	Vila-real, les Alqueries	HICID, S.A.
Eslida-Castelló (V-8502)	38	1 lab	...Nules, la Vilavella, Artana (prolongación a Aín)	HICID, S.A.
Moncofa-Castelló (V-8502)	26	4 lab	...Nules	HICID, S.A.
La Vall d'Uixó-Castelló (V-3385)	25	13 lab	Vila-real, les Alqueries, Nules, la Vilavella	AVSA
La Vall d'Uixó-Port de Sagunt (V-3385)	25	2 lab	Almenara, les Valls Canet d'en Berenguer	AVSA
La Vall d'Uixó-València (V-3385)	45	7 lab	Xilxes	AVSA
La Vall d'Uixó-playa Moncofa (V-3385)	9	2 invierno 7 verano	Moncofa	AVSA
La Vall d'Uixó-playa Xilxes (V-3385)	13	6 verano	Xilxes	AVSA
Nules-València (V-3385)	47	1 lab	-	AVSA
Nules-playa (V-3385)	6	5 verano	-	AVSA
Segorbe-Castelló (V-3385)	52	3 lab	...empalme Chóvar, Alfondegulla, la Vall d'Uixó, Nules...	AVSA
Viver-Castelló (V-3385)	67	2 lab	Jérica, Segorbe, Soneja, Algar	AVSA

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 20 de enero de 1979, 2 de julio de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

La Hispano del Cid se hizo cargo entre 1962 y 1966 de las antiguas concesiones de HIFE con circulación por esta subárea, tras la escisión de la empresa benasalense y su traslado a Barcelona.⁶⁵

AVSA, por su parte, consolidó su presencia en la Plana Baixa al absorber a la concesionaria de la línea Nules-València, y amplió sus servicios por el corredor norte de València.⁶⁶

⁶⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 212-232.

⁶⁵*BOE*, 28 de julio de 1962; 11 de diciembre de 1963 y 27 de octubre de 1965.

⁶⁶*BOE*, 6 de agosto de 1966.

Ambas concesionarias tramitaron entre finales de los 70 y mediados de los 80 las unificaciones de los servicios que explotaban, dando lugar a las nuevas concesiones V-3385 Bejís-la Vall d'Uixó-València, de AVSA⁶⁷, y V-8502 Vilafranca-València, adjudicada a la Hispano del Cid⁶⁸. Entre ambas concesiones se articulaban todos los servicios de la comarca, como indica la tabla 6.

Mapa 5. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 20 de enero de 1979, 2 de julio de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

Había en total dieciséis líneas con 572 kilómetros, efectuándose entre 50 expediciones diarias de media en invierno y 66 en verano, lo que supone un incremento considerable de la oferta. Cinco líneas tenían como destino la ciudad de València, con 19 expediciones (el 29%), frente a las seis líneas y 27 expediciones que se realizaban hacia Castelló (el 41%), si bien hacia el sur del Belcaire la oferta de servicios hacia València era claramente superior respecto a los que tenían a Castelló como destino.⁶⁹ A estos hay que añadir los servicios ferroviarios, con una media de 18 trenes de

⁶⁷*BOE*, 20 de enero de 1979, ratificado en *BOE*, 2 de julio de 1983.

⁶⁸*DOGV*, 29 de octubre de 1986.

⁶⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 262.

cercanías diarios.⁷⁰ La inauguración en 1982 del Hospital de Sagunt, al que fueron adscritos los municipios de Almenara, la Llosa y Xilxes, incrementó la gravitación de estos últimos hacia el área de influencia de València. En relación con el resto de la provincia, suponían el 17% de las líneas y el 17% de las expediciones.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 20 de enero de 1979, 2 de julio de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

La Vall d'Uixó era cabecera de cinco líneas con 24 expediciones en invierno y 35 en verano. Dos de ellas hacia destinos de rango superior, con 20 expediciones, y el resto hacia destinos de igual rango o inferior, sobre los que la Vall ejercía su influencia, algunos de ellos de carácter eminentemente estival. A estos se sumaban otras líneas con parada en la Vall, que comunicaban la Plana con el valle del Palancia, con cinco servicios de media.

Betxí y Nules, por su parte, eran cabecera cada uno de dos líneas hacia València, en las que se muestra la capacidad de atracción de la capital valenciana, con sendas expediciones diarias desde cada uno de los municipios. En el caso de Betxí dispone de otra línea hacia Castelló, mientras que

⁷⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 216.

la de Nules es de carácter periurbano, enlazando el núcleo urbano y las playas. Por compañías, AVSA opera el 56% de las líneas y el 70% de las expediciones.

6. 1986-1998

Durante la década de los 90 la subárea mostró, en líneas generales, un comportamiento demográfico bastante similar al experimentado a mediados de los 80, con un estancamiento de la población en la mayoría de municipios, un leve descenso en algunos de interior y un ligero crecimiento en Betxí, Nules o la Vall. La crisis que había sacudido a esta última localidad en los años 70 se había prolongado a lo largo de toda la década de los 80, y todavía mostraba sus consecuencias. En todo caso, en el conjunto de la subárea se rozaban ya los 65.000 habitantes, y Nules y la Vall mantenían su peso relativo, concentrando al 18 y al 45% de su población respectivamente.

En principal avance en cuanto a infraestructuras fue el inicio de la construcción de lo que entonces se denominó como eje Betxí-Borriol, que discurría en parte por el antiguo trazado de la comarcales C-233 y C-222, y que incluía las variantes de Betxí y la Vall d'Uixó, y que acabaría convirtiéndose en la actual autovía CV-10. Asimismo, se iniciaron las obras de construcción de la variante de la N-340 a su paso por Nules, que no entraría en servicio hasta finales de 1999.⁷¹

Todas estas actuaciones, si bien permitieron aliviar la compleja situación del tráfico por la congestionada N-340, no solucionaron la situación, que seguía marcada por una excesiva IMD en la carretera nacional, con un carril por sentido y diversas travesías urbanas (20.061 vehículos en Xilxes en 1998, casi 25.000 en Nules)⁷² y un desaprovechamiento de la capacidad de la autopista, debido a su condición de peaje, presentando ese mismo año una IMD de 23.340 vehículos en la estación de control de Moncofa.⁷³

Los servicios de autobuses no experimentaron en estos años muchas variaciones, reduciéndose levemente la oferta de expediciones en algunas líneas (la Vall-Castelló se quedó en 11 diarias a principios de los 90, y en la de la Vall-València se fue reduciendo a cinco diarias) pero incrementándose en otras: la Vall-Moncofa dobló el servicio estival a partir de 1994, con 14 expediciones diarias en verano,⁷⁴ reforzando el papel de este último municipio como destino residencial o turístico de costa de la Vall d'Uixó. Ninguna de las líneas de esta subárea fue incluida entre las consideradas como de débil tráfico.

En 1988 se autorizó la prolongación hasta Orpesa de algunos servicios de AVSA durante el verano, lo cual se tradujo en el establecimiento de expediciones directas entre Teruel y la playa de Orpesa, por Segorbe y la Vall d'Uixó.⁷⁵

⁷¹*Mediterráneo*, 29 de diciembre de 1999.

⁷²*Histórico datos de tráfico carreteras*, Ministerio de Fomento, [en línea].

⁷³*Histórico datos de tráfico autopistas*, Ministerio de Fomento, [en línea].

⁷⁴*Mediterráneo*, 7 de julio de 1994.

⁷⁵*DOGV*, 20 de enero de 1989 y Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 122.

La Vall d'Uixó es cabecera de diversas líneas tanto hacia destinos de rango superior como a municipios de su área de influencia, todos ellos operados por AVSA. Dispone para ello con una estación de autobuses inaugurada en 2000. Imagen 4 (arriba izq.). Autocar Hispano Phoenix de AVSA, en la antigua parada del parque Ribalta de Castelló en 2007. Imagen 5 (arriba dcha.). Sunsudegui Interstylo de la línea la Vall d'Uixó-València circulando junto al río Turia, también en 2007. Imagen 6 (centro izq.). Irisbus Crossway cargando viajeros en la estación de la Vall en 2019. Imagen 7 (centro dcha.). Sunsundegui Astral en la playa de Moncofa en julio de 2018. Imagen 8 (abajo). Sunsundegui Interstylo en la playa de Xilxes en el verano de 2014.

Fuente: Imagen 4, colección Antonio Moreno; imagen 5, colección Ferran Mena; imágenes 6-8, colección del autor.

Por otra parte, la inauguración en 1991 de la Universitat Jaume I en Castelló supuso la creación de un importante núcleo generador de tráfico, sumándose el nuevo campus universitario al Hospital Gran Vía como principales destinos de los vallduxenses en la capital provincial. Por este motivo se implantaron en 1993 algunos cambios en la línea, con expediciones específicamente dirigidas a los universitarios en determinadas franjas horarias.⁷⁶ Esta medida permitió recuperar la oferta de servicios en la línea entre la Vall y Castelló.

En la Vall d'Uixó, en 1991 se estableció el primer servicio urbano de la localidad, que daba también servicio a la vecina Alfondegulla. Se componía de dos líneas, con circulación sólo los viernes, día de mercado.⁷⁷ En cuanto a los servicios ferroviarios, la principal novedad fue la inauguración de la línea C-6 de Cercanías entre València y Castelló, sucesora del antiguo servicio de ferrobuses, mejorando paulatinamente la oferta de servicios, pasando de los nueve de 1982 a los 16 de 1985 y los 23 de 1992.⁷⁸

En este contexto, en 1998 se llevó a cabo la convalidación de las antiguas concesiones de servicios de transporte de viajeros por carretera, que no supuso prácticamente ninguna variación respecto a la estructura de líneas que se había venido configurando. La antigua V-3385 se convirtió en la CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-València, la V-8502 dio lugar a la CVCS-107 Vilafranca-València, ambas adjudicadas a sus anteriores operadoras.⁷⁹ Las concesiones titularidad de RENFE, por su parte, dieron lugar a la CVCS-102 Vinaròs-Castelló-València, adjudicada a la Hispano de Fuente En Segures, S.A.,⁸⁰ que experimentó un significativo recorte de expediciones paralelo a las mejoras en el servicio ferroviario.

En total 18 líneas con 21 recorridos, repartidas entre las tres concesiones citadas, incluyendo el servicio periurbano entre Nules y su playa. Representaban 815 kilómetros y 39 expediciones diarias de media en invierno, que se incrementaban en verano. La Vall d'Uixó era cabecera de cinco líneas, tres de ellas hacia destinos de rango superior y las otras dos hacia otros de inferior rango, con 25 expediciones en total, a las que se sumaban las dos líneas entre el Palancia y la Plana con parada en la Vall. Respecto al total de la provincia, suponían el 19% de las líneas y el 9% de las expediciones. En Nules, por su parte, efectuaban parada cinco de las líneas, mientras que el servicio de los municipios de la sierra de Espadán permanecía invariable, con cabeceras en Artana y Eslida, esta última con prolongación hasta Aín. Betxí era cabecera de dos líneas hacia Castelló, que en la práctica resultaban ser la misma con dos itinerarios, mientras que la de València se prolongaba, al

⁷⁶*Mediterráneo*, 8 de diciembre de 1993.

⁷⁷*Mediterráneo*, 23 de mayo de 1991.

⁷⁸Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba, "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones", en Inmaculada Aguilar Civera y Javier Vidal Olivares (Coords.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, p. 112.

⁷⁹*DOGV*, 6 de julio de 1998.

⁸⁰*DOGV*, 1 de julio de 1998.

menos oficialmente, hasta Eslida, si bien en la práctica se unificaron junto con la de Borriana-València en un único servicio.

Tabla 7. Concesiones y líneas titularidad de la Generalitat Valenciana en la subárea de la Vall d'Uixó en 1998

Línea	Km.	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Vinaròs-CS-València L2 (CVCS-102)	142	6	...Nules, Xilxes, la Llosa, Almenara, Sagunt...	HIFE, S.A.
Teruel-Viver-Castelló L1 A (CVCS-106)	171	1 diaria invier.	...Algar de Palancia, la Vall d'Uixó...Castelló	AVSA
Teruel-Viver-Castelló L1 B (CVCS-106)		1 diaria verano	...Algar de Palancia, la Vall d'Uixó...Orpesa	
Torás-Castelló L2 (CVCS-106)	95	1	...Alfondeguilla, la Vall d'Uixó, la Vilavella, Nules...	AVSA
La Vall d'Uixó-Castelló L3 A (CVCS-106)	32	12	La Vilavella, Nules...	AVSA
La Vall d'Uixó-Castelló L3 B (CVCS-106)			Betxí (por CV-10)	
La Vall d'Uixó-Castelló L3 C (CVCS-106)			La Vilavella, Betxí...	
La Vall d'Uixó-Moncofa L4 (CVCS-106)	15	4	Moncofa, playa Moncofa	AVSA
La Vall d'Uixó-Xilxes L5 (CVCS-106)	10	4	Xilxes, playa Xilxes	AVSA
Nules-playa Nules L6 (CVCS-106)	6	n.d.	-	AVSA
La Vall d'Uixó-València L7 (CVCS-106)	46	5	Almenara, Ventorrillo, Sagunt	AVSA
La Vall d'Uixó-València L8 (CVCS-106)			Xilxes, la Llosa, Almenara, Ventorrillo, Sagunt	AVSA
València- la Font d'en Segures L2 (CVCS-107)	142	n.d.	Borriana, Castelló, Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana, els Ivarsos, els Pujols, Albocàsser, l'Hostalet, Benassal	HICID, S.A.
Moncofa-Castelló L4 (CVCS-107)	32	4	...Nules, Moncofa, playa Moncofa	HICID, S.A.
Borriana-València L5 (CVCS-107)	62	Ver Eslida	Nules, Moncofa, Xilxes, Almenara	HICID, S.A.
Eslida-Castelló L26 (CVCS-107)	45	2	Artana, la Vilavella, Nules...	HICID, S.A.
Aín-Eslida L27 (CVCS-106)	5	1 L, V	-	HICID, S.A.
Eslida-València L28 (CVCS-107)	73	1	Artana, Betxí, les Alqueries, Borriana, Nules, Xilxes, Almenara	HICID, S.A.
Artana-Castelló L29 (CVCS-107)	33	1	Betxí...	HICID, S.A.
Betxí-Castelló L30 (CVCS-107)	24	1	les Alqueries...	HICID, S.A.
Betxí-Castelló L31 (CVCS-107)	24	1	por CV-10	HICID, S.A.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

En cuanto a la delimitación de las áreas de dependencia de Castelló y València, destacan dos circunstancias: por una parte, se mantiene el Belcaire como límite entre ambas áreas: Xilxes y Almenara disponen de unos ocho servicios hacia València y uno hacia Castelló, mientras que la Vall y Moncofa suman 16 servicios hacia Castelló y seis hacia la capital del Turia. Por otra parte, disminuye el número total de servicios entre el conjunto de la Plana Baixa y València, que pasa de las 19 expediciones de 1986 a sólo 13 en 1998, unificándose las líneas de Borriana y Betxí a València, desapareciendo la de Nules-València y suprimiéndose expediciones en la de la Vall-València y Vinaròs-Castelló-València.

Mapa 7. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Ciertamente la inauguración en 1992 del servicio de Cercanías de RENFE en la línea C-6 entre València y Castelló reforzó las conexiones entre ambas capitales y mejoró las comunicaciones de toda la comarca con sus principales centros de referencia, lo que puede explicar esta disminución de los servicios de autobús. Sin embargo, la inexistencia de servicio ferroviario en la Vall d'Uixó,

unido a la disminución de la oferta de servicios de autobús, supuso una merma significativa en las comunicaciones entre la Vall y la provincia de València, adonde se seguían desplazando muchos vallduxenses por motivos laborales, de estudios o de ocio.

Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Desplazarse en transporte público entre la Vall y destinos como Sagunt o València implicaba acomodarse a la reducida oferta de expediciones en autobús (de siete servicios a València y dos a Sagunt se había pasado a cinco en total), o trasladarse hasta las estaciones de ferrocarril más próximas, como Moncofa, Nules o Xilxes, a unos 15 minutos todas ellas y con una oferta de expediciones en algunos casos nula o bastante limitada.

La distribución de servicios entre compañías permanece invariable, repartiéndose fundamentalmente entre AVSA e HICID. Cada una de ellas opera ocho líneas, realizando AVSA 27 servicios (el 69%) e HICID once.

Las líneas entre Castelló y los municipios de Artana, Betxí, Eslida o Moncofa, operadas por HICID, completan la oferta de servicios interurbanos de la subárea. Tráfico testimonial presentan otras líneas como las de Betxí y Borriana a València, combinadas en una única expedición. Imagen 9 (arriba izq.). Irizar Century de la línea de Artana, en la estación de Castelló en 2006. Imagen 10 (arriba dcha.). Autocar de la línea Betxí-Borriana-València estacionado en la estación de autobuses de la Vall en 2019. Imagen 11 (centro izq.). Irizar Intercentury de la línea de Moncofa, en la antigua cabecera de la plaza Borrull de Castelló en 2018. Imagen 12 (centro dcha.). Irisbus Crossway de la misma línea, frente a la cochera de HICID en Borriana. Imagen 13 (abajo izq.). Irizar Intecentury de la línea de Eslida, en la estación de autobuses de Castelló. Imagen 14 (abajo dcha.). Antiguo garaje de HICID en Eslida en 2011.

Fuente: Imágenes 9 y 13, colección Antonio Moreno; imágenes 10-12 y 14, colección del autor.

De las tres estaciones citadas, la más cercana era el apeadero de Moncofa, acceso natural de la Vall al ferrocarril. A pesar de ello, no sólo no tenían parada en dicha estación todos los trenes de Cercanías (lo que provocaba que el 80% de los usuarios de Cercanías vecinos de Moncofa optara por desplazarse a las estaciones de Nules o Xilxes),⁸¹ sino que ni siquiera contemplaban parada en ella los escasos servicios de autobús existentes entre la Vall y Moncofa, invalidando totalmente su posible función de estación intermodal. Esta situación fue denunciada a mediados de los 90, proponiéndose la implantación de un servicio de microbuses entre la Vall y Moncofa con parada en la estación, que no se llegó a establecer.⁸²

7. 1998-2018

Tras prácticamente dos décadas con un crecimiento demográfico muy moderado en el conjunto de la subárea, con etapas incluso de estancamiento en algunos municipios de la Plana y de ligero retroceso en los de montaña, a partir de la última década del siglo XX la población se dispara, con diez mil nuevos habitantes entre 2001 y 2011, cuando el crecimiento en los veinte años anteriores había sido de sólo cinco mil.

El conjunto de la subárea supera en 2011 los 75.000 habitantes, que siguen concentrados fundamentalmente entre la Vall d'Uixó (más de 32.000) y Nules (más de 13.000). Ambos mantienen en líneas generales sus pesos relativos en la subárea, congregando el primero al 43% de la población, y el segundo al 18%, con una tasa de crecimiento similar a la media. Otros municipios no experimentan grandes variaciones, con un ligero descenso en algunos de interior como Aín y Alfondegulla, lo mismo que la Vilavella, y un incremento en otros de montaña como Artana y Eslida, así como en Betxí y la Llosa.

Sin embargo, resulta de sumo interés lo acaecido en diversas localidades costeras de la Plana, que experimentan en estos años unos crecimientos notables: Almenara y Xilxes, con un incremento de población del 22%, y sobre todo Moncofa, que en diez años ve incrementado su censo en un 60%. Este comportamiento demográfico viene acompañado de una notable expansión urbanística tanto en sus cascos urbanos como, especialmente, en sus barrios marítimos.

El caso más notable, como se ha indicado, es el de Moncofa, donde se llegó a proyectar la urbanización de seis millones de metros cuadrados.⁸³ Entre 2000 y 2006, se llegaron a construir tantos edificios como los hasta entonces existentes en el municipio,⁸⁴ lo que prácticamente ha supuesto la unión del casco urbano y el Grau, y de éste con sus adyacentes de Xilxes y Nules, que también experimentaron cierta expansión, si bien mucho más moderada.

⁸¹Según un estudio de Teófilo Díez-Caballero y Alberto Lillo, citado en *Mediterráneo*, 4 de agosto de 1997.

⁸²*Mediterráneo*, 12 de agosto de 1996; 21 de marzo de 1997; 26 de junio de 1997, 4 de agosto de 1997 y 12 de diciembre de 1997.

⁸³*El País*, 27 de febrero de 2016.

⁸⁴*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 2006.

Sin embargo, el estallido de la burbuja inmobiliaria supuso la paralización de todos estos proyectos, dejando amplias áreas sin finalizar su urbanización, y a las haciendas municipales de estos ayuntamientos, muy dependientes del ladrillo, en una precaria situación.

La deslocalización productiva y la creación de nuevos polígonos industriales en la Plana Baixa explican parte de este fenómeno demográfico, pero es el turismo, y su cercanía al área de València, una de las causas principales de este proceso de contraurbanización y rururbanización, similar al experimentado en otras comarcas vecinas como el Camp de Morvedre o l'Horta Nord, también incluidas dentro del área de influencia de la ciudad de València.⁸⁵

Los distritos marítimos de Moncofa, Xilxes o Almenara pasaron de albergar pequeñas casas de recreo de los vecinos de sus respectivas localidades o de otras cercanas, a convertirse en destino vacacional y segunda residencia de muchos vecinos del área metropolitana de València. Este crecimiento demográfico y urbano supuso, evidentemente, un incremento del tráfico, especialmente de los desplazamientos pendulares.

En cuanto a infraestructuras, los avances más importantes se dieron en la prolongación y desdoblamiento de la autovía CV-10/A-7, especialmente una vez resuelto el enlace entre Almenara y Sagunt, lo que facilitó enormemente las comunicaciones por carretera entre la Plana Baixa y València y Castelló. Esta nueva autovía absorbió buena parte del tráfico, alcanzándose una IMD de más de 45.000 vehículos, que contrastan con los 13.000 de la autopista AP-7, y convirtiendo la hasta entonces congestionada y peligrosa N-340 entre Almenara y Nules en una especie de gran avenida comarcal, con tráficos exclusivamente internos y una IMD en torno a los 4.000 vehículos, cinco veces inferior a la de 1998.⁸⁶ El desdoblamiento de la CV-18 entre Nules y Borriana ha sido otra de las actuaciones más relevantes.⁸⁷

Los servicios ferroviarios no sólo no han experimentado mejoras relevantes, sino que la circulación desde 2018 del AVE hasta Castelló ha supuesto un incremento del tiempo de viaje en la línea de Cercanías. Asimismo, desde principios de la década de 2000 se marcó la mejora de la conexión intermodal como una de las prioridades de la Conselleria de Obras Públicas, pretendiéndose potenciar el papel del autobús como alimentador de la red ferroviaria, mejorándose los accesos a las estaciones y la coordinación de horarios.⁸⁸

Este plan resultaba particularmente idóneo para la ya comentada situación de la Vall d'Uixó, especialmente tras la inauguración, en 2002, de las nuevas instalaciones de la estación de Moncofa,

⁸⁵Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 24.

⁸⁶*Histórico datos de tráfico carreteras*, Ministerio de Fomento, [en línea]; *Histórico datos de tráfico autopistas*, Ministerio de Fomento, [en línea].

⁸⁷Francisco José Guerrero Carot, "La Plana y el interior castellonense...", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 131.

⁸⁸*Autobuses & Autocares*, 26 de septiembre de 2003.

que podía convertirse en el punto de acceso de la Vall al ferrocarril.⁸⁹ Sin embargo, no sólo no se puso en marcha el anunciado servicio de autobuses a la estación, sino que dicha infraestructura ni siquiera dispone de unos accesos adecuados, siendo los actuales verdaderamente deficientes.

En noviembre de 2000 fue inaugurada la estación de autobuses de la Vall d'Uixó,⁹⁰ en la que se concentraron las diversas líneas con cabecera o parada en dicho municipio, así como posteriormente el servicio urbano. Esta infraestructura alivió la situación del tráfico en el municipio y reforzó el papel de la Vall en las comunicaciones de la comarca, facilitando los transbordos, si bien la ya referida inexistencia de enlaces con las estaciones de ferrocarril impide el desarrollo de todo su potencial.

Gráfico 3. Evolución de la población y servicios (verano) en la subárea de la Vall d'Uixó. Años 1935-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 19 de junio de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 19 de junio de 2018); “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 20 de enero de 1979, 2 de julio de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Empresas concesionarias: AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; HICID [en línea], <http://www.hicid.es/> (consultado 19 de junio de 2018). Elaboración propia.

El incremento poblacional y el consiguiente aumento de los desplazamientos en esta subárea no ha supuesto una mejora ni modificación de los servicios de autobuses ni de la estructura de su red, quedando además desde el primer momento totalmente excluida del proyecto de transporte por vía reservada que se proyectaba para la conurbación de Castelló, y que ha dado lugar al actual Tram.

Únicamente cabe hacer algunas excepciones puntuales, pues la entrada en servicio en 2000 del

⁸⁹*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 2002.

⁹⁰*Mediterráneo*, 22 de noviembre de 2000.

nuevo Hospital de la Plana, en Vila-real, que desplazó hasta esta localidad el centro sanitario de referencia de la mayoría de municipios de la subárea, trajo consigo la modificación de los itinerarios de algunas líneas (las de Castelló a la Vall d'Uixó, Artana, Betxí, Eslida y Moncofa), que incluyeron parada en dicho centro sanitario.⁹¹ En el extremo sur, las conexiones entre el Hospital de Sagunt y los municipios de la Plana Baixa de él dependientes sigue supeditada a las escasas expediciones existentes hacia València.

La creación de nuevos centros educativos en Almenara o la Vall d'Uixó ha supuesto la supresión y modificación de algunas rutas escolares, pero las conexiones con la UJI han seguido siendo bastante reducidas, limitándose algunos cursos a establecerse expediciones directas desde la Vall. Más precarias resultan las existentes con los campus universitarios valencianos, limitadas a cinco expediciones diarias de uso general los días lectivos.

Los únicos servicios de autobuses de nueva creación han sido los nocturnos, si bien la crisis económica ha supuesto su desaparición. Las primeras iniciativas datan de 1999, con servicios puntuales entre la Vall y los locales de ocio de los polígonos. En 2002 se estableció una línea nocturna estival entre la Vall y los chiringuitos de Moncofa, que en 2003 dio lugar al que se conocería como “Mussol de la Plana Baixa”, un completo servicio nocturno entre la Vall d'Uixó y los municipios costeros, con circulación los fines de semana de todo el año. Llegó a estar formado por tres líneas, una hacia Moncofa y Xilxes, otra hacia la Vilavella, Nules y Betxí y otra hacia la Llosa, Almenara e incluso Faura.⁹²

Paralelamente, el servicio urbano de la Vall d'Uixó se consolidó y amplió en estos años. El primitivo servicio de mercados dio paso en 2002 a uno completamente urbano e inicialmente gratuito, que comunicaba los diversos barrios periféricos con el centro urbano y los principales servicios.⁹³ A la primera línea desde Carmadaya se sumó en 2003 una segunda,⁹⁴ y en 2006 la tercera,⁹⁵ esta última con circulación únicamente los viernes, prolongada en 2008 hasta Alfondiguilla.⁹⁶ Sus mejores cifras de tráfico se obtuvieron en 2007, con unos 8.500 usuarios mensuales.⁹⁷ Los recortes aplicados en 2009 han supuesto la supresión de la tercera línea y una reducción de expediciones, y frustrado la implantación del proyectado servicio urbano de Moncofa.⁹⁸

En el caso de Nules, en 2003 se inauguró un servicio urbano operado por la empresa local Vives, con una única línea y frecuencias de una hora. Comunicaba los principales centros de servicios de la

⁹¹*Mediterráneo*, 19 de noviembre de 2000.

⁹²*Mediterráneo*, 6 de noviembre de 2003 y 18 de marzo de 2008.

⁹³*Mediterráneo*, 12 de enero de 2002.

⁹⁴*Mediterráneo*, 5 de mayo de 2003.

⁹⁵*Mediterráneo*, 8 de septiembre de 2006.

⁹⁶*Mediterráneo*, 16 de enero de 2008.

⁹⁷*Mediterráneo*, 2 de mayo de 2007.

⁹⁸*Mediterráneo*, 9 de mayo de 2008.

localidad, los almacenes hortofrutícolas y la pedanía de Mascarell.⁹⁹ En 2010 se integró en éste la línea hasta la playa, tras la renuncia el año anterior de su anterior concesionaria ante el escaso tráfico.¹⁰⁰ Actualmente es la empresa HICID la prestataria del servicio.

La evolución del tráfico en las líneas de la subárea, según los datos disponibles, es la reflejada en la tabla 8.

Tabla 8. Datos estadísticos de la subárea de la Vall d'Uixó en 2013, 2015 y 2016, por líneas en explotación

		2013		2015		2016	
Concesión	Línea	Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-106	La Vall d'Uixó-València	43.588	102.305,11	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-106	La Vall d'Uixó-Castelló	121.320	204.425,48	135.557	224.670,91	136.677	226.015,36
CVCS-106	La Vall d'Uixó-Moncofa	19.333	15.158,89	12.903	14.758,18	12.016	13.668,09
CVCS-106	La Vall d'Uixó-Xilxes	10.527	9.508,83	8.455	9.697,45	7.849	9.045,32
CVCS-107	Betxí-València	1.176	3.469,67	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Aín-Eslida	47	48,42	66	70,53	55	46,13
CVCS-107	Artana-Castelló	5.488	7.189,54	5.521	7.458,58	6.171	8.294,06
CVCS-107	Betxí-Castelló	11.653	15.277,74	11.737	15.849,39	13.119	17.618,30
CVCS-107	Eslida-Castelló	9.623	14.269,73	10.141	15.493,27	10.315	15.359,37
CVCS-107	La Vilavella-Castelló	1.698	2.518,04	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
CVCS-107	Moncofa-Castelló	26.502	34.388,71	24.285	31.961,67	25.865	33.098,82
Total		250.955	408.560,16	208.665	319.959,98	212.067	323.145,45

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; *Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-106*, Conselleria d'Infraestructures, Valencia, 2015, p. 29; *Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-107*, Conselleria d'Infraestructures, Valencia, 2015, p. 57 y *Projecte CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 39, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165502999/Projecte+CV-007+La+Vall+d%27Uix%C3%B3+Castell%C3%B3.pdf/7d671781-1bee-48b5-aaa7-1cdf0a853a55> (consultado 20 de junio de 2018). Elaboración propia.

Pese a la discontinuidad de los datos, se puede conjeturar un ligero incremento de viajeros en el conjunto de líneas. Sin lugar a dudas la de mayor tráfico es la de la Vall d'Uixó-Castelló, que representa casi la mitad del total de viajeros, seguida a cierta distancia por la de València. El conjunto de servicios hacia València sumó en 2013 poco más de 45.000, si se incluyen los 800 de la línea entre Borriana y el *cap i casal*, mientras que los dirigidos hacia Castelló suponen más de 176.000. Respecto al total provincial, los servicios de esta subárea representan aproximadamente un 5% de los viajeros y un 6% de la recaudación.

⁹⁹*Mediterráneo*, 1 de octubre de 2003.

¹⁰⁰*Mediterráneo*, 15 de junio de 2010.

Los municipios de la Vall d'Uixó y Nules disponen de servicios urbanos. Imagen 15 (arriba izq.). Mercedes-Benz Cito, un autobús híbrido con el que se inauguró el servicio de la Vall en 2002. Posteriormente ha sido sustituido por autobuses convencionales. Imagen 16 (arriba dcha.). Hispano Habit, realizando el servicio urbano de la Vall en marzo de 2019. Imagen 17 (centro izq.). Pegaso 6035 de AVSA cargando viajeros en la playa de Nules a mediados de los años 90. Imagen 18 (centro dcha.). Autobús de HICID realizando la línea entre Nules y su playa en 2018. Imagen 19 (abajo izq.). Minibús Iveco de Massabus, del servicio urbano nulense en 2016. Imagen 20 (abajo dcha.). Minibús de HICID, actual operadora del urbano de Nules.

Fuente: Imagen 15, colección Ferran Mena; imagen 17, fotografía de Martí Domingo, archivo *Levante de Castelló*; imágenes 16 y 18-20, colección del autor.

A pesar de no disponer de todos los datos, se observa que el grueso tanto del tráfico como de la recaudación corresponde a los servicios operados por AVSA desde la Vall d'Uixó, que suponen en torno al 90% de los viajeros y de los ingresos del conjunto de la subárea. Respecto al peso de estas líneas de AVSA respecto al total de la concesión CVCS-106, estas rutas con cabecera en la Vall representan el 93% de los viajeros y el 89% de la recaudación.

El enorme peso de estas líneas en el conjunto de la concesión hace que las cifras globales sean aplicables, con las debidas reservas, a los tráficos específicos de la subárea.

Tabla 9. Datos estadísticos de la concesión CVCS-106 entre 2010 y 2015

Año	Viajeros	Kilómetros	Expediciones	Viajeros por expedición	Recaudación (€)
2010	280.599	428.663	11.783	23,81	476.952
2011	240.992	435.300	11.783	20,45	393.170
2012	207.393	395.084	11.783	17,60	361.530
2013	209.016	392.769	11.783	17,73	364.149
2014	206.331	478.117	11.783	17,51	375.104
2015	206.777	377.205	11.783	17,54	362.622

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Gráfico 4. Servicios de la subárea de la Vall d'Uixó, por destinos (verano)

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. "Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana", en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 20 de enero de 1979, 2 de julio de 1983 y *DOGV*, 29 de octubre de 1986; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Empresas concesionarias: AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; HICID [en línea], <http://www.hicid.es/> (consultado 20 de junio de 2018). Elaboración propia.

En cualquier caso, es notable el descenso de viajeros experimentado en el periodo, de un 26% en el conjunto de la concesión, una tendencia contraria a la que se intuye en la tabla 8, aunque la falta de datos desglosados por líneas impide hacer análisis más concretos. También disminuye el número de viajeros por expedición, si bien se mantiene un poco por encima de la media provincial, así como la recaudación.

Comparando las cifras actuales con las de finales de los años 70, los descensos son muy considerables, máxime cuando la población de estos municipios se ha incrementado notablemente. Así, la línea de Betxí-València pierde hasta el 97% de viajeros respecto a 1977; descensos entre el 80% y el 90% presentan las líneas de Moncofa, Eslida y la Vilavella, así como la de la Vall-València; entre el 60% y el 70% disminuye el tráfico en las líneas Castelló-Betxí y Castelló-la Vall, mientras que la línea estival entre la Vall d'Uixó y la playa de Moncofa presenta la menor pérdida, que aún así supera el 56%.

Para concluir el análisis de este último periodo, resulta llamativo contemplar como la creciente influencia del área metropolitana de València sobre esta zona no se ha visto acompañada de una mejora de la oferta de transporte público con la capital valenciana, como se observa en el gráfico 4. Para Pons y Soriano, en estos últimos años se ha producido un «avance irreversible del ámbito de influencia del área metropolitana de València que llegaría a solaparse, incluso, con la zona urbana de Castelló extendiendo sus tentáculos hasta Moncofa por el litoral»,¹⁰¹ cuya principal manifestación sería el proceso de rururbanización producido en las fachadas marítimas de Almenara, Xilxes y Moncofa, del que ya se ha tratado. Este proceso ha venido acompañado, incluso propiciado, con la mejora sustancial de las comunicaciones por carretera que ha supuesto la apertura de la autovía A-7/CV-10, creando una vía rápida y gratuita entre València y Castelló, que ha acercado enormemente ambas áreas. Sin embargo, este nuevo panorama en las comunicaciones terrestres, el incremento demográfico y el aumento de los desplazamientos pendulares entre la Plana Baixa y el área metropolitana de València no ha tenido absolutamente ningún tipo de repercusión en el servicio de autobuses, y no se han creado servicios directos entre municipios como la Vall d'Uixó y València por autovía, como sería lógico suponer y como sí ha ocurrido entre la Vall o Betxí con Castelló.

Este hecho, unido al mantenimiento de una oferta similar en los servicios ferroviarios, y a la falta de iniciativa a la hora de crear conexiones intermodales, hace suponer que el grueso de este incremento de los desplazamientos ha sido asumido casi en su totalidad por los medios privados, aprovechando la gratuidad y las ventajas de la nueva autovía. Y esto no sólo no es sostenible, sino que supone un importante retroceso en la calidad de la oferta de servicios públicos, que no se han adaptado al

¹⁰¹Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 24.

nuevo contexto.

Mapa 9. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 20 de junio de 2018). Elaboración propia.

La propuesta para el nuevo mapa concesional no aporta, en este sentido, muchas soluciones. El proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-007 aglutina todos los tráficos internos de su área funcional, y los establecidos entre ésta y Castelló, actualmente repartidos entre las antiguas concesiones CVCS-106 y CVCS-107.¹⁰²

La propuesta inicial contemplaba la inclusión de las rutas escolares, que las convertía en líneas regulares de uso preferente escolar abiertas al público en general, no sólo en los municipios más pequeños de interior, sino en el conjunto de tráficos de la subárea. Así, el proyecto planteaba dos escenarios, uno inicial y transitorio, que no incluía las rutas escolares, y otro escenario futuro, de aplicación en septiembre de 2020 una vez hubieran vencido los actuales contratos de transporte escolar, integrando ya estas rutas. Sin embargo, en el proyecto definitivo han sido excluidas las

¹⁰²Projecte CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló.

rutas escolares¹⁰³, por lo que muchas de esas líneas quedan sin efecto

Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurio.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 20 de junio de 2018). Elaboración propia.

El proyecto también plantea la segregación de los tráficos puramente urbanos, no incluyendo por tanto el servicio urbano entre Nules y su playa. En general supone un incremento de servicios en la mayoría de municipios, aunque excluye incomprensiblemente a las localidades costeras más meridionales (la Llosa, Almenara), así como las conexiones con el área metropolitana de València, que desaparecen por completo. En todo caso, las líneas inicialmente propuestas eran las que siguen:¹⁰⁴

- Línea 1a: la Vall d'Uixó-Castelló-UJI (desde Alfondeguilla a demanda, 14 exp i/v

¹⁰³Atendiendo una alegación de la Fundación para el Desarrollo de la Movilidad de la Comunidad Valenciana. *Informe de alegaciones al proyecto CV-007 la Vall-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 11, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167911147/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentada_s_CV-007.pdf/a6d9f6a9-3998-446a-9b66-3d19b5e468ba (consultado 31 de mayo de 2019).

¹⁰⁴*Projecte CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, pp. 13-27.

lectivos).¹⁰⁵

- Línea 1b: la Vall d'Uixó-Castelló (desde Alfonteguilla a demanda, 12 exp i/v L-V, 4 S, 2 D).
- Línea 2a: Aín-Eslida-Castelló-UJI (2 exp i/v lectivos).¹⁰⁶
- Línea 2b: Eslida-Castelló (2 exp i/v laborables).
- Línea 2c: Betxí-Castelló-UJI (2 exp i/v lectivos).
- Línea 2d: Betxí-Castelló (2 exp i/v L-V, 1 S).
- Línea 2e: Aín-Betxí (1 exp. ida lectivos).¹⁰⁷
- Línea 3a: playa Moncofa-Castelló-UJI (5 exp i/v lectivos).
- Línea 3b: playa Moncofa-Castelló (4 exp i/v L-V, 1 S).
- Línea 4: la Vall d'Uixó-playa Xilxes (5 exp i/v diarias sólo verano).¹⁰⁸
- Línea 5: la Vall d'Uixó-playa Moncofa (7 exp i/v L-V, 5 S y D, sólo verano).
- Línea 6a: playa Moncofa-Moncofa-la Vilavella-Nules (1 exp i/v lectivos).¹⁰⁹
- Línea 6b: playa Moncofa-Moncofa-Nules (1 exp i/v lectivos).¹¹⁰
- Línea 6c: Moncofa-la Vilavella-Nules (1 exp i/v lectivos).¹¹¹
- Línea 6d: Moncofa-Nules (1 exp i/v lectivos).¹¹²
- Línea 6e: la Vilavella-Nules (1 exp i/v lectivos).¹¹³
- Línea 7a: playa Moncofa-Moncofa-playa Nules-Nules (2 exp ida/1 vuelta lectivos).¹¹⁴
- Línea 7b: playa Nules-Nules (1 exp ida/2 vuelta lectivos).¹¹⁵
- Línea 8a: playa Xilxes-Xilxes-playa Almenara-Almenara (1 exp i/v M, X, V; 2 i/v L y J, sólo lectivos).¹¹⁶
- Línea 8b: Xilxes-Almenara (2 exp i/v M, X, V; 4 i/v L y J, sólo lectivos).¹¹⁷
- Línea 8c: playa Almenara-Almenara (1 exp ida/2 vuelta lectivos).¹¹⁸

¹⁰⁵El proyecto definitivo incrementa las expediciones hasta 15. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 19, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167911147/Proyecto+definitivo_CV007.pdf/b65cb17e-2a9d-4363-a105-57e88deab78b (consultado 31 de mayo de 2019).

¹⁰⁶El proyecto definitivo incrementa las expediciones hasta tres. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 19.

¹⁰⁷Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹⁰⁸El proyecto definitivo amplía la circulación a todo el año, con tres expediciones i/v L-V de septiembre a junio y cinco diarias en verano. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 20.

¹⁰⁹Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹⁰Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹¹Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹²Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹³Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹⁴Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹⁵Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹⁶Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹⁷Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹¹⁸En el proyecto definitivo, una expedición i/v L-V lectivos. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 19.

- Línea 9a: les Alqueries-Borriana (1 exp i/v lectivos).¹¹⁹
- Línea 9b: les Alqueries-Borriana (2 exp i/v lectivos).¹²⁰
- Línea 9c: les Alqueries (2 exp i/v lectivos).¹²¹
- Línea 10: Colonia Carmaday-Colonia Segarra (1 exp i/v lectivos).¹²²

Vista la organización de los nuevos servicios, este nuevo mapa plantea algunas mejoras significativas, si bien el impacto positivo parece, a priori, menos relevante que en otras áreas. La integración de las rutas escolares permite un mayor aprovechamiento de recursos y material móvil, si bien la ulterior supresión de las mismas anula esta afirmación. En todo caso, la mejora de las conexiones de casi todos los municipios con la Universitat Jaume I es sustancial, y la agrupación en una única concesión de todos los servicios permite una mejor coordinación entre los mismos.

Sin embargo, resulta sorprendente comprobar como este proyecto no sólo no contempla actuaciones básicas como la coordinación con el ferrocarril, sino que en algunos aspectos empeora la situación actual. Las principales carencias detectadas son las siguientes:

- Coordinación con Cercanías RENFE: el proyecto no plantea ningún tipo de coordinación intermodal, e ignora por completo la existencia de las estaciones de Moncofa, Xilxes, la Llosa y Almenara. La estación de Moncofa vuelve a quedar excluida de cualquier posibilidad de convertirse en un intercambiador modal para los municipios de la Vall d'Uixó y Moncofa, no estableciéndose parada en ninguna de las líneas que discurren por la localidad. Caso similar es el de Xilxes, que tampoco dispone de parada en las inmediaciones de la estación, si bien su ubicación en el casco urbano atenúa esta situación. En Nules, se mantiene el itinerario actual, con parada a 300 metros de la estación. Todo ello implica desperdiciar un servicio ferroviario que vertebraba toda la comarca y supone, en la actualidad, la mejor oferta de servicios de transporte con la que cuentan estos municipios, que podría aprovecharse más aún si el autobús desempeñara un papel fundamental como alimentador de esta red de Cercanías.
- Conexión con los centros sanitarios: el proyecto mantiene la actual oferta de servicios con el Hospital de la Plana en las líneas de la Vall d'Uixó y Moncofa. Sin embargo, la no inclusión de servicios entre las localidades más meridionales de la comarca con el área de València supone la desaparición de las pocas expediciones existentes entre los municipios de la Plana Baixa adscritos al área de salud del Hospital de Sagunt.¹²³

¹¹⁹Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹²⁰Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹²¹Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹²²Eliminada en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 12.

¹²³Tal es el caso, por ejemplo, de Xilxes, que presentó la correspondiente alegación. La contestación a la misma resulta sorprendente: «De acuerdo con la información disponible, Xilxes depende del Hospital de la Plana, al que pueden acceder yendo con Renfe a Vila-real y transbordando en el bus interurbano. Para acceder al Hospital de Sagunt

Más de ochenta años separan estas imágenes de la línea Castelló-València, de HIFE. El nuevo mapa concesional valenciano no plantea ninguna línea de autobús entre las comarcas castellonenses y València, derivando todo el tráfico de viajeros al ferrocarril. La mejora del servicio de Cercanías llevada a cabo desde los años 90 ha supuesto, a pesar del reciente empeoramiento de los parámetros de dicho servicio, una constante disminución del número de usuarios en esta línea de autobuses, empleándose cada vez vehículos de menor capacidad. Imagen 21 (arriba izq.). Hispano-Suiza T-69 de 1933, circulando por la Puerta del Sol de Castelló en el verano de 1936, recién estallada la Guerra Civil. Imagen 22 (arriba dcha.). El conductor posa junto al Tubús nº158 de 1957, asignado a dicha línea. Imagen 23 (abajo izq.). Autocar Irizar Century saliendo de la estación de Castelló en 2006. Imagen 24 (abajo dcha.). Midibús Setra de 38 plazas en la parada de la plaza del País Valencià de Castelló en 2016.

Fuente: Imágenes 21 y 22, archivo HIFE; imagen 23, colección Antonio Moreno; imagen 24, colección del autor.

- Conexión con el área metropolitana de València: como se reflexionaba unas páginas atrás, el creciente avance de la influencia del área de València sobre los municipios del sur de la Plana Baixa no había sido convenientemente atendido en los últimos años por los servicios públicos de transporte. Con el nuevo proyecto, esta situación se agudiza al suprimirse las escasas expediciones hasta ahora existentes. Resulta paradójico como, si bien en el análisis previo de la situación contenido en el citado proyecto se toma constancia de la existencia de

también se puede con Renfe y transbordo en bus urbano». (*Informe de alegaciones al proyecto CV-007 la Vall-Castelló*, p. 15). Esta afirmación no sólo resulta errónea (Xilxes está adscrita al Área de Salud de Sagunt), sino que además propone una combinación un tanto incómoda para acceder a ambos hospitales, con transbordos obligatorios.

tráficos entre la Vall d'Uixó y los municipios al sur de ésta y el área de València,¹²⁴ posteriormente no se contempla ningún servicio entre ambas zonas.

Otros aspectos negativos, o cuanto menos dudosos, son:

- La supresión de expediciones entre Aín, Eslida y Artana con Nules y Borriana, si bien la carencia de datos sobre el tráfico existente entre éstos impide valorar su repercusión. Los únicos disponibles, de 2013, reflejan una escasa utilización. En cualquier caso, pierden la conexión con la estación ferroviaria más cercana, debiendo desplazarse hasta Vila-real.
- El mantenimiento de la oferta actual de servicios entre la Vall d'Uixó y su área de influencia más inmediata (Xilxes y Moncofa) con autobuses sólo durante el verano. Esto se suma a la inexistencia de conexiones intermodales en las estaciones de estos últimos municipios.¹²⁵

8. Conclusiones

La existencia en el litoral de la comarca de la línea férrea entre València y Castelló ha vertebrado históricamente este territorio de norte a sur, y ha marcado indefectiblemente las comunicaciones de los municipios de la planicie costera tanto entre sí como con sus principales centros de referencia: la capital provincial y la regional.

A nivel interno, la Vall d'Uixó se sitúa en el límite entre las áreas de influencia de ambas capitales, con cierta tendencia hacia Castelló, y ejerce a su vez una fuerte atracción sobre su entorno. Sin embargo, su papel en las comunicaciones comarcales se ve lastrado por la carencia de servicio ferroviario, que se concentra principalmente en la estación de Nules, la de mayor movimiento del área.

La creación de la línea C-6 de Cercanías de RENFE entre València y Castelló ha permitido la existencia en la actualidad, pese a las deficiencias y recortes padecidos, de un aceptable servicio ferroviario en toda la línea, con hasta 33 circulaciones diarias en cada sentido y una adecuada amplitud horaria, convirtiendo al ferrocarril en una de las mejores opciones para desplazarse hasta los principales centros de referencia.

Sin embargo, el trazado de la línea férrea sólo ofrece servicio a una serie concreta de localidades (Nules, Moncofa, Xilxes, la Llosa y Almenara), que cuentan con estación o apeadero, pero no en todos los casos estas instalaciones se encuentran en el casco urbano y resultan fácilmente accesibles. Nules, Xilxes y la Llosa sí lo son; el emplazamiento de la nueva estación de Almenara se aleja algo de la población aunque sigue resultando accesible, pero es el apeadero de Moncofa el que presenta peores condiciones, a más dos kilómetros del casco urbano y con pésimos accesos. Estas circunstancias disuaden de su utilización, lo que a su vez repercute negativamente en su oferta de

¹²⁴*Projecte CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 7.

¹²⁵La ampliación a todo el año del servicio entre Xilxes y la Vall en el proyecto definitivo alivia esta situación. *Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló*, p. 20.

servicios. Pero al margen de estos municipios, existen otros muchos en la subárea que no cuentan con servicio ferroviario, entre ellos el de mayor población, la Vall d'Uixó, y otras localidades menores de la sierra o sus estribaciones.

La estructura actual de la red de autobuses permanece ajena a esta realidad, manteniendo un esquema heredado desde mediados del siglo XX. Históricamente se observa que, tras unos primeros años en los que, quizá por las propias limitaciones técnicas de los vehículos y vías, sí se planteaban diversas líneas alimentadoras de la red ferroviaria, posteriormente estas se acabaron integrando en líneas interurbanas dirigidas hacia Castelló y València, configurando el esquema vigente.

La oferta de servicios ferroviarios de Cercanías existente desde la década de los 90 ofrece unos parámetros claramente superiores a los de cualquier servicio de autobuses, tanto en frecuencia, número de expediciones, cobertura horaria, tiempos de viaje e incluso, en algunos casos, precio. Sin embargo, ambos medios han permanecido ajenos el uno del otro, y las pocas iniciativas que se han anunciado para mejorar la coordinación e intermodalidad han resultado infructuosas.

Establecer una serie de líneas de corto recorrido alimentadoras de la red ferroviaria entre las estaciones de ferrocarril y sus municipios y cascos urbanos más cercanos, con horarios coordinados, integración tarifaria y adecuada frecuencia, multiplicaría la accesibilidad de los vecinos de esas localidades al servicio de Cercanías y, a su vez, el tráfico en la línea férrea, e incrementaría notablemente la oferta de transporte público. La doble realidad urbana (o rururbana) y rural de la comarca también implica la necesidad de dotar de una adecuada oferta a los municipios de montaña, que igualmente se verían beneficiados de estas medidas.

Todo ello debería ser complementado con expediciones directas por carretera entre los distintos municipios de la subárea y sus centros de referencia, aprovechando así las ventajas de flexibilidad del autobús para acceder a destinos alejados del ferrocarril, como los hospitales de la Plana y Sagunt, la UJI o el Campus de Tarongers de la Universidad de València, con servicios especialmente dirigidos a atender a estos tráficos.

En cualquier caso, la red de autobuses y la de Cercanías no pueden seguir ajenas la una de la otra, pues supone una considerable merma en la oferta de servicios que podría prestarse a las localidades de la subárea y un enorme desaprovechamiento de unos recursos que ya quisieran para sí el resto de comarcas castellanenses.

Capítulo 8. Área de Castelló

El servicio urbano de Castelló

Los tráficos internos del término municipal de Castelló, con más de siete millones de viajeros, superan ampliamente, casi llegando a doblar, a las cifras de usuarios del conjunto de líneas interurbanas de la provincia. Este significativo peso requiere que el servicio urbano de la capital sea analizado de forma específica, pues sus magnitudes, características, evolución y problemática son, asimismo, propias. Como ocurre con los servicios interurbanos, la evolución del urbano castellonense comparte las tendencias comunes que afectan a la mayoría de ciudades medias españolas, si bien el contexto urbano de la ciudad Castelló, así como las decisiones y políticas adoptadas en cada momento, acaban determinando su configuración característica.

1. Precedentes: el tranvía a vapor

La existencia de un doble núcleo urbano en la ciudad de Castelló, con el caserío marítimo del Grau, ha sido históricamente un condicionante de gran relevancia en la configuración de la red urbana de transporte público, independientemente del medio empleado y de su titularidad.

El primer precedente de la existencia de un medio de transporte público entre ambos núcleos data de agosto de 1888, cuando fue inaugurado el primer tramo del tranvía a vapor, precisamente en la sección correspondiente entre Castelló y el Grau. Se realizaban por entonces nueve servicios diarios de ida y vuelta, registrándose buenas cifras de tráfico desde el principio, especialmente en verano con la afluencia de bañistas a las playas.¹ El siguiente año, 1889, se prolongó la línea hasta Almassora y Vila-real, y aunque circulaba en parte por el interior del casco urbano de la capital, no se empleaba como servicio urbano, pues sólo efectuaba parada en las estaciones y apeaderos establecidos.

2. Las primeras líneas

Los primeros servicios en automóvil que pueden considerarse de carácter urbano no aparecieron hasta el verano de 1920, cuando diversos transportistas establecieron, con camiones y ómnibus, servicios de viajeros entre Castelló y su distrito marítimo, aprovechando el insuficiente servicio que

¹Juan Peris Torner, “El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana”, en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 92-93 y 97.

prestaba el tranvía.² Estos servicios eran por lo general desorganizados y poco sistemáticos, aunque ofrecían, entre los distintos operadores, frecuencias de alrededor de una hora.³ Circulaban todos ellos por el antiguo *camí de la mar* (actual avenida Hermanos Bou), con salida desde la actual plaza Borrull (donde se encontraba también la estación del tranvía) y realizando un cambio de sentido al llegar al Grau.

En aplicación del Real Decreto de 4 de julio de 1924, la regulación de esta línea fue atribuida al Estado, pues a pesar de discurrir en su totalidad por el interior de un mismo término municipal, al tratarse ésta de una vía entonces de titularidad provincial, según el criterio demanial imperante todavía en el citado real decreto, su regulación correspondía al Estado y no al Municipio.⁴ Fue este el inicio de una situación legal un tanto incoherente que, en ocasiones, ha sido objeto de controversia, como se verá.⁵ En cualquier caso, atendiendo a la clasificación establecida por la Real Orden de 11 de diciembre de 1924,⁶ el servicio fue clasificado como de clase C (urbano), y por tanto no sujeto a explotación en exclusiva.

Celebrada la correspondiente subasta, la concesión de la línea fue adjudicada en 1925 a José Soler Oliva, uno de aquellos primeros transportistas que en 1920 inició su explotación, estableciendo tres viajes diarios de ida y vuelta⁷. En 1927 el itinerario se prolongó hasta la playa del Pinar en algunas expediciones, con circulación de 7 a 22 horas⁸, mejorándose así el servicio respecto al del tranvía. El siguiente año, 1928, se incorporó un nuevo operador, Manuel Garrido Salado,⁹ ofreciendo teóricamente entre ambos frecuencias de una media hora en verano, aunque en la práctica fuera bastante caótico. Eran habituales las aglomeraciones, sobre todo en verano cuando el tráfico se multiplicaba.¹⁰

En 1929, tras casi una década de especulaciones, Soler propuso al Ayuntamiento el establecimiento de toda una red de autobuses urbanos en la ciudad,¹¹ que por entonces contaba con unos 36.000 habitantes. El proyecto, aprobado con algunas modificaciones por la Comisión Permanente del 25 de enero de 1929, contemplaba cuatro líneas por el interior del casco urbano: una transversal entre las estaciones, una longitudinal, otra circular y otra interior.¹² A éstas se sumaba una quinta, de prolongación en el Grau, y una sexta, de circulación sólo estival, hacia la denominada como

²H. de C, 19 de julio de 1920.

³Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 544.

⁴Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 125-126.

⁵Y que parece que acabará finalmente resolviéndose de prosperar la propuesta de segregación de líneas urbanas contemplada en el nuevo mapa concesional valenciano. *Projecte CV-006 Castelló-Metropolitana Sud*, p. 9.

⁶Real orden aprobando el reglamento redactado por la Junta Central de Transportes mecánicos rodados. *Gaceta de Madrid*, 16 de diciembre de 1924.

⁷H. de C, 1 de octubre de 1925.

⁸H. de C, 18 de julio de 1927.

⁹H. de C, 13 de marzo de 1928.

¹⁰H. de C, 5 de julio de 1930 y Sergio Ferrer de Almenara, *El Grao, mi Grao*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2001, p.97.

¹¹H. de C, 8 de enero de 1929.

¹²Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 25 de enero de 1929, AHMC.

“Ciudad Jardín”,¹³ zonas residenciales del oeste donde se ubicaban las villas (*masets*), habituales residencias veraniegas de la burguesía local, que llevaba años reclamando este servicio.¹⁴ Se sumaban todas ellas a la ya existente Castelló-Grau, con la que, además, se coordinaría la línea 1:

- Línea 1: Estación OGC-Estación Norte.
- Línea 2: Cuartel de San Francisco-Carretera de Madrid.
- Línea 3: Circular.
- Línea 4: Plaza de la Paz-Pla de Sant Roc.
- Línea 5: Avenida del Puerto-Playa del Pinar.
- Línea 6: Doctor Clará-“Ciudad Jardín”.

Este primer servicio urbano se puso en marcha a principios de julio de aquel año,¹⁵ aunque sólo consta el funcionamiento de la primera línea, así como de la 5 y 6. De esta última hay constancia de circulación hasta, al menos, el verano de 1934, con bastante éxito de público, con unas cuatro expediciones diarias de media cada temporada.¹⁶

Por su parte, la línea del Grau mantuvo durante toda la década de los 30 su frecuencia teórica de alrededor de media hora, con servicios estivales nocturnos desde, al menos, julio de 1930.¹⁷ Las presiones ejercidas por la explotadora del tranvía a vapor, para la que el autobús suponía una seria competencia,¹⁸ y la vaguedad administrativa en que se encontraba la concesión de la línea,¹⁹ crearon diversas dificultades a Soler y Garrido, llegando a suspenderse temporalmente el servicio de autobuses a finales de diciembre de 1932.²⁰ Finalmente se pudo llegar a un acuerdo entre los operadores de ambos, coordinándose las salidas para evitar expediciones coincidentes.²¹ Todo ello, no obstante, no acabó con la rivalidad entre ambos medios, aunque los dos siguieron prestando un servicio irregular, con múltiples deficiencias y grandes aglomeraciones en verano.²²

En general, el servicio urbano de la capital durante toda la preguerra, en las dos únicas líneas que pueden considerarse operativas (Grau y “Ciudad Jardín”) tenían un marcado componente estacional y vacacional. A la vista de las informaciones que aparecían en la prensa del momento, la línea a los *masets* era empleada casi exclusivamente por los castellonenses que disponían de una segunda

¹³Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 28 de mayo de 1929, AHMC.

¹⁴*H. de C*, 19 de julio de 1920.

¹⁵*H. de C*, 2 de julio de 1929 y 6 de julio de 1929.

¹⁶*H. de C*, 20 de junio de 1934.

¹⁷Laborables hasta las 0 horas, festivos hasta la 1 (*H de C*, 5 de julio de 1930).

¹⁸La hasta entonces compañía explotadora del tranvía, que arrastraba coeficientes negativos de explotación, decidió en 1931 abandonar la explotación, renunciando a favor del Estado, que se hizo cargo de la misma, evitándose así la suspensión del servicio (Juan Peris Torner, “El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana”, en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, pp. 105-107).

¹⁹Expediente de adjudicación de la línea Castelló-Grau, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 20 C10.

²⁰*H. de C*, 26 de diciembre de 1932.

²¹*H. de C*, 29 de diciembre de 1932. Desarrollado por Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, pp. 128-129.

²²Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, p. 133.

residencia en aquella zona, y debían desplazarse al centro a sus quehaceres. El perfil del usuario de esta línea era, pues, en buena medida, el de un empresario o profesional liberal de posición desahogada.²³

La del Grau ofrecía un perfil más amplio y popular, destacando su uso por parte de las vendedoras de pescado que acudían a la lonja para abastecerse y regresaban a Castelló con el género en autobús.²⁴ A estos usuarios fijos se sumaban, en verano, los castellonenses que acudían a las playas, en un número que desbordaba, como se ha visto, la propia capacidad de los tranvías y autobuses.

Plano 1. Líneas urbanas de Castelló en 1929, según la propuesta de Soler y las modificaciones del Ayuntamiento. Se excluye la línea 5, con recorrido limitado al Grau.

Fuente: Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 25 de enero y 28 de mayo de 1929, en AHMC. Elaboración propia sobre plano de la ciudad de Castelló de 1926, de Paco Carbó, en Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad y su término municipal*, p. 18.

²³H. de C, 10 de julio de 1929.

²⁴Sergio Ferrer de Almenara, "El camí de la mar", *Grau Històric* (blog), 28 de octubre de 2010, [en línea] <http://grauhistoric.blogspot.com.es/2010/10/1945-el-cami-de-la-mar.html> (consultado 12 de diciembre de 2017).

De las seis líneas inicialmente proyectadas, sólo consta el funcionamiento de las líneas 1, 5 y 6. En 1928 se había incorporado otro operador a la línea del Grau, Manuel Garrido Salado. Imagen 1 (arriba izq.) anuncio aparecido en la prensa local en julio de 1929, en el que Soler publicita los servicios de verano para aquel año. Imagen 2 (dcha.) horarios vigentes para el verano de 1932 en las líneas al Grau y los *masets*. Imagen 3 (abajo izq.) la familia Garrido posa junto a un autobús.

Auto-Omnibus Soler

Siendo indispensable dar a conocer y con el mayor detalle lo que la afluencia de viajeros reclama, déjase coordinado y con el cuadro que sigue, cuanto son

SERVICIOS DE VERANO

Para la línea 5.ª Playa del Pinar; permanente desde las 7 a las 22 horas
 » » » 6.ª Hoteles y masets del Oeste. (Avenidas de Alcora, Villarreal, Gimeno y Gran Vía).
 Facultativa: A las 8, 9/2, 13/2 y 16/2 horas.

Los servicios que se describen tienen correspondencia con lo que es línea 1.ª interior; que expone la Circular de Mayo último autorizada por el Excmo. Ayuntamiento.

Castellón 1.º de Julio de 1929.
 LA GERENCIA.

NOTA.—El viajero que utiliza los tres servicios prenotados realiza una rápida, amena y completa excursión de turismo, de 10 kilómetros de recorrido, en los que disfruta del ambiente señorial de los jardines perfumados de la alta villa; de la esplendidez de la ciudad, de los aromas balsámicos de la huerta y de las frescas brisas del mar Mediterráneo; a lo que se unen los oloríficos y reconstituyentes oxígenos del Pinar castellonense y completa la línea de casetas de baños que forman artístico panorama.

Autobuses "SOLER"

Servicio de verano

A partir del día 26 de Junio registrarán los precios y horarios siguientes:

Servicio ordinario:
 Desde de las 7 de la mañana hasta las 10 de la noche
 Precios —Castellón-Grao, 0'25 pesetas. Castellón Grao Playa 0'45 (o viceversa).

Servicio extraordinario:
 Desde las 10 hasta las 12 de la noche,
 Este servicio solo regirá los domingos y días festivos,
 Precios; Castellón Grao 0'25 Castellón-Grao-Playa 0'45 (o viceversa)

A partir de las 10 de la noche días no festivos, y de las 12 de la noche días festivos solo dispondrá el público de servicios especiales.

Notas.—La empresa dispone que en el servicio de verano todos sus coches llegan a la Playa del Pinar. El servicio de verano se dará por terminado el 30 de Agosto. Se despachan abonos de 50 viajes de Castellón Grao y Castellón Grao Playa.

Servicio "masets"

A partir del día 1.º de Julio registrará para el servicio de los "masets" el horario siguiente:

Salidas de Castellón para Avenida Alcora a las nueve de la mañana, una y media, tres y media y ocho de la tarde.

Fuente: Imágenes 1 y 2, *H. de C.*, 6 de julio de 1929 y 25 de junio de 1932; imagen 3, archivo Sucine.

Castelló empezó a padecer en la década de los 60 los primeros problemas de tráfico, lo que junto con otras circunstancias propició la creación de un servicio urbano, inaugurado en 1961 y operado por la empresa La Valenciana, que también se hizo cargo de la explotación del trolebús. En 1966 el servicio urbano se completó con la línea 4, no inaugurándose ninguna más durante las siguientes dos décadas. Imagen 4 (arriba izq.) la prensa local empieza a hacerse eco de los atascos y problemas de circulación de la ciudad. En la foto, al fondo, se puede ver uno de los trolebuses. Imagen 5 (dcha.) anuncio en prensa con el recorrido y horarios de la nueva línea 4. Imagen 6 (abajo izq.) antigua placa indicadora de parada de esta línea, que hasta hace pocos años todavía permanecía en el grupo Lourdes.

Fuente: Imágenes 4 y 5, *Mediterraáneo*, 19 de julio de 1969 y 23 de abril de 1966; imagen 6, colección del autor.

Durante la Guerra Civil la empresa de Soler quedó bajo control obrero, continuándose con el servicio hasta su completa suspensión en los meses finales de la contienda²⁵. En junio de 1938 el servicio de autobuses se restableció únicamente en la línea del Grau, con Soler ya en exclusiva. La explotación del tranvía, por su parte, corrió a cargo en un primer momento del Regimiento de Ferrocarriles, siendo posteriormente desmilitarizado y pasando a depender de Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE) en septiembre de 1939. El servicio regular, sin embargo, no se restableció, en condiciones muy precarias, hasta 1940.²⁶

Esta precariedad era padecida también por el autobús, realizándose el servicio con un material móvil maltrecho recuperado de la guerra, con numerosas limitaciones por la escasez de neumáticos y combustible,²⁷ recurriéndose durante varios años al gasógeno.²⁸ También la estrechez y el mal estado de la vía suponían un problema añadido al servicio. De los once coches que llegaron a estar asignados a la línea en 1932 en verano, se pasó a los seis del verano de 1948,²⁹ con salidas aproximadamente cada media hora y 15 expediciones diarias,³⁰ realizándose unos 9.800 viajes durante la temporada de verano de 1947, que se sumaban a las 24 circulaciones diarias del tranvía.³¹ En el verano de 1948 se recuperaron las expediciones hasta la Playa del Pinar.³²

El perfil del usuario de esta línea no difería en absoluto del de la preguerra, como tampoco desaparecieron los hacinamientos estivales, a pesar que fue mejorándose paulatinamente el servicio, lográndose en 1958 una frecuencia (teórica) de 15 minutos en verano y media hora en invierno, con circulación de 7 a 22 horas,³³ muy similar a la actualmente vigente. Se prestaban también servicios especiales nocturnos, pero sólo en fechas señaladas del Grau como San Pedro o Ntra. Sra. del Carmen.³⁴

3. La expansión de los 60. El servicio urbano y suburbano de autobuses

La década de los 60 trajo consigo un importante cambio en la configuración del transporte urbano, en buena parte consecuencia de las profundas transformaciones que estaba experimentando la ciudad. Por una parte, a nivel demográfico, Castelló alcanzaba en 1960 los 62.493 habitantes, lo que suponía un incremento de la población de casi diez mil personas en una década, en buena medida procedentes de la inmigración provincial y nacional. Parte de esta nueva población se había

²⁵H. de C, 26 de septiembre de 1936.

²⁶Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 108.

²⁷Comunicaciones de incidencias en la línea del Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-31.

²⁸Sergio Ferrer de Almenara, "El camí de la mar", *Grau Històric* (blog).

²⁹AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

³⁰Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, p. 315.

³¹Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, p. 147.

³²Solicitud de cupo de carburantes para los servicios de verano en la línea Castelló-Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

³³Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 21.

³⁴*Mediterráneo*, 16 de julio de 1939.

establecido en grupos de viviendas de nueva construcción situados en la periferia urbana, rompiendo el tradicional esquema de ciudad compacta. Los residentes en estos grupos periféricos, carentes de la mayoría de servicios básicos, necesitaban desplazarse al centro para prácticamente todo, surgiendo unos flujos de movilidad urbana y periurbana hasta entonces inexistentes.

Paralelamente, Castelló experimentó a partir de aquellos años un crecimiento urbanístico de su centro urbano caracterizado por «la construcción de grandes bloques con elevadas densidades de población para optimizar el elevado coste del metro cuadrado de suelo en una zona en la que el regadío citrícola era sagrado».³⁵ Esto supuso multiplicar de una manera casi insostenible la densidad de población de su casco histórico, poniendo al límite una serie de infraestructuras (entre ellas, las vías de circulación) que no estaban, ni mucho menos, concebidas para soportar tales aglomeraciones humanas.³⁶

A estas dos circunstancias vino a sumarse el incremento del parque móvil experimentado a partir de los años 50, primero con motocicletas y después, a partir de los 60, con turismos, que junto con la saturación del centro y la insuficiencia de las vías de comunicación comenzaron a provocar los primeros atascos a finales de la década de los 50. Todos estos condicionantes se mantuvieron e incrementaron a lo largo de las siguientes dos décadas, modificando profundamente la configuración urbana y condicionando la movilidad, como se verá.

En cuanto al transporte público, la ciudad vivió, en sólo tres años, la aparición de dos nuevos medios y la desaparición de uno histórico, la Panderola. En el año 1942 se comenzaron a impulsar por parte de diferentes administraciones dos proyectos que acabarían fracasando con el tiempo. El primero de ellos, promovido por el Estado, fue el plan de electrificación y conversión a vía métrica del tranvía a vapor, una actuación del todo necesaria para garantizar la supervivencia de este medio en el futuro. El segundo proyecto, auspiciado por la Diputación, fue la creación de la Red de Trolebuses de la Plana (RTLTP) que finalmente constaría de una única línea desde el Grau hasta Villarreal. Peris Torner resume certeramente la situación que se creó:³⁷

Ambos proyectos –electrificación del TOGC y trolebuses– coincidentes, supusieron un grave error, fruto de la descoordinación en la política de transportes de la época. La Diputación unilateralmente defendió su red de trolebuses y la Administración central (...) no favoreció el desarrollo efectivo del proyecto de electrificación y conversión a vía métrica del tranvía. Esta actuación inició el declive del TOGC y de su pervivencia como futuro medio de transporte integrador de toda el área metropolitana de la Plana, al establecer itinerarios paralelos entre ambos sistemas, distraer recursos y priorizar el

³⁵Javier Soriano Martí, "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 167.

³⁶Ortells hace un exhaustivo análisis del fenómeno urbano de la capital de la Plana (Vicent Ortells Chabrera, *Geografía Urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*, pp. 123-153).

³⁷Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 108.

trolebús sobre lo que el TOGC tenía de aprovechable. Hasta tal punto se dilataron las actuaciones en ambos sistemas (...) que en el caso de electrificación del TOGC quedó obsoleto y el trolebús, cuando fue inaugurado, era considerado un medio de transporte claramente en desuso.

En 1960 la Hispano de Fuente En Segures (HIFE) absorbió a la empresa de Soler, haciéndose cargo así de la línea del Grau,³⁸ con 33 expediciones diarias en verano, de 6 a 23 horas.³⁹ Aquel mismo año, esta misma empresa presentó también ante el Ayuntamiento un proyecto de servicio urbano de autobuses, de dos líneas en combinación con la del Grau, en respuesta a la decisión del Pleno de estudiar la implantación de un servicio de estas características.⁴⁰

Pese a comenzar HIFE la prestación de este servicio a modo de prueba, en la subasta pública celebrada en 1961 se adjudicó su explotación, junto con la del trolebús, a la única empresa que se presentó al concurso:⁴¹ la compañía La Valenciana, S.A.⁴² Fue, por tanto, esta mercantil la encargada de poner en marcha el primer servicio urbano contemporáneo, cuya estructura básica aún se mantiene vigente. Estaba formado por las siguientes líneas, dos longitudinales y otras tantas transversales, una de las cuales completamente urbana y otra suburbana, junto con una especial.⁴³

- Línea 1: Avenida València-Matadero.
- Línea 2: Teodoro Izquierdo-Grupo Virgen del Lidón.
- Línea 3: Paseo Morella-Avenida Cernuda y Velasco.
- Línea 5: Plaza Rey don Jaime-Lledó (circulación sólo sábados y domingos).
- Línea 6: Plaza Rey don Jaime-Benadressa.

Por su parte, la línea del Grau pasó a estar operada por hasta tres sistemas de transporte de tres empresas distintas, que circulaban todos ellos por la misma avenida: el tranvía (EFE), el trolebús (La Valenciana, S.A.) y el autobús (HIFE), generando una gran competencia que socavaría su rentabilidad, en especial del tranvía, el más desfasado de los tres.⁴⁴

La titularidad estatal de la línea del Grau, a pesar de transcurrir en su totalidad por un mismo término municipal, ha sido históricamente objeto de controversia, que alcanzó en 1962 su mayor grado. Aquel año La Valenciana, S.A. comenzó a explotar también esta línea al considerar que se

³⁸*Mediterráneo*, 29 de junio de 1960.

³⁹Comunicaciones varias entre las empresas Soler e HIFE y el Gobierno Civil, sobre la línea del Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Grao.

⁴⁰Actas del Pleno del 2 de febrero de 1959 y de la sesión de la Comisión Permanente del 5 de octubre de 1960, AHMC; Solicitud de HIFE de una línea entre Castelló y el Lledó como prolongación de la del Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HIFE.

⁴¹Al parecer las condiciones finales de explotación, a riesgo y ventura del concesionario, no convencieron a ninguna otra empresa, según el testimonio de Francisco Madrid, ex consejero delegado de HICID, en entrevista oral.

⁴²*Mediterráneo*, 14 de septiembre de 1961.

⁴³*Mediterráneo*, 25 de octubre de 1961.

⁴⁴Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 109.

trataba de un servicio urbano,⁴⁵ lo que provocó la interposición de una demanda por parte de HIFE al entender que se trataba de una concesión adjudicada a ésta en exclusiva.⁴⁶

Plano 2. Líneas urbanas de Castelló en 1961

Fuente: Actas de la Comisión Permanente del 5 de octubre de 1960, AHMC; Elaboración propia sobre plano de la ciudad de Castelló de 1963, de Paco Carbó, en Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad y su término municipal*, p. 19.

⁴⁵ Acta del Pleno del Ayuntamiento de 29 de marzo de 1962, AHMC.

⁴⁶ Actas de la sesión de la Comisión Permanente, varias sesiones en 1962 (10 de enero, 17 de enero, 28 de febrero, 11 de abril, 17 de abril, 2 de mayo, 9 de mayo, 16 de mayo, 13 de junio, 20 de junio, 4 de julio, 20 de julio, 22 de agosto, 14 de septiembre, 17 de septiembre, 10 de octubre, 24 de octubre, 28 de noviembre y 28 de diciembre). Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Valencia, de 18 de mayo de 1963, y Auto de la misma Sala de 31 de mayo de 1963, obligando a La Valenciana a suspender el servicio al Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta general.

Puesto que, en definitiva, se trataba de un conflicto provocado por ciertas indeterminaciones de la legislación de transportes de 1947 y la indefinición del concepto legal de casco urbano,⁴⁷ el objeto de la disputa estribaba en determinar si el Grau formaba parte del casco urbano de la ciudad o no. Tras varias sentencias y recursos, los tribunales dictaminaron que el Grau no podía considerarse como casco urbano al no estar unido sin solución de continuidad a Castelló, debiendo considerarse la línea como interurbana, y por tanto de titularidad estatal.⁴⁸

La naturaleza interurbana de esta línea se ha mantenido desde entonces a pesar del crecimiento de ambos núcleos, aunque la transferencia de su titularidad a favor del Ayuntamiento ha sido una histórica demanda municipal. Criterios demaniales y organizativos han concurrido en esta reclamación, pero también económicos, pues la del Grau ha sido siempre una de las líneas con mayor tráfico (y rentabilidad) de la provincia, lo que también ha contribuido en la negativa para su traspaso, como se desarrolla más adelante.

Dejando de lado esta cuestión, aquel año de 1962 se inauguró la prolongación de la avenida Cernuda y Velasco (avenida del Mar) hasta el Grau, desviándose por ella algunas expediciones.⁴⁹ Por otra parte, tras la definitiva suspensión del servicio del tranvía en 1963, fueron absorbidos por el autobús buena parte de sus usuarios, duplicándose el servicio con salidas en invierno cada 15 minutos, que continuaron siendo del todo insuficientes en verano para atender a la demanda,⁵⁰ registrándose 1.856.273 usuarios en 1965.⁵¹ En cuanto al servicio propiamente urbano, ofrecía unas cifras de utilización de en torno a los siete mil usuarios diarios y un millón anuales en 1967.⁵² Se prestaba con siete coches con frecuencias de en torno a media hora.

En 1966 se inauguró una nueva línea transversal, la 4 (Grupo San Lorenzo-plaza Fadrell, prolongada poco después hasta Grapa),⁵³ con la que se completó la red urbana, cuya estructura básica quedó prácticamente inalterable durante las siguientes casi tres décadas, salvo modificaciones puntuales como la ampliación en 1967 del itinerario de la línea 1 hasta la recién inaugurada Residencia del Sagrado Corazón (actual Hospital General).⁵⁴ Por aquel entonces se había implantado la figura del agente único, suprimiéndose los cobradores.⁵⁵ Las frecuencias oscilaban entre los 20 minutos de la línea 1 hasta los 60 de las líneas 4 y 6, pasando por los 30 de la 2 y los 40 de la 3, aunque ya se ha indicado que eran habituales los retrasos.⁵⁶

⁴⁷Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 231-234.

⁴⁸Actas de la sesión de la Comisión Permanente de 16 de octubre de 1963, AHMC.

⁴⁹Actas de la sesión de la Comisión Permanente de 2 de mayo de 1962, AHMC; *Mediterráneo*, 5 de junio de 1962.

⁵⁰Solicitudes de incremento de expediciones en la línea del Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Grao.

⁵¹Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, p. 105.

⁵²*Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

⁵³Actas de la sesión de la Comisión Permanente de 6 de abril de 1966, AHMC.

⁵⁴Actas de la sesión de la Comisión Permanente de 6 de septiembre de 1967, AHMC.

⁵⁵*Mediterráneo*, 28 de septiembre de 1966.

⁵⁶*Mediterráneo* publicó a lo largo del mes de enero de 1974 una interesante serie de artículos sobre el estado del

Plano 3. Líneas urbanas de Castelló en 1967

Fuente: Actas de la Comisión Permanente del 5 de octubre de 1960, 6 de abril de 1966 y 6 de septiembre de 1967, AHMC; Elaboración propia sobre plano de la ciudad de Castelló de 1963, de Paco Carbó, en Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad y su término municipal*, p. 19.

Aquel mismo año la línea del Grau pasó a estar operada por la empresa Hispano del Cid, S.A.,⁵⁷ que había asumido buena parte de los servicios de HIFE en la provincia. Esta nueva empresa estableció a lo largo de los siguientes años nuevos itinerarios por la avenida del Mar y el nuevo Paseo Marítimo,⁵⁸ dando así servicio a la nueva zona residencial que se estaba urbanizando a lo largo de la playa del Pinar. El servicio de trolebuses, por su parte, fue suspendido en 1969,⁵⁹ debiendo asumir el autobús la totalidad del tráfico entre Castelló y el Grau, lo que agravó aún más las aglomeraciones veraniegas.⁶⁰ Se prestaban también por entonces servicios nocturnos para

servicio urbano de autobuses (*Mediterráneo*, 5, 8, 10, 11 y 18 de enero de 1974).

⁵⁷BOE, 16 de diciembre de 1966

⁵⁸Como hijuelas de la concesión, según consta en los expedientes de adjudicación, en AGA, IDD (04)084, Caja 620, Exptes. 8948, 8951 y 8952.

⁵⁹Acta de la sesión del Pleno del Ayuntamiento de 31 de mayo de 1969, en AHMC.

⁶⁰*Mediterráneo*, 2 de agosto de 1972.

acontecimientos concretos, como bailes o fiestas.⁶¹ No parece que se atendiera otra histórica demanda grauera de realizar prolongaciones puntuales hasta el estadio Castalia o la Plaza de Toros.⁶²

4. La crisis del servicio urbano: años 70 y 80

El gran incremento del parque móvil de turismos experimentado a partir de 1965 marcó el inicio de una época, actualmente vigente, que Sanchis Deusa calificó como «la era del turismo utilitario en la sociedad valenciana»,⁶³ aunque se podría hacer igualmente extensiva a toda España. Esta tendencia, que se inició en las fechas señaladas, mantuvo un crecimiento constante hasta los años 80 (salvo un pequeño descenso entre los años 1967-1970), para alcanzar sus cotas más altas de incremento en el cuatrienio 1971-1974.⁶⁴

Las consecuencias que para el transporte urbano castellonense acarreoó esta generalización del uso del automóvil de turismo,⁶⁵ junto con el aumento de población de la ciudad,⁶⁶ fueron muy negativas, en una doble dirección: por una parte, por la disminución de usuarios del transporte público que supuso; por otra, por las retenciones y colapsos que generó en el tráfico rodado de la ciudad,⁶⁷ provocando numerosos atascos en los que se veían también inmersos los autobuses, lo que derivaba en una disminución de su velocidad comercial y un incumplimiento de los horarios.⁶⁸

Esta doble problemática acabó generando un bucle contraproducente: el incremento del uso del vehículo particular generaba atascos, que a su vez afectaban a los parámetros del servicio urbano, volviéndolo cada vez más deficiente, por lo que perdía usuarios que optaban por desplazarse en su propio coche, agravando el problema inicial. El usuario medio del transporte urbano quedó reducido prácticamente a la denominada población cautiva, esto es, amas de casa, jubilados y jóvenes: aquellos grupos sociales que, por edad o condición, no podían desplazarse en automóvil.⁶⁹ El número total de usuarios, por tanto, fue disminuyendo paulatinamente, una circunstancia que también afectó a la línea del Grau, aunque siguió presentando picos de tráfico algunos domingos de verano.⁷⁰

⁶¹*Mediterráneo*, 29 de junio de 1966.

⁶²Actas de la sesión de la Comisión Permanente de 17 de abril de 1962, AHMC.

⁶³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 245.

⁶⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 245-246.

⁶⁵Uso muchas veces indiscriminado, para recorrer distancias muy cortas. La mentalidad del momento consideraba el desplazamiento en el turismo particular como la opción ideal para la movilidad urbana, como se desprende de noticias como las que publica *Mediterráneo*, 20 de abril de 1969, 25 de julio de 1971 y 25 de mayo de 1979.

⁶⁶Que alcanzó los 93.968 habitantes en 1970. "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 14 de diciembre de 2017).

⁶⁷Ya de por sí complicado por la configuración urbana, la excesiva densidad de población del casco histórico y la inadecuación de las vías. Varios artículos denuncian esta situación, como los publicados en *Mediterráneo*, 20 de junio de 1976 y 12 de agosto de 1976, o los recogidos en las imágenes 4 y 7 de este capítulo.

⁶⁸*Mediterráneo*, 5 de enero de 1974.

⁶⁹*Mediterráneo*, 5, 8, 10, 11 y 18 de enero de 1974.

⁷⁰*Mediterráneo*, 8 de febrero de 1972.

Esta disminución de usuarios provocó, lógicamente, una reducción de los ingresos por recaudación y un aumento del déficit de explotación, en unos servicios que se prestaban completamente a cuenta y riesgo de las concesionarias. Esta circunstancia era especialmente problemática en el caso del servicio urbano. Los problemas económicos, que ya obligaron en 1969 a La Valenciana, S.A., a abandonar el servicio y subrogarlo a una nueva sociedad creada al efecto, Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. (ACCSA),⁷¹ ligada accionarialmente a HICID, continuaron y se agravaron con la nueva operadora.

La disminución de casi seiscientos mil usuarios en el servicio urbano durante la segunda mitad de los 70,⁷² a pesar del incremento de la población, puso en graves aprietos a la concesionaria, con un déficit de explotación que impedía afrontar las mejoras imprescindibles: renovación y ampliación del parque móvil, mejora de frecuencias y cobertura de líneas, etc. El servicio era sumamente deficiente y no se había adaptado en absoluto al crecimiento tanto poblacional como urbanístico de la ciudad, que a lo largo de la década de los 70 superó los cien mil habitantes. Aunque, como apunta Soriano,⁷³ el crecimiento urbano de Castelló en estas décadas fue fundamentalmente vertical, con un aumento de la densidad de población en las zonas ya edificadas, más que en la urbanización de nuevas áreas, el surgimiento de zonas de expansión urbana no supuso prácticamente ningún cambio en la estructura de líneas,⁷⁴ salvo la prolongación de la L3 hasta el polígono Rafalafena y los grupos San Agustín y San Marcos y la L4, en expediciones alternas, hasta el grupo Lourdes.⁷⁵ En definitiva, las deficiencias del servicio disuadían cada vez más a los usuarios, lo que acababa agravando aún más el problema.

En la línea del Grau, HICID suprimió hasta 20 expediciones en 1976,⁷⁶ pasando a una frecuencia de 20 minutos en invierno y 15 en verano.⁷⁷ Este empeoramiento de los parámetros del servicio, unido a la generalización del uso del vehículo particular, así como una disminución del atractivo turístico de las playas del Grau por la pérdida de las condiciones higiénicas por la industrialización del entorno, provocaron una disminución del tráfico en la línea, con más de medio millón de viajeros menos en una década, registrándose 1.250.758 usuarios en 1977.⁷⁸

El compromiso que el Ayuntamiento contrajo al firmar en 1981 la renovación de la concesión del servicio urbano de asumir la deuda de la empresa si ésta superaba los 34 millones de pesetas,

⁷¹Acta de la sesión del Pleno del Ayuntamiento de 31-5-1969, AHMC.

⁷²*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1981.

⁷³Javier Soriano Martí, "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 167.

⁷⁴Quedaban sin servicio el PERI 18 o la avenida del Lledó, entre otras zonas, según un estudio de la Universitat Politècnica de València de 1993. Aunque no se ha podido localizar el original, la prensa local se hizo eco del mismo: *Mediterráneo*, 17 de agosto de 1993.

⁷⁵*Mediterráneo*, 22 de enero de 1976.

⁷⁶*BOP*, 24 de enero de 1976.

⁷⁷Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 65-66.

⁷⁸Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 65-67 y 105.

permitió la adopción de unas tímidas mejoras, como la adquisición de cuatro minibuses.⁷⁹ También se llevaron a cabo en los años 80 las primeras medidas de carácter social, asumiendo el consistorio parte del coste de los billetes a partir de 1982.⁸⁰ Otras novedades fueron la aprobación en 1983 de los primeros abonos o la implantación de la gratuidad del servicio para los jubilados y usuarios de rentas más bajas en 1985,⁸¹ que se hizo extensivo a la línea del Grau en 1986.⁸² Pese a todo, la cifra de tráfico se había hundido hasta superar a duras penas el millón de usuarios en 1986, amas de casa, jubilados y estudiantes en su inmensa mayoría.⁸³

Junto con la verticalidad, el crecimiento urbano de Castelló se caracterizó por la aparición de una serie de grupos periféricos ubicados en ocasiones en emplazamientos bastante alejados del casco urbano. Por otra parte, también habían comenzado a proliferar desde los años 70 numerosas construcciones unifamiliares, segundas residencias en su mayoría, en diversas zonas del término: la franja costera entre el aeródromo y el límite con el término de Benicàssim (avenida Ferrandis Salvador) y la Marjalería en el este;⁸⁴ el entorno de la carretera de l'Alcora, en el extremo occidental del término. A partir de los años 80, también surgieron urbanizaciones en las zonas de montaña del noroeste, alrededor de la Penyeta Roja y el Tossal Gros.

Algunas de estas urbanizaciones y grupos se encontraban servidas con las propias líneas del servicio urbano o por la del Grau:⁸⁵

- Línea 1: Grupo Lidón, Casas de la Breva, Grupo San Juan y Grupo Tombatossals. Posteriormente se establecieron tres expediciones diarias a la zona de Penyeta.
- Línea 2: Grupo Lidón. Con su prolongación hasta el Hospital General, dio también servicio a los mismos grupos que la L1.
- Línea 3: Desde 1976, llegaba a los Grupos San Bartolomé, San Enrique, San Agustín y San Marcos, e indirectamente al Grupo Tombatossals.
- Línea 4: Grupos San Arturo, San Blas, San Lorenzo, Generalitat, San Fermín, Lourdes y El Carmen.
- Línea 5: Grupo Perot de Granyana
- Línea 6: Grupos Los Cubos, San José Obrero, Reyes, Carretera de Alcora, Venta Nueva, Venta Rosita, Venta Guillamón y Venta del Pilar; indirectamente, los grupos Rosario, Perales/San Juan Bautista y Santiago.

⁷⁹*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1981 y 20 de noviembre de 1981.

⁸⁰*Mediterráneo*, 14 de mayo de 1982.

⁸¹*Mediterráneo*, 6 de abril de 1983 y 1 de septiembre de 1985.

⁸²*Mediterráneo*, 18 de julio de 1986.

⁸³*Mediterráneo*, 9 de diciembre de 1987.

⁸⁴Terrenos pantanosos que se extienden en la zona costera, ganados en su mayor parte para la agricultura.

⁸⁵Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad...*, pp. 45-80. Sobre la problemática de estos grupos, *Mediterráneo* dedica diversos reportajes en 1975 (*Mediterráneo*, 2, 6, 14 y 20 de mayo de 1975, 10, 17 y 25 de junio de 1975).

- Línea del Grau: San José de Calasanz, Virgen de la Luz, San Pedro y San Roque.⁸⁶

Todas ellas con frecuencias de entre 20 y 60 minutos, salvo el caso de la L5 que seguía circulando sólo los sábados, domingos y festivos.

Plano 4. Líneas urbanas de Castelló en 1974

Fuente: *Mediterráneo*, 5, 8, 10, 11 y 18 de enero de 1974; Elaboración propia sobre plano de la ciudad de Castelló de 1975, de Paco Carbó, en Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad y su término municipal*, p. 20.

⁸⁶A partir de 1993, se desviaron cinco expediciones en verano por el camino la Plana, dando una mínima cobertura a aquella zona de la Marjalería.

Los problemas de circulación en la ciudad, con un uso generalizado de los medios privados (imagen 7, arriba izq.), y las graves deficiencias del servicio de autobuses (imagen 8, arriba dcha.), provocaron a lo largo de los años 70 y 80 un importante descenso de usuarios (imagen 9, abajo).

Fuente: *Mediterráneo*, 7 de octubre de 1978, 29 de agosto de 1982 y 4 de marzo de 1981.

En cambio, otra serie de grupos y urbanizaciones estaban únicamente servidos por líneas interurbanas,⁸⁷ con otras tarifas y un número de expediciones, en la mayoría de casos, significativamente menor.⁸⁸ Algunas de estas líneas pasaban directamente por las inmediaciones de estos núcleos, mientras que otras lo hacían a cierta distancia, y el enlace no siempre era sencillo ni seguro. Otros grupos como el de Roquetes o Santo Domingo no disponían de ningún tipo de servicio de transporte:

- Línea Castelló-Benicàssim por Grau y Vil·les: urbanizaciones de Ferrandis Salvador. Su frecuencia fue mejorando a lo largo de los años 80 desde las 10 hasta más de 20 expediciones diarias.
- Línea Castelló-Benicàssim por Serradal (a partir de 1994, con cinco expediciones diarias):⁸⁹ Grupos Mediterráneo, Virgen del Mar y Virgen de los Milagros, así como la zona de la Marjalería próxima al camino Serradal.
- Línea Castelló-Borriol: Grupos Roser y San Roque, así como el Hospital de la Magdalena.

Aunque en 1964 la línea 3 del servicio urbano se prolongó hasta el Grupo Roser, quedó finalmente como recorrido parcial de la línea de Borriol, con quince expediciones diarias en 1967.⁹⁰ La inauguración en sus inmediaciones del Colegio Universitario de Castelló, que era servido por esta línea, permitió mejorar el servicio hasta alcanzar una frecuencia de media hora en 1997. Tras la inauguración de la Universitat Jaume I en 1991, esta línea, con cabecera en la plaza Fadrell, acabó absorbiendo buena parte del tráfico de estudiantes entre el centro y la UJI.

- Líneas Castelló-l'Alcora, Cortes, Lluçena y Villahermosa: urbanizaciones Los Olivos, Los Ángeles, La Dehesa, La Joquera, Las Galeras y otras, incluyendo las situadas en la parte norte de la carretera de l'Alcora, en el término de Borriol. Entre todas las líneas se efectuaban una media de siete expediciones diarias los días laborables.⁹¹
- Línea Castelló-Almassora: Grupos San Francisco, La Unión, Santa Teresa y Perpetuo Socorro. Expediciones cada media hora.
- Línea Castelló-Vila-real: Grupos Sagrado Corazón, San Andrés, San Bernardo, Fátima y, en menor medida, Lourdes. Expediciones cada media hora.

Los vecinos de Castelló usuarios de estas líneas no disfrutaron ni de las tarifas ni de ninguna de las ventajas del servicio urbano, como abonos, gratuidad para jubilados y usuarios de rentas más bajas. Tampoco se aplicó a todos los recorridos la gratuidad total del servicio establecida en 1990.⁹² Sólo

⁸⁷Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad...*, pp. 89-101.

⁸⁸*Mediterráneo*, 14 de octubre de 1992.

⁸⁹*Mediterráneo*, 24 de abril de 1994.

⁹⁰Actas de la sesión de la Comisión Permanente de 6 de mayo de 1964, AHMC.

⁹¹*Mediterráneo*, 15 de octubre de 1992.

⁹²Sólo se aplicó a los recorridos urbanos de las líneas de Almassora (hasta el Barranquet) y Vila-real (hasta la Ratlla) (*Mediterráneo*, 22 de febrero de 1993).

las líneas de Borriol, Almassora (hasta el grupo Perpetuo Socorro) y Vila-real (hasta la Ratlla) quedaron finalmente integradas en el marco tarifario urbano.

5. De la gratuidad a la gran expansión

En marzo de 1989, el Pleno del Ayuntamiento aprobó que el consistorio asumiría, a partir del 1 de enero de 1990, el coste total del servicio, que pasaría a ser gratuito para todos los empadronados.⁹³ Esta medida, que como ya se ha indicado se hizo extensiva al resto de recorridos urbanos, se aprobó en un momento crítico, en el que la cifra de usuarios tocaba fondo, con menos de 1,1 millones de viajeros anuales.

Tabla 1. Usuarios del transporte urbano (excepto línea Grau) y población. Años 1960-1990

Año	1960	1967	1970	1974	1980	1981	1986	1990
Usuarios anuales	-	1.000.000(*)	-	1.920.924	1.337.432	-	1.186.163	1.700.000(*)
Población	62.493	-	93.968	-	-	126.464	127.440	135.863

(*) Estimación

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 20 de diciembre de 2017); *Mediterráneo*, 2 de julio de 1967, 4 de marzo de 1981, 9 de diciembre de 1987, 3 de enero de 1990 y 5 de enero de 1991. Elaboración propia.

Gráfico 1. Usuarios transporte urbano de Castelló. Años 1967-1990

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 20 de diciembre de 2017); *Mediterráneo*, 2 de julio de 1967, 4 de marzo de 1981, 9 de diciembre de 1987, 3 de enero de 1990 y 5 de enero de 1991. Elaboración propia.

⁹³*Mediterráneo*, 17 de marzo de 1989.

Una muestra de los diversos vehículos del servicio urbano de Castelló en circulación entre los años 60 y 90. Imagen 10 (arriba izq.). Pegaso 6021 INDECASA (1961). Imagen 11 (arriba dcha.). Pegaso 5062B ICARSA (1973). Imagen 12 (centro izq.). Pegaso-SAVA 5720 ICARSA (1981). Imagen 13 (centro dcha.). Scania N113 Iclorsal Urci (1992). Imagen 14 (abajo izq.). Pegaso 5317 Unicar U90 (1987), decorado con los colores corporativos de la Universitat Jaume I. Imagen 15 (abajo dcha.). Mercedes-Benz O 305 V.O.V. (1994)

Fuente: imagen 10, colección Juan Peris Torner; imágenes 11 y 14, fotografías de J. A. Solsona, colección Miquel Segura; imagen 12, archivo *Levante de Castelló*; imagen 13, fotografía de César Mateu, archivo *Levante de Castelló*; imagen 15, fotografía de Carlos Pascual, archivo *Levante de Castelló*.

Fuente: *Boletín de Información Municipal (BIM)*, Ayuntamiento de Castelló, noviembre de 1989; Elaboración propia sobre plano de la ciudad de Castelló de 1988-1996, de Paco Carbó, en Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad y su término municipal*, p. 21.

La gratuidad, a pesar de los enormes problemas organizativos que envolvieron su implantación, permitió recuperar hasta medio millón de viajeros durante el primer año,⁹⁴ pero su alto coste (unos doscientos millones al año, superando con creces los 60 millones previstos inicialmente)⁹⁵ acabó dificultando la adopción de otras mejoras. Sí que se llevaron a cabo algunas medidas como la renovación parcial de la flota o la instalación de marquesinas,⁹⁶ pero los problemas fundamentales siguieron sin resolverse:⁹⁷ incumplimiento de horarios e inadecuada cobertura.⁹⁸ Tampoco se llevó a

⁹⁴*Mediterráneo*, 5 de enero de 1991.

⁹⁵*Mediterráneo*, 22 de marzo de 1993 y 31 de octubre de 1994.

⁹⁶*Mediterráneo*, 4 de enero de 1991.

⁹⁷*Mediterráneo*, 12 y 20 de abril de 1996.

⁹⁸Debido en gran parte a los atascos, sin que en ningún momento se planteara la habilitación de carriles reservados para

cabo la ampliación de horarios o la creación de un servicio nocturno.⁹⁹ El autobús, en 1990, sólo suponía el 13% de los desplazamientos rodados.¹⁰⁰

Plano 6. Líneas del servicio especial a la UJI, en 1991

Fuente: *Mediterráneo*, 21 de septiembre de 1991; Elaboración propia sobre plano de la ciudad de Castellón de 1988-1996, de Paco Carbó, en Francisco Carbó, *Conoce tu ciudad y su término municipal*, p. 21.

La inauguración de la Universitat Jaume I en 1991 fue un auténtico punto de inflexión del servicio urbano. La apertura de este centro educativo, importante núcleo generador de tráfico, supuso un incremento del número de usuarios, con el establecimiento, en un primer momento, de una línea permanente y tres servicios de refuerzo,¹⁰¹ a las que se sumó otra intercampus:¹⁰²

- Línea UJI: plaza de la Independencia (popularmente conocida como la Farola)-Campus carretera de Borriol-Campus Penyeta (frecuencia 15 minutos).

autobuses y taxis, una medida que fue propuesta por primera vez en el año 2000, y desestimada por el Ayuntamiento (*Mediterráneo*, 9 de marzo de 2000).

⁹⁹*Mediterráneo*, 20 de abril de 1996.

¹⁰⁰*Mediterráneo*, 4 de diciembre de 1990.

¹⁰¹*Mediterráneo*, 17 de octubre de 1991.

¹⁰²*Mediterráneo*, 8 de febrero de 1992.

- Expediciones de refuerzo desde Grupo Virgen del Lidón, plaza Borrull y Rafalafena (dos salidas por la mañana).
- Línea Campus Herrero: Campus Herrero-Farola-Campus carretera de Borriol-Campus Penyeta (tres expediciones diarias).

Ante la inauguración del nuevo Campus Riu Sec, a partir del curso 1995-1996 se unificaron las dos líneas permanentes en una intercampus: Campus Herrero-Farola-Campus carretera Borriol-Campus Riu Sec-Campus Penyeta y regreso, con frecuencia de 10 minutos por la mañana y media hora por la tarde.¹⁰³

Este servicio, con un coste estimado de unos 70 millones y financiado al 50% entre el Ayuntamiento y la UJI,¹⁰⁴ se reveló claramente insuficiente y de una escasa cobertura,¹⁰⁵ lo que repercutió en el número de usuarios, menor del esperado. Ante esta circunstancia, se acabaron suprimiendo expediciones por las tardes.¹⁰⁶ Hay que señalar, además, que estas líneas eran de uso exclusivo para los universitarios, por lo que no supusieron una mejora del servicio de transporte para el público en general.

De nuevo el alto coste que la gratuidad del servicio representaba para las arcas municipales acabó suponiendo un lastre para su mejora.¹⁰⁷ La propuesta del nuevo ejecutivo municipal presidido por José Luis Gimeno de suprimir esta gratuidad se reveló enormemente impopular,¹⁰⁸ manteniéndose hasta 1996. Para entonces, el coste acumulado del servicio superaba los mil millones de pesetas, pero el número de usuarios también se había elevado hasta 1.860.000 en 1995.¹⁰⁹ En el caso de la del Grau, el incremento de viajeros fue cuatro puntos superior al de las líneas urbanas, con 873.272 viajes gratuitos en 1992.¹¹⁰

Finalmente, en octubre de 1996 fue derogada la gratuidad, estableciéndose un nuevo sistema de acceso mediante diversas tarjetas magnéticas, cuya implantación sumió en el caos el transporte urbano durante días por la falta de previsión y ciertas características del nuevo sistema (mal funcionamiento de la banda magnética, adquisición de las tarjetas únicamente a bordo de los autobuses),¹¹¹ que nunca fueron subsanadas hasta su sustitución por la tarjeta Móbilis en 2007,¹¹² casi diez años después. Este ineficiente sistema de cobro fue una de las causas, junto con los atascos y la falta de carriles reservados, que situaron al urbano castellonense como uno de los de velocidad

¹⁰³*Mediterráneo*, 1 de octubre de 1994.

¹⁰⁴*Mediterráneo*, 21 de septiembre de 1991.

¹⁰⁵*Mediterráneo*, 10 de octubre de 1995.

¹⁰⁶*Mediterráneo*, 2 de diciembre de 1992.

¹⁰⁷*Mediterráneo*, 31 de octubre de 1994 y 16 de abril de 1996.

¹⁰⁸*Mediterráneo*, 10 y 21 de julio de 1991.

¹⁰⁹*Mediterráneo*, 16 de abril de 1996.

¹¹⁰*Mediterráneo*, 22 de febrero de 1993.

¹¹¹*Mediterráneo*, 2 y 3 de octubre de 1996.

¹¹²*Mediterráneo*, 26 de junio de 2007.

comercial más baja.¹¹³

El fin de la gratuidad, junto con el mantenimiento de la inversión municipal, supuso, por otra parte, la adopción de algunas mejoras,¹¹⁴ entre ellas la renovación y ampliación de la flota con coches con aire acondicionado y piso semibajo,¹¹⁵ alcanzando los 11 vehículos,¹¹⁶ la prolongación de la línea 2 hasta el Hospital y la creación de una nueva línea, la 8, con un recorrido circular:

- Línea 8: Hospital General-Hospital Gran Vía.

Por su parte, los servicios a la UJI se reestructuraron de nuevo por el cierre del campus de la calle Herrero, creándose de dos nuevas líneas:¹¹⁷

- Circular entre la la Farola (plaza de la Independencia), campus carretera de Borriol y campus Riu Sec, que acabaría dando lugar a la línea 7.
- Plaza Botánico Caldach-Penyeta Roja, en funcionamiento hasta el cierre de ese campus.

Se establecieron también bonos sociales, que mantenían la gratuidad para determinados colectivos.¹¹⁸ El transporte urbano de Castelló fue durante los siguientes años uno de los más baratos de España,¹¹⁹ pero también de los más deficientes, según diversos estudios.¹²⁰ Por aquellas fechas, los servicios urbanos de ciudades españolas con una población similar disponían de unas flotas de unos 30 autobuses de media en hora punta, y transportaban anualmente unos 7,2 millones de viajeros,¹²¹ cifras muy alejadas de las castellonenses, con sólo 1,7 millones de viajeros y una flota de menos de 20 coches.

En 1998, la concesión V-8502 Vilafranca-València, en la que se integraba la línea del Grau, fue convalidada por la nueva CVCS-107, sin que se modificara la situación de esta línea, de la que se establecieron seis itinerarios.¹²² Quedó así sin resolver la anormal situación de este servicio urbano cuya titularidad seguía en manos de la Generalitat, lo que restaba fluidez a la hora de aplicar cualquier mejora o modificación, al estar implicadas dos administraciones. El elevado tráfico de esta línea (que suponía prácticamente el 50% del total de la concesión)¹²³ servía para compensar el déficit de explotación de otras, algo fundamental para hacer atractiva una concesión explotada a cuenta y riesgo de la empresa. Esto sería una razón de mucho peso para justificar la reiterada

¹¹³*Mediterráneo*, 3 y 13 de enero de 1998; 3 de febrero de 2006.

¹¹⁴*Mediterráneo*, 13 de septiembre de 1996.

¹¹⁵*Mediterráneo*, 29 de mayo de 1996.

¹¹⁶*Mediterráneo*, 20 de septiembre de 1996.

¹¹⁷*Mediterráneo*, 26 de septiembre de 1996.

¹¹⁸*Mediterráneo*, 2 de abril de 1997 y 5 de marzo de 1998.

¹¹⁹*Mediterráneo*, 8 de septiembre de 1995 y 30 de septiembre de 2004.

¹²⁰No se han podido consultar los originales, por lo que se remite a los artículos de prensa que hacen referencia a los mismos: *Mediterráneo*, 3 y 13 de enero de 1998.

¹²¹Carles Fàbregas Agustí y Eduard Unzueta Nuez, "Factores que determinan la eficacia y eficiencia de un servicio de transporte urbano", en VV.AA., *El transporte público en ciudades medianas*, Ayuntamiento de Terrassa, 1998, p. 186.

¹²²*DOGV*, 6 de julio de 1998.

¹²³Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019; *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

inclusión de la línea en la concesión interurbana.

La inversión en el transporte público fue aumentando en los años sucesivos, así como la renovación y ampliación de la flota.¹²⁴ Por otra parte, la expansión urbana (PAIs Gumbau, Taixida, Censal, PERI 16)¹²⁵ y la creación de nuevos núcleos generadores de tráfico (estación de RENFE y autobuses) provocó que entre 2000 y 2001 se llevara a cabo la mayor reestructuración del servicio hasta la fecha,¹²⁶ con la creación de nuevas líneas y la integración del servicio a la UJI en la red urbana, abriéndose su utilización al público en general.¹²⁷

- Línea 1: Polideportivo Ciutat de Castelló-Hospital General (por centro). Frecuencia 30 minutos laborables/60 festivos.
- Línea 2: Polideportivo Ciutat de Castelló-Hospital General (por rondas). Frecuencia 30 minutos. No circulaba en festivos.
- Línea 3: Grupo San Agustín-Rafalafena. Frecuencia 60 minutos.
- Línea 4: Grupo San Lorenzo-Grupo Grapa. Frecuencia 30/60 minutos.
- Línea 5: Paseo Ribalta-Lledó. Circulación sólo sábados, domingos y festivos.
- Línea 6: Paseo Ribalta-Benadressa. Frecuencia 30/60 minutos.
- Línea 7: Estación-UJI
- Línea 8: Gran Vía-Hospital General. Frecuencia 60 minutos, no circulaba los festivos. Expediciones hasta las urbanizaciones Racó de la Torreta, Penyeta Roja y Tossal Gros.
- Línea 9: plaza Borrull-estación FF.CC. (circular centro hasta la estación). Frecuencia 10/30 minutos.
- Línea 10: Hospital General-UJI-San Lorenzo (circular en sentido inverso a la 8, extendiéndose por la zona occidental de la ciudad y prolongándose en 2001 a Penyeta y Tossal Gros,¹²⁸ y en 2002 al barrio Tombatossals y cuadra la Salera.¹²⁹ Frecuencia 60 minutos. No circulaba festivos ni agosto.
- Línea 11: Rafalafena-UJI. Frecuencia 20' laborables mañana/30' laborables tarde/60' festivos.¹³⁰
- Línea 12: PERI 18 (Cruz Roja)-UJI. Frecuencia 20/30/60 minutos.¹³¹

Por otra parte, aquel año 2001 se incorporó la primera conductora a la plantilla de ACCSA.¹³²

¹²⁴*Mediterráneo*, 23 de septiembre de 1998 y 1 de mayo de 1999.

¹²⁵*Mediterráneo*, 20 de abril de 2000.

¹²⁶*Mediterráneo*, 21 y 26 de febrero de 2000.

¹²⁷*Mediterráneo*, 11 de septiembre de 1999 y 13 de diciembre de 2000.

¹²⁸*Mediterráneo*, 17 de mayo de 2000 y 1 de marzo de 2001.

¹²⁹*Mediterráneo*, 18 de abril de 2002.

¹³⁰*Mediterráneo*, 8 de agosto de 2000.

¹³¹*Mediterráneo*, 8 de agosto de 2000.

¹³²*Mediterráneo*, 18 de febrero de 2003.

Plano 7. Líneas urbanas de Castelló en 2001

Fuente: *Mediterráneo*, 13 de diciembre de 2000; Elaboración propia.

Esta reestructuración de la red mejoró algunos aspectos del servicio, ampliando la cobertura gracias a las nuevas líneas e implantando los transbordos gratuitos durante una hora.¹³³ Sin embargo, seguía presentando deficiencias, denunciadas en diversas ocasiones,¹³⁴ que afectaban a parámetros básicos:

- Poca frecuencia en algunas líneas.
- Inadecuación de los horarios a las necesidades de los usuarios.
- Frecuentes retrasos.¹³⁵
- Baja velocidad comercial.

¹³³*Mediterráneo*, 1 de agosto de 2000 y 1 de agosto de 2001.

¹³⁴*Mediterráneo*, 1 de noviembre de 2001.

¹³⁵Para Norheim los retrasos son una de las deficiencias que peor efecto causan entre los usuarios (Bard Norheim, "Calidad percibida por el cliente", en *El transporte público en ciudades medianas*, p.171

- Falta de información.
- Problemas con el sistema de validación de títulos de transporte.
- Retrasos y falta de expediciones en algunas de las urbanizaciones y grupos cubiertas por líneas interurbanas.
- Insuficiente servicio en la línea del Grau, a pesar de implantarse en una frecuencia de 15 minutos.¹³⁶
- Cobertura irregular.

Plano 8. Recorridos de los diversos itinerarios de la línea al Grau Castelló en 2001

Fuente: DOGV, 6 de julio de 1998; Elaboración propia.

Sobre este último aspecto, a pesar de la conversión de los itinerarios a la UJI en servicios de uso general, seguían quedando amplias zonas de la ciudad con una deficiente cobertura (ya no había conexión directa entre la avenida València y estación y la UJI, por ejemplo), mientras que en otras llegaban a coincidir hasta tres líneas (la 10, 11 y 12 tenían el mismo itinerario entre la Farola y la UJI, mientras que ninguna línea a la universidad circulaba por la avenida de l'Alcora). Aunque este extremo no se puede confirmar oficialmente, el diseño de la red urbana parecía pensado para la realización de transbordos, pero éstos aun siendo gratuitos durante una hora, no eran viables en un servicio en el que la frecuencia de algunas líneas llegaba a ser de hasta 60 minutos, con frecuentes retrasos.¹³⁷ Tampoco resultaba operativo el servicio para los usuarios del Grau que quisieran

¹³⁶ *Mediterráneo*, 3 de julio de 2007.

¹³⁷ Era habitual incluso que a la hora de transbordar ya no fuera aplicable la gratuidad, porque había transcurrido más de una hora entre la primera validación y la segunda.

transbordar con alguna línea urbana, debido a la falta de conexiones.¹³⁸ A esto se suma el hecho contrastado que la necesidad de realizar transbordos disuade a los potenciales usuarios del transporte público, que prefieren mayoritariamente los trayectos directos, incluso si esto implica pasar más tiempo en el autobús¹³⁹.

Plano 9. Líneas que realizaban servicios periurbanos en Castelló en 2001

Fuente: DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; Elaboración propia.

¹³⁸Trasladarse en transporte público entre el Grau y la UJI podía costar cerca de hora y media (*Mediterráneo*, 1 de junio de 2005).

¹³⁹Bard Norheim, "Calidad percibida por el cliente", en *El transporte público en ciudades medianas*, p. 171.

La supresión de la gratuidad en 1996 permitió un incremento de la inversión, con una renovación y ampliación de la flota, pero los métodos de pago presentaban deficiencias que afectaban a la calidad del servicio. Imagen 16 (arriba izq.). La prensa local recogió los problemas que surgieron con la implantación del sistema de cobro. Imagen 17 (arriba dcha.). Tarjeta magnética de diez viajes, para usuarios menores de 25 años. Imágenes 18-21. Vehículos incorporados al servicio urbano en la segunda mitad de los 90. Imagen 18 (centro izq.). Iveco-Pegaso 5522 (1995). Imagen 19 (centro dcha.). Scania L113 Hispano V.O.V. II (1996). Imagen 20 (abajo izq.). Dennis Dart Hispano V.O.V. II (1999). Imagen 21 (abajo dcha.). Iveco Europolis (1999).

Fuente: Imagen 16, *Mediterráneo*, 2 de octubre de 1996; imagen 17, colección del autor; imágenes 18-20, colección Antonio Moreno; imagen 21, colección Francisco Madrid.

6. Ante una nueva movilidad: crecimiento urbano y transporte por vía reservada

Los graves problemas de transporte que venía presentando no sólo la ciudad de Castelló, sino toda el área de la Plana y el más que previsible colapso de las infraestructuras viarias de seguir incrementándose el tráfico como lo venía haciendo por entonces,¹⁴⁰ llevaron a la Conselleria d'Obres Públiques a plantear la necesidad de crear un sistema de transporte sobre plataforma reservada en el área de Castelló.¹⁴¹ Si bien en un primer momento se barajaron diversos sistemas de transporte, incluido el tranvía,¹⁴² finalmente se optó por implantar un sistema tipo Bus Rapid Transit (BRT) mediante un trolebús híbrido con circulación sobre una plataforma reservada y con prioridad en las intersecciones, denominado inicialmente TVRCas (Transporte por Vía Reservada de Castelló). El diseño de esta nueva red fue presentado en 2005, y consistiría en dos líneas metropolitanas, una transversal entre la UJI y el Grau, prolongándose hasta Benicàssim, y otra longitudinal hacia Almassora, Vila-real y Borriana.¹⁴³

Junto con este novedoso sistema, el Plan Territorial de Castellón y su Entorno (PATECAS), así como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2007-2015, incluían otras medidas como el fomento del uso de la bicicleta.¹⁴⁴ En este contexto cabe situar la implantación, en enero de 2008, del servicio municipal de préstamo de bicicletas Bicicas, de considerable éxito, como se desarrollará posteriormente.

Mientras este nuevo sistema se iba concretando, el rápido crecimiento urbano que la ciudad estaba experimentando por aquellos años,¹⁴⁵ con la urbanización de nuevos barrios en el este de la ciudad (Gumbau y Censal) y la creación de nuevos núcleos generadores de tráfico en éstas y otras zonas periféricas (Ciudad de la Justicia, comisaría de policía, Auditorio y Palacio de Congresos, Escuela Oficial de Idiomas, nuevo cementerio o centro comercial Salera) agudizó aún más las deficiencias que ya venía arrastrando el transporte urbano, generando incluso importantes problemas de tráfico en puntos como las inmediaciones de la Escuela Oficial de Idiomas (EOI), situada en el antiguo campus de la carretera de Borriol, o el entorno de la Salera y la Ciudad del Transporte, que se había convertido en una de las principales zonas comerciales de la provincia.

¹⁴⁰*Mediterráneo*, 25 de mayo de 2001.

¹⁴¹Inmaculada Aguilar Civera, *El TRAM de Castellón. Un paseo por la ciudad*, pp. 4-5. Desarrollado en el Plan de Transportes de Castelló y su Entorno, enmarcado dentro del PATECAS: *Plan de Acción Territorial del Entorno de Castelló (PATECAS): Documento normativo*.

¹⁴²*Mediterráneo*, 25 de mayo de 2001.

¹⁴³*Mediterráneo*, 12 y 14 de mayo de 2005. Inmaculada Aguilar Civera, *El TRAM de Castellón. Un paseo por la ciudad*, pp. 6-7.

¹⁴⁴*Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Castellón*, Ayuntamiento de Castelló, 2012, [en línea], https://www.castello.es/web20/archivos/menu01/adjuntos/Plan_MovilidadUrbana_Sostenible_20121016070326.pdf (consultado 7 de diciembre de 2017).

¹⁴⁵Crecimiento caracterizado, además, por la dispersión urbana, la periferalización de servicios y la mono-especialización de los usos del suelo, que favorece el uso del transporte motorizado privado, como recientemente han demostrado Olta Braçe y otros en Olta Braçe, Marco Garrido Cumbreira, David Gálvez Ruiz y Enrique López Lara, "Evaluando la influencia de la dispersión urbana en la elección de modos de transporte", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº75, 2017, pp. 497-507.

Para intentar solventar, en alguna medida, antiguas deficiencias y dar, además, respuesta a las nuevas necesidades de movilidad, se realizaron algunas reformas en la red urbana entre los años 2005 y 2006, desdoblándose algunas líneas y prolongándose otras:¹⁴⁶

- Prolongación de la línea 3 hasta el grupo San Enrique, la UJI, la EOI y la zona de Gumbau.
- Prolongación de la línea 4 hasta el centro comercial Salera.
- Prolongación de la línea 11 hasta el bulevard Blasco Ibáñez (Gumbau).
- Prolongación de la línea 12 hasta Censal.
- Creación de la línea 4 bis, hasta la zona comercial de la Ciudad del Transporte y el grupo Santo Domingo.
- Creación de la línea 12 bis, entre el polideportivo Ciutat de Castelló y la UJI.
- Creación de la línea 13, entre la Farola y el nuevo cementerio, con circulación sólo los martes y sábados.¹⁴⁷

Esta reforma, aunque supuso realmente una mejora para el servicio urbano, no resolvió algunas de sus deficiencias casi estructurales, lo que impidió que tuviera una inmediata resonancia en los usuarios. Las causas de esta escasa repercusión fueron básicamente tres:

- Inadecuación de horarios y escasez de expediciones, con frecuencias de una hora en algunas líneas.
- Incumplimiento de horarios.
- Deficiente diseño de los itinerarios, especialmente en los siguientes aspectos:
 - El desdoblamiento de algunas líneas acentuó la anterior situación de coincidencia en algunos tramos, mientras otras zonas seguían sin servicio.
 - La prolongación de algunas líneas (en especial la 3) generó un itinerario excesivamente largo y confuso que disuadía al usuario no habitual, como ya había ocurrido pocos años antes con la línea 10.
 - Igualmente, la denominación de las líneas desdobladas generaba confusión.

Hubo que esperar a la adquisición de siete autobuses en 2007 para lograr una mejora sustancial del servicio que repercutiera de manera notable en los usuarios.¹⁴⁸ Estos nuevos coches, junto con los incorporados el año anterior, permitieron doblar la frecuencia en diversas líneas, lo que se tradujo a final de año en un 8,63% más de usuarios.¹⁴⁹ El destacado aumento de la inversión llevado a cabo en los dos anteriores ejercicios, con un 17% de incremento en 2007 respecto al presupuesto de 2005, se tradujo finalmente en un aumento aproximado de usuarios de en torno al 15%. El

¹⁴⁶*Mediterráneo*, 12 de mayo de 2006 y 2 de septiembre de 2006.

¹⁴⁷*Mediterráneo*, 5 de abril de 2005.

¹⁴⁸*Mediterráneo*, 12 de enero de 2007.

¹⁴⁹*Nexobus*, 1 de febrero de 2008.

transporte público, sin embargo, sólo era utilizado por el 7% de la población.¹⁵⁰

Otras mejoras fueron la implantación en 2007 de la nueva tarjeta sin contacto Mòbilis,¹⁵¹ en sustitución de las problemáticas tarjetas magnéticas, y el establecimiento de una frecuencia estival de 10 minutos en la línea del Grau.¹⁵² Como parte del futuro servicio del TVRCas, en 2007 se estableció una línea (L14) servida mediante un minibús eléctrico, que circulaba entre la plaza de España y la calle Enmedio.¹⁵³ Tanto su uso como su repercusión fueron meramente anecdóticos durante los cuatro años que estuvo en funcionamiento.

Tabla 2. Usuarios del servicio urbano (sólo líneas ACCSA), población y presupuesto municipal en transporte urbano. Años 1990-2007. Nótese que el cómputo no siempre es anual

Año	Usuarios	% variación	Población	% variación	Presupuesto (€)	% variación	Presupuesto (€) (**)
1990	1.700.000(*)	-	135.863	-	348.587(*)	-	641.749
1994	1.774.000(*)	+4,17%	139.094	+0,43%	1.803.036(*)	+417,24%	2.670.296
1995	1.860.000(*)	+4,62%	139.889	+0,57%	1.827.077(*)	+1,33%	2.592.622
1996	1.673.844	-11,12%	135.729	-3,06%	2.289.856(*)	+25,33%	3.127.943
1997	1.745.111	+4,08%	137.741	+1,46%	1.472.480(*)	-35,7%	1.953.981
2000	2.592.000(*)	+32,67%	142.285	+3,19%	1.622.733(*)	+10,2%	2.021.925
2003	3.400.000(*)	+23,76%	160.714	+11,47%	2.433.558	+49,97%	2.737.752
2006	3.716.515	+8,52%	172.110	+6,62%	3.456.936	+42,05%	3.539.903
2007	4.037.150	+7,94	172.624	+0,3%	3.280.199	-5,11%	3.280.200

(*) Estimación.

(**) Cantidades deflactadas a 2007, según el IPC general disponible en INE: “Cálculo de variaciones del Índice de Precios de Consumo”, INE, [en línea] <http://www.ine.es/varipc/index.do> (consultado 15 de diciembre de 2017).

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 15 de diciembre de 2017); “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 15 de diciembre de 2017); *Mediterráneo*, 3 de enero de 1990, 5 de enero de 1991, 31 de octubre de 1994, 10 de enero de 1996, 11 de abril de 1996, 16 de abril de 1996, 20 de septiembre de 1996, 20 de diciembre de 1996, 2 de septiembre de 1997, 15 de enero de 1998, 15 de diciembre de 2001 y 15 de febrero de 2004. Joaquín Isaac Serrano Arnau, *Documentos contables (estados de ejecución) sobre transporte público urbano, ejercicios 2003-2008*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 9 de enero de 2018; Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

¹⁵⁰Nexobus, 15 de enero de 2008.

¹⁵¹Cuya adquisición y recarga todavía debía hacerse exclusivamente a bordo, con los retrasos que generaba en una red que presentaba ya de por sí una velocidad comercial especialmente baja.

¹⁵²*Mediterráneo*, 5 de julio de 2007.

¹⁵³Inmaculada Aguilar Civera, *El TRAM de Castellón. Un paseo por la ciudad*, p. 12; *Mediterráneo*, 19 de diciembre de 2007.

Incorporaciones a la flota entre 2000 y 2010. En este periodo se introdujo una nueva imagen en los autobuses, que pasaron a ser completamente verdes. Imagen 22 (arriba izq.). MAN 14.220 Ugarte Max (2000). Imagen 23 (arriba dcha.). Scania L94 Hispano Habit (2000). Imagen 24 (centro izq.). MAN 14.220 Hispano Habit (2003). Imagen 25 (centro dcha.). Scania L94 Castrosua CS-40 City II (2005). Imagen 26 (abajo izq.). MAN 14.220 Hispano V.O.V. II procedente de la EMT de Madrid (2007). Imagen 27 (abajo dcha.). Scania K230 Hispano Habit (2009).

Fuente: Imágenes 22 y 24-26, colección Antonio Moreno; imagen 23, colección Carlos Martínez; imagen 27, colección del autor.

Aunque la serie de datos de tráfico disponible no está completa, su análisis sí resulta muy interesante, especialmente una vez se combinan las cifras de usuarios con otros parámetros como la población o la inversión municipal en transporte público. Los datos porcentuales permiten cuantificar mejor la relación entre todos los campos, teniendo en cuenta que si bien existe una relación directa entre población y usuarios, la repercusión en el tráfico es siempre mayor que en la de habitantes.

Gráfico 2. Usuarios del servicio urbano y población. 1990-2007

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 15 de diciembre de 2017); “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 15 de diciembre de 2017); *Mediterráneo*, 3 de enero de 1990, 5 de enero de 1991, 31 de octubre de 1994, 10 de enero de 1996, 11 de abril de 1996, 16 de abril de 1996, 20 de septiembre de 1996, 20 de diciembre de 1996, 2 de septiembre de 1997, 15 de enero de 1998, 15 de diciembre de 2001 y 15 de febrero de 2004. Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Analizando el gráfico 2, se observa el comportamiento de la cifra de usuarios del servicio urbano, y su relación con las variaciones de la población de la ciudad. Así, se aprecia que durante el periodo en que estuvo vigente la gratuidad (1990-1995), el número de usuarios de las líneas urbanas experimentó un tímido pero paulatino incremento del orden del 4% anual, en consonancia con el crecimiento de la población, que lo hacía en torno al 0,5% anual. El año 1996, con el fin de la gratuidad, hubo un importante descenso del 11% de usuarios, pero también aquel año el censo fue menor, con casi 4.000 habitantes menos.

A partir de aquel año, el crecimiento de la población y las diversas mejoras llevadas a cabo en el servicio lograron un espectacular incremento del número de viajeros, superándose prácticamente en

dos años el volumen de usuarios respecto a la etapa gratuita y lográndose crecimientos del 33% en el periodo 1997-2000 y del 24% en el periodo 2000-2003 (creación y consolidación de las líneas 8, 9, 10, 11 y 12), lo que daría porcentajes de crecimiento del 11% y 8% anual, respectivamente. En el trienio 2003-2006 se ralentiza el crecimiento de usuarios, lo mismo que la población, con un 8% a lo largo de todo el periodo, a pesar del desdoblamiento de algunos itinerarios y otras medidas adoptadas, como ya se ha mencionado. En el último año, sin embargo, se recupera el ritmo de aumento de usuarios aproximándose de nuevo al 8% anual, a pesar de un crecimiento demográfico prácticamente nulo, supuestamente gracias en buena medida a la significativa mejora de las frecuencias de varias líneas.

En cuanto a la relación con la inversión pública, su evolución se puede observar en los gráficos. Para la realización del gráfico 4 se ha optado por emplear las cantidades convenientemente deflactadas al año 2007 según el IPC. En cualquier caso, señalar que las cifras referentes al gasto público de la década de los 90 están extraídas de la prensa, no son datos oficiales del Ayuntamiento.

Gráfico 3. Usuarios del servicio urbano e inversión pública. 1990-2007

Fuente: *Mediterráneo*, 3 de enero de 1990, 5 de enero de 1991, 31 de octubre de 1994, 10 de enero de 1996, 11 de abril de 1996, 16 de abril de 1996, 20 de septiembre de 1996, 20 de diciembre de 1996, 2 de septiembre de 1997, 15 de enero de 1998, 15 de diciembre de 2001 y 15 de febrero de 2004. Joaquín Isaac Serrano Arnau, *Documentos contables (estados de ejecución) sobre transporte público urbano, ejercicios 2003-2008*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 9 de enero de 2018; Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Uno de los datos más llamativos del gráfico 4 es la enorme diferencia entre la inversión municipal en 1994 respecto a la de 1990. Como ya se ha apuntado, el coste de la implantación de la gratuidad del servicio superó ampliamente las previsiones municipales, cuadruplicando en cuatro años el gasto, pese a que su repercusión en el tráfico fue de un escaso 4% en el mismo periodo.

Las mejoras llevadas a cabo en el año 1996 (ampliación de la flota, nuevas líneas), supusieron un

incremento considerable de la inversión en esta área (25%) si bien la supresión de la gratuidad provocó una disminución de usuarios del 11%. Tras el descenso del gasto en 1997, primer año en que el servicio fue completamente de pago, la inversión se fue recuperando paulatinamente a lo largo de los dos siguientes trienios, de la misma manera que lo hacía el número de usuarios. Así, en 2003, el presupuesto se había incrementado en un 60% respecto al de 1997, mientras que los usuarios lo habían hecho en un 57% en el mismo periodo. Puede afirmarse, pues, que el incremento de la inversión y las mejoras que esto supuso tuvieron una repercusión en el tráfico porcentualmente similar.

Gráfico 4: Usuarios del servicio urbano e inversión pública (€ deflactados a 2007). 1990-2007

Fuente: *Mediterráneo*, 3 de enero de 1990, 5 de enero de 1991, 31 de octubre de 1994, 10 de enero de 1996, 11 de abril de 1996, 16 de abril de 1996, 20 de septiembre de 1996, 20 de diciembre de 1996, 2 de septiembre de 1997, 15 de enero de 1998, 15 de diciembre de 2001 y 15 de febrero de 2004. Joaquín Isaac Serrano Arnau, *Documentos contables (estados de ejecución) sobre transporte público urbano, ejercicios 2003-2008*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 9 de enero de 2018; Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

En el trienio siguiente 2003-2006 el presupuesto vuelve a incrementarse en un 42%, como resultado de las nuevas mejoras, aunque su repercusión en los usuarios es mucho menor, con sólo un 8% de crecimiento. Sin embargo, en el siguiente ejercicio 2007, el tráfico siguió aumentando en un porcentaje similar, a pesar de la leve contracción del gasto. Las razones de esta aparente contradicción podrían ser:

- Inercia de los usuarios, que hace que las mejoras implantadas no se reflejen inmediatamente en el uso.
- Ineficacia de algunas de las medidas aplicadas, que a pesar de mejorar el servicio, no solucionaban los problemas estructurales de la red.

En este sentido, hay que destacar la efectividad de algunas medidas de menor coste, pero bien dirigidas, respecto a otras más onerosas. Claro ejemplo es la adquisición de siete autobuses de segunda mano en 2007. Esta operación fue criticada con dureza por la oposición por el hecho de emplear vehículos usados, pero permitió doblar la frecuencia de cinco líneas, con una incidencia clara en el servicio al usuario, y todo ello con un reducido coste, como prueba el hecho que el presupuesto en aquel ejercicio se redujo un 5%.

Esto lleva a vislumbrar que el incremento de la inversión pública en transporte público, aun siendo imprescindible para aumentar el número de usuarios, sólo es realmente eficaz si está bien dirigida a mejorar las magnitudes básicas del servicio más valoradas (frecuencia, horario, cobertura), siendo el resto de cuestiones (comodidad, antigüedad de la flota) no sólo secundarias, sino prácticamente irrelevantes.¹⁵⁴ Así, cada punto porcentual de incremento presupuestario puede suponer, a medio plazo, un aumento porcentualmente similar en número de viajeros si incide en las magnitudes básicas antes citadas. En cambio, inversiones fuertes pero mal orientadas (como el deficiente diseño de las prolongaciones y desdoblamientos de líneas de 2005-2006) provocan una repercusión exigua en los usuarios.

Esta era, pues, la situación del transporte urbano de la ciudad en junio de 2008, cuando fue inaugurado el primer tramo parcial del TVRCas, ahora denominado, tras una consulta popular, como Tram.¹⁵⁵ Circulaba sobre una plataforma reservada entre la UJI y la avenida Barcelona, un tramo de unos dos kilómetros completamente recto, con una frecuencia de entre 5 y 15 minutos.¹⁵⁶

7. El Tram y el récord de usuarios (2008-2011)

Así pues, el 25 de junio de 2008, fue inaugurado el primer tramo de la línea 1 del Tram, con una longitud de 1,98 kilómetros y unas previsiones de tráfico dispares, cifradas por la Conselleria d'Infraestructures en medio millón de viajeros anuales, pero también en siete mil universitarios al día.¹⁵⁷ La entrada en servicio de este nuevo medio de transporte supuso la inmediata desaparición de la línea 7, que cubría un trayecto prácticamente idéntico, y el planteamiento de la futura remodelación de las líneas con parada en la UJI (3, 10, 11 y 12), supuestamente para optimizar el servicio.¹⁵⁸ La primera de ellas en sufrir modificaciones fue la 10, que se prolongó hasta el grupo

¹⁵⁴Según los estudios realizados, los atributos más valorados por el usuario son, de mayor a menor, frecuencia, cumplimiento horario, seguridad, precio, rapidez e información. Miguel Bonilla Ruiz, "Aplicaciones SAE. Impacto en la organización y en los usuarios", en *El transporte público en ciudades medianas*, p. 28; y Bard Norheim, "Calidad percibida por el cliente", en *El transporte público en ciudades medianas*, p.171.

¹⁵⁵*Mediterráneo*, 20 de junio de 2008.

¹⁵⁶*Mediterráneo*, 26 de junio de 2008.

¹⁵⁷*Mediterráneo*, 26 de junio de 2008. Asumiendo la previsión de 7.000 universitarios al día, multiplicados por una media de los días lectivos, supondrían una cifra cercana a los 1,2 millones de usuarios anuales, sólo entre los viajeros pertenecientes a la comunidad universitaria.

¹⁵⁸*Mediterráneo*, 19-8-2008.

San Antonio.¹⁵⁹ Asimismo, se redujeron expediciones en la línea Castelló-Borriol, pasando de 30 a 45 minutos de frecuencia.

Plano 10. Servicio urbano de Castelló en 2008

Fuente: Ayuntamiento de Castelló.

Por otra parte, en octubre de 2008 se puso en marcha la línea 17, un servicio especial entre la plaza de la Independencia y el nuevo recinto de ferias y mercados, con circulación sólo los lunes por la mañana, día de mercado. En 2009 se inauguró la línea 16, entre el Hospital General y el centro comercial Salera, un punto cada vez más destacado de generación de tráfico.¹⁶⁰

La puesta en servicio del Tram en la antesala de las vacaciones estivales impidió disponer en un primer momento de cifras fiables de tráfico, por lo que hubo que esperar al inicio del curso 2008-2009 para obtener los primeros resultados. Y estos se alejaban de algunas de las halagüeñas

¹⁵⁹*Mediterráneo*, 29-6-2008.

¹⁶⁰*Mediterráneo*, 31 de marzo de 2009.

previsiones, lo que se unió a los numerosos problemas técnicos que presentaban las tres unidades en circulación.

Tabla 3. Usuarios Tram 2008

Mes	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Usuarios	9.350	11.777	15.253	42.311	71.762	63.735	49.881
Acumulado	9.350	21.127	36.380	78.691	150.453	214.188	264.069

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

En cualquier caso, resulta más revelador estudiar los datos correspondientes a 2009, el primer año que el Tram operó durante los doce meses, especialmente si se compara con los años anteriores.

Tabla 4. Usuarios de las líneas urbanas. Años 2006-2009

Servicio	2006	2007	2008	2009
Urbano (ACCSA)	3.716.515	4.037.150	4.119.200	3.962.716
Tram	-	-	264.069	602.478
Castelló-Grau	1.434.561	1.395.521	1.344.306	1.271.133
Castelló-la Ratlla (CS-Vila-real)	159.750	155.414	139.410	128.390
Castelló-Perp. Socorro (CS-Almassora)	214.424	187.745	215.405	206.448
Castelló-Hosp. La Magdalena (CS-Borriol)	206.118	157.747	119.441	74.091
Total	5.731.368	5.933.577	6.201.831	6.245.256

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

En líneas generales, se observa durante todo el periodo un paulatino incremento del número general de usuarios, aunque bastante menor en 2009 respecto a años anteriores. El descenso ese año es común a todas las líneas, salvo en el Tram, que con más de medio millón de viajeros compensa y permite acabar el año con un tímido 0,66% de incremento. La reducción de viajeros es especialmente notable en las líneas más directamente afectadas por el Tram (11 y 12/12b de ACCSA, con 40.007 y 58.790 viajeros menos, respectivamente y la interurbana de Borriol, con 45.350 menos, si bien esta última ya acumulaba varios años de descenso de usuarios. No obstante, fueron más las líneas que perdieron viajeros (las urbanas 4/4b, 6, 8 y 10), en algunos casos con cifras considerables, como los más de 50.000 usuarios menos en las líneas 4/4b, o los más de 73.000 que perdió la del Grau, a pesar de las mejoras implantadas.¹⁶¹ La crisis, el paro y la consiguiente reducción de desplazamientos empezaba a mostrar sus efectos en el transporte urbano.

¹⁶¹En 2009 se amplió el horario hasta las 23 horas (*Mediterráneo*, 10 de septiembre de 2009), y se establecieron servicios nocturnos durante los fines de semana de julio y agosto (*Autobuses & Autocares*, 18 de septiembre de 2009).

La implantación del Tram en Castelló se alargó durante casi una década. Las obras de construcción de la plataforma para la circulación de los trolebuses han servido también para la remodelación de varios viales y la peatonalización de parte del centro histórico. Imagen 28 (arriba izq.). Trabajos de construcción de la plataforma reservada en la calle Zaragoza en 2012. Imagen 29 (arriba dcha.). Minibús eléctrico realizando en 2008 una línea circular por el centro de la ciudad, complementaria al Tram. Imagen 30 (centro izq.). Irisbus Civis cruzando el nuevo puente sobre el río Seco en 2008. Imagen 31 (centro dcha.). Uno de los autobuses convencionales Irisbus Crossway (2014), destinados a prestar el servicio lanzadera entre el Grau y la playa; más recientemente realizan el servicio directo estival UJI-playa. Imagen 32 (abajo). Dos unidades Solaris Trollino se cruzan en las inmediaciones de la parada del recinto de ferias y mercados en 2018.

Fuente: Imágenes 28, 30 y 31, colección del autor; imagen 29, colección Antonio Moreno; imagen 32, colección Enrique Andrés Gramage.

Por su parte, las obras de construcción de la plataforma reservada del Tram acumulaban sucesivos retrasos, especialmente por la oposición de determinados colectivos a que discurriera por el andén central del parque Ribalta, así como por la aparición de hallazgos arqueológicos en diversos puntos del recorrido. La polémica suscitada acabó judicializándose, lo que demoró aún más su consecución. A todo esto se sumaron los problemas financieros del Consell y el sobrecoste de las obras, que según las previsiones deberían haber concluido totalmente en 2010.¹⁶²

Aquel año 2010 nueve de las expediciones de la línea 4 se prolongaron hasta la calle Grecia, en la Ciudad del Transporte, para dar servicio a la recién inaugurada sede de la Universidad CEU San Pablo.¹⁶³ La adquisición de seis nuevos autobuses en 2010, sumados a los cuatro del año 2009 y los seis de 2008, hicieron que ACCSA lograra disponer de la flota más extensa de su historia, con 41 unidades en activo. Todo esto permitió seguir mejorando sustancialmente las frecuencias en la mayoría de líneas.¹⁶⁴

Gráfico 5. Relación entre el número de usuarios del servicio urbano y la flota (sólo ACCSA). La selección de los años se ha efectuado en función de su relevancia y/o disponibilidad de datos

Fuente: *Mediterráneo*, 2 de julio de 1967, 9 de diciembre de 1987, 16 de abril de 1996, 20 de septiembre de 1996, 24 de septiembre de 1996, 2 de septiembre de 1997, 15 de enero de 1998, 12 de febrero de 2004, 29 de diciembre de 2012 y 2 de febrero de 2014; *Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)*, p. 28; Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

¹⁶²*Mediterráneo*, 18 de abril de 2008. En 2009 la previsión se había retrasado hasta 2011 (*Mediterráneo*, 12 de diciembre de 2009). Incluso el alcaldable de Castelló por el Partido Popular en las elecciones municipales de 2007, Alberto Fabra, se comprometió ante notario en aquella campaña electoral a que el Tram llegaría al Grau en 2011 (*Mediterráneo*, 17 de diciembre de 2009).

¹⁶³*Mediterráneo*, 30 de octubre de 2010. El campus castellonense contaba aquel primer curso 2010-2011 con 392 estudiantes (*Memoria Curso 2010-2011*, Universidad Cardenal Herrera-CEU, [en línea] <https://medios.uchceu.es/actualidad-ceu/sala-de-prensa/memorias/memoria-curso-2010-2011/>, consultado 20 de diciembre de 2017)).

¹⁶⁴*Nexobús*, 20 de mayo de 2010.

Y es que, como se muestra en el gráfico 5, existe una clara relación entre el tamaño de la flota destinada al servicio y el número de usuarios del mismo, al depender de este factor magnitudes tan básicas como la frecuencia o el número y cobertura de las líneas.

Así, mientras la prolongación de la línea 1 del Tram se eternizaba en medio de las polémicas políticas, la ciudad consiguió ofrecer el mejor servicio urbano de autobuses de su historia. Este hecho viene respaldado por diversos estudios realizados por aquellas fechas. Uno de ellos es el de Facua, que situó a Castelló entre las ciudades de más de 150.000 habitantes que mejores precios y servicios ofrecían a los usuarios de transporte público.¹⁶⁵ El estudio de movilidad encargado por el Ayuntamiento apuntaba en la misma dirección, destacando su buena cobertura. El 86% de los encuestados en dicho estudio consideraban satisfactoria la oferta de horarios y frecuencias, mientras que sólo el 2% de los viajeros realizaba transbordos.¹⁶⁶ Todos estos datos contrastan radicalmente con las quejas y deficiencias de estudios similares de finales de los años 90 y principios de la década de 2000.¹⁶⁷

Sin embargo, todavía había muchos aspectos a mejorar, en especial la conexión UJI-Grau como eje transversal de la ciudad. La solución a esta necesidad se supeditaba a la puesta en servicio de la totalidad de la línea 1 del Tram, un hecho que se demoraba cada vez más sin que se implantaran medidas que solventaran, como mínimo temporalmente, esta situación. Otro tipo de conexiones, como servicios a los polígonos industriales para el transporte de los miles de trabajadores que diariamente debían desplazarse a sus puestos de trabajo, ni siquiera se contemplaban;¹⁶⁸ tampoco se atendió la petición ciudadana de establecer conexiones norte-sur por la zona este.¹⁶⁹ El transporte público, pese a todas sus mejoras, no acababa de definirse como alternativa clara y viable al vehículo privado.

En este sentido, un interesante estudio de movilidad desde la perspectiva de género presentado en julio de 2010 reveló que eran las mujeres las principales usuarias del transporte público (66,5%). También resultaban significativas las diferencias de género en el motivo del viaje en autobús.¹⁷⁰ Analizando los datos de la tabla, se aprecia en primer lugar la elección mayoritaria de este medio de transporte por parte de las mujeres respecto a los varones, especialmente en la movilidad obligada (estudios, trabajo) y visitas médicas en los que la diferencia de género es más abultada. Atendiendo

¹⁶⁵Al no haberse podido consultar los originales, se cita únicamente el artículo en prensa que recoge las conclusiones: *Mediterráneo*, 11 de agosto de 2010.

¹⁶⁶*Mediterráneo*, 25 de mayo de 2010.

¹⁶⁷*Mediterráneo*, 3 y 13 de enero de 1998.

¹⁶⁸Resulta muy elocuente el hecho que la única línea que se prolongó hasta la Ciudad del Transporte fue para dar servicio a los estudiantes del CEU, cuando en aquel polígono había instaladas centenares de empresas con miles de trabajadores que no disponían de ningún tipo de servicio de transporte público. La concepción del autobús como "coche para los sin coche" se muestra aquí clarísimamente. Esta situación sigue hoy vigente.

¹⁶⁹*Mediterráneo*, 5-5-2010.

¹⁷⁰*I Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres*, Ayuntamiento de Castelló, 2010, pp. 38-39, [en línea], http://www.castello.es/SIO/PIOCS07_cas.pdf (consultado 22 de diciembre de 2017). También disponible en *Mediterráneo*, 28 de julio de 2010.

a los motivos que llevaban a las mujeres a elegir este medio de transporte, el 54,3% de las usuarias lo hacía porque no tenía permiso de conducir, y el 27,5% porque no tenía coche. Todo ello vuelve a apuntar en el mismo sentido: el autobús seguía siendo usado principalmente por la población cautiva, y esta tenía, mayoritariamente, rostro de mujer.

Tabla 5. Motivo de los viajes en autobús, por género. Año 2010

Motivo	Mujeres	Varones
Ir a estudiar	13,10%	7,50%
Ir a trabajar	16,90%	3,50%
Ir al médico	10,30%	3,50%
Gestiones	2,50%	1,50%
Compras	7,70%	3,10%
Asuntos personales	9,40%	6,90%
Ocio	5,50%	4,90%

Fuente: *Mediterráneo*, 28 de julio de 2010. Elaboración propia.

Tabla 6. Usuarios de las líneas urbanas. Años 2009-2011

Servicio	2009	2010	2011
Urbano (ACCSA)	3.962.716	3.925.252	3.825.160
Tram	602.478	636.334	875.391
Castelló-Grau	1.271.133	1.242.317	1.246.336
Castelló-la Ratlla (CS-Vila-real)	128.390	115.937	107.978
Castelló-Perp. Socorro (CS-Almassora)	206.448	199.704	188.237
Castelló-Hosp. La Magdalena (CS-Borriol)	74.091	65.352	70.243
Total	6.245.256	6.184.896	6.313.345

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Con la mejor oferta de transporte público conocida hasta la fecha, y alcanzando en 2010 el máximo histórico de población con 180.690 habitantes, Castelló logró en el 2011 la cifra más alta de usuarios, con 6,3 millones, a pesar de la crisis y la reestructuración de servicios implantada a principios de aquel año, de la que se tratará posteriormente. Como se puede observar en el cuadro siguiente, la importante subida del Tram, que batió también su propio récord histórico, fue clave para compensar el no menos significativo descenso de las líneas urbanas, consecuencia clara de los recortes.

Por líneas, el gráfico 6 muestra una comparativa entre los años 2009 y 2011, por servicios. Se aprecia el incremento del Tram, y el descenso de todos los demás.

Gráfico 6: comparativa entre servicios urbanos. Años 2009 y 2011

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019; *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Junto con todos estos datos, hay que tener en cuenta la repercusión que sobre la movilidad urbana alcanzó el servicio municipal de préstamo de bicicletas Bicicas, que en 2011 registró los 673.834 viajes. A partir de aquel año, con el fin de su gratuidad, se experimentó en 2012 un descenso del 54%, que se ha ido recuperando paulatinamente en los años siguientes,¹⁷¹ hasta lograr los 885.000 viajes en 2017.¹⁷² Aunque no hay cifras concretas, es bien patente que el éxito de este servicio ha restado no pocos usuarios al transporte público, especialmente entre los jóvenes.

8. Reestructuración y recortes (2011-2014)

Justamente cuando el servicio urbano de transportes alcanzaba las mejores cifras de su historia, el Ayuntamiento de Castelló acometió finalmente la reestructuración de líneas, ya anunciada en 2008. La medida afectó exclusivamente a las líneas 11, 12/12 bis, con destino en la UJI y con parte del itinerario coincidente con el Tram. El recorrido de todas ellas fue recortado, estableciéndose el final de línea en el parque Ribalta, de manera que los usuarios que desearan trasladarse a la estación, el *raval universitari* o la UJI (la mayoría), debían transbordar en el Tram. Simultáneamente, estas líneas mejoraban su frecuencia de 30 a 20 minutos.¹⁷³ El resultado, al final de año, fue un descenso de 115.251 usuarios en la línea 11 y de 85.090 en la 12 y 12b. Finalmente, para el curso 2011-2012, se habilitaron dos nuevas líneas a la UJI, la 18 y 19, que recuperaban el recorrido completo de las antiguas 11 y 12 respectivamente, aunque realizaban sólo tres expediciones diarias los días lectivos, entre las 7:30 y las 14:50 horas.¹⁷⁴ Prestaron servicio únicamente durante los días lectivos de los cursos 2011-2012 y 2012-2013, con unas cifras muy pobres de usuarios, comparables a las de líneas como la 13 (Nuevo Cementerio), con 6.416 usuarios pese a que circulaba sólo dos días a la semana,

¹⁷¹Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), p. 146.

¹⁷²Levante de Castelló, 29 de enero de 2018.

¹⁷³Mediterráneo 12 de enero de 2011.

¹⁷⁴Mediterráneo, 8 de noviembre de 2011.

e incluso claramente inferiores a la línea 17 (Mercado del Lunes), con casi 16.000 viajeros y circulación sólo un día a la semana:

Tabla 7. Usuarios líneas 18 y 19. Enero 2012-junio 2013

Línea	Año 2012	Año 2013 (ene-jun)
18	8.265	2.160
19	6.708	1.706

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Las críticas a esta reestructuración no se hicieron esperar, y vinieron por parte tanto de los grupos políticos de la oposición como de la comunidad universitaria. Ambos denunciaron el perjuicio que causaba, señalando que con esa medida lo único que se pretendía era favorecer las estadísticas de uso del Tram, que como se ha visto ganó aquel año 239.057 usuarios. Sin embargo, pese a todo, hay que recordar que en 2011 se alcanzó el máximo histórico de usuarios con 6,3 millones entre todos los medios. Aquel año también comenzó la implantación del SAE, ofreciéndose por primera vez información en tiempo real a los usuarios mediante pantallas que empezaron a instalarse en las paradas de mayor tráfico.

Para aquellas fechas la crisis golpeaba duramente la economía castellanense, con cifras de paro de hasta el 27% y un enorme descenso de los ingresos para la hacienda local. Gascó, cronista oficial de la ciudad, resume así la situación:¹⁷⁵

Castellón tuvo que iniciar una política de ahorro, puesto que fue una de las localidades más afectadas por el conflicto de la construcción de viviendas, que había supuesto una importante fuente de ingresos para el Ayuntamiento. De hecho, y a título de ejemplo, de los 17 millones de euros recaudados por el impuesto de construcción en 2007, en tres años se pasó a un saldo negativo, por devolución. La falta de transferencias procedentes de todas las áreas de aportación municipal, supusieron un grave desfase entre ingresos y gastos. (...) Ello supuso un implacable cambio de estrategia económica, dado que el diseño de las acciones de gestión, se habían establecido en base a unas recepciones de capital que ahora no existían.

Este cambio en la estrategia económica supuso la implantación del Plan de Ajuste 2012-2022,¹⁷⁶ con un ahorro previsto de 5,3 millones de euros para el año 2012,¹⁷⁷ de los cuales 400.000 corresponderían al transporte urbano.¹⁷⁸

Estas medidas de ahorro se concretaron, por una parte, en una subida de las tasas de transporte, pasando a costar el billete sencillo 1,05 euros, así como en la modificación en los itinerarios y

¹⁷⁵Antonio José Gascó Sidro, *Crónica de Castellón*, pp. 457-458.

¹⁷⁶*Plan de Ajuste 2012-2022*, Ayuntamiento de Castelló, 2012, [en línea], http://www.castello.es/archivos/1158/Plan_Ajuste_2012_2022.pdf (consultado 23 de diciembre de 2017).

¹⁷⁷*Mediterráneo*, 3 de enero de 2012.

¹⁷⁸*Mediterráneo*, 12 de diciembre de 2012.

frecuencias de paso de algunas líneas, entre otros cambios,¹⁷⁹ que supusieron reducción de la flota de autobuses de 38 a 30 unidades:

- Supresión de la línea 14.
- Cambio de denominación de algunas líneas: la 4 bis pasó a ser línea 7, con el mismo recorrido Grapa-Ciudad del Transporte, y la 12 bis pasó a ser la línea 15, también con el mismo recorrido Polideportivo Ciutat de Castelló-Pº. Ribalta.
- Disminución de expediciones: la frecuencia de la línea 3 pasó de 30 a 60 minutos; la de la 9, de 10 a 15; y la 6, 8 y 10 pasaron a 40 minutos; supresión de la circulación en fin de semana de la línea 16.
- Recorte de itinerarios: se suprime la prolongación de las líneas 8 y 10 hasta las urbanizaciones Tossal Gros y Penyeta Roja. Para dar servicio a estas zonas se creó una nueva línea, sin número, denominada Penyeta-Racó-Tossal, con salida desde la plaza de la Independencia y un reducido número de viajes.
- Eliminación de las dobles cabeceras¹⁸⁰ «para reducir tiempos muertos».¹⁸¹

A estas medidas se sumó, el siguiente año, un endurecimiento de las condiciones para acceder a la gratuidad del abono para jubilados, pensionistas y discapacitados.¹⁸²

Estas medidas tuvieron una rápida contestación por parte de los grupos de la oposición y de colectivos afectados,¹⁸³ y ahondaron en el deterioro de la valoración del servicio por parte de los usuarios, que ya se venía padeciendo desde la reestructuración del año anterior y que llevaron al urbano castellonense a ser el peor valorado de todo el Estado, según un estudio de la Organización de Consumidores y Usuarios.¹⁸⁴ Lejos parecían haber quedado ya los tiempos en que este tipo de estudios habían llegado a elogiar el servicio. Un nuevo estudio de movilidad situaba a Castelló como la tercera, entre las ciudades de tamaño similar con menos kilómetros de recorridos de autobús y la penúltima en volumen de flota.¹⁸⁵

Aunque su efecto más evidente fue en la enorme disminución de usuarios en las líneas urbanas de ACCSA (las afectadas por los recortes), con 808.097 viajeros menos respecto al año 2011. Fue aquel el mayor descenso en cifras absolutas de la historia, ni siquiera comparable al que se experimentó a lo largo de los difíciles años 70 y 80, cuando se perdieron 734.761 viajeros a lo largo del periodo 1974-1986.¹⁸⁶ En el conjunto de los trayectos urbanos de la ciudad, el año 2012 se saldó

¹⁷⁹*Mediterráneo*, 3 de enero de 2012.

¹⁸⁰La doble cabecera suponía que el autobús tuviera horarios fijos de salida en ambos extremos de la línea.

¹⁸¹*Mediterráneo*, 15 de enero de 2012.

¹⁸²*Mediterráneo*, 3 de octubre de 2013.

¹⁸³*Mediterráneo*, 28 de enero de 2012 y 24 de febrero de 2012.

¹⁸⁴No se ha podido consultar el original, por lo que se remite al artículo en prensa que lo recoge: *Mediterráneo*, 9 de diciembre de 2011.

¹⁸⁵*Autobuses & Autocares*, 10 de mayo de 2013.

¹⁸⁶En términos porcentuales entre 2011 y 2012 descendió el número de viajeros en un 16%, mientras que entre 1974 y

con 1.030.051 usuarios menos.

Las causas de este hundimiento del tráfico hay que buscarlas fundamentalmente (y casi exclusivamente) en la significativa reducción de la calidad del servicio urbano, puesto que las otras circunstancias que podían haber afectado al uso del transporte no ofrecen elementos que indiquen que pudieran tener repercusión relevante:

- Población: prácticamente no experimentó variación respecto al año anterior (un centenar de habitantes más).
- Disminución de desplazamientos por el paro: el número de afiliaciones a la Seguridad Social descendió en unas mil personas a lo largo de 2012.¹⁸⁷
- Biciclas: no era plausible un trasvase de usuarios al BiciBus, puesto que en 2012 disminuyó en un 54% el número de viajes realizados en este servicio, al suprimirse su gratuidad.

De esta manera, justo cuando la ciudad había conseguido una aceptable calidad en el servicio urbano, refrendada con un récord de viajeros, los recortes y una inadecuada reestructuración de líneas echaron por tierra todos los avances conseguidos a lo largo de la última década, volviendo a un volumen de usuarios similar al de diez años antes. La situación todavía podía empeorar si el Ayuntamiento se decidía a implantar la reordenación de líneas prevista en el proyecto de servicio del Tram,¹⁸⁸ para cuando entrara en funcionamiento la totalidad de la línea 1 hasta el Grau.

Este proyecto planteaba la supresión de la línea Castelló-Grau cuando caducara la concesión, así como los siguientes cambios en la red urbana, junto con algunos de los ya aplicados:

- Supresión de las líneas 9 y 11, además de la del Grau, al entender que estos tráfico quedaban atendidos mediante el Tram.
- División de la línea 10 en dos itinerarios, uno entre las urbanizaciones de montaña, el hospital y el grupo San Lorenzo, por las rondas, la avenida l'Alcora y las cuadras Saboner y Salera; y otro entre la Salera y la UJI.

Con todo ello se calculaba que el Tram sumaría unos trescientos mil viajes anuales, pasando de los 2.270.310 previstos sin reordenación a 2.571.437 si se aplicaban las medidas apuntadas.

La posible supresión de la línea del Grau derivó en una polémica entre el ejecutivo municipal y los grupos de la oposición.¹⁸⁹ Pese a que desde el Ayuntamiento se intentaron desmentir los rumores, no fue hasta septiembre de 2013 cuando se pudo confirmar la continuidad de dicho servicio.¹⁹⁰

1986 lo hizo un 32%. En todo caso, en esta ocasión el descenso tuvo lugar en un solo año, mientras que en el otro lo hizo a lo largo de 12 años.

¹⁸⁷"Estadística de trabajadores afiliados a la Seguridad Social", Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, IVE, [en línea], <http://www.pegv.gva.es/es/temas/sociedad/trabajo/afiliaciondetrabajadoresalsistemadelaseguridadsocial> (consultado 27 de diciembre de 2017).

¹⁸⁸*Proyecto de Servicio Público de Transporte de la Línea 1 del Tram de Castellón*, p. 34-37.

¹⁸⁹*Mediterráneo*, 5, 6 y 11 de septiembre de 2012.

¹⁹⁰*Mediterráneo*, 4 de septiembre de 2013.

Los últimos años han supuesto la introducción en la flota del servicio urbano de vehículos propulsados mediante combustibles alternativos, como el gas natural comprimido (GNC), caracterizados por disponer de una superestructura sobre el techo que alberga los depósitos de combustible. Imagen 33 (arriba izq.). Irisbus Heuliez GX 127 (2010). Imagen 34 (arriba dcha.). Irisbus Crossway de 2013, realizando un servicio especial en las fiestas de la Magdalena de 2017. Imagen 35 (centro izq.). Irisbus Citelis GNC (2013). Imagen 36 (centro dcha.). Scania K250 Castrosua Magnus E (2018). Imagen 37 (abajo). MAN A69 Castrosua Magnus GNC (2018).

Fuente: Imágenes 33 y 35, colección Ferran Mena; imágenes 34, 36 y 37, colección del autor.

En 2013, mientras continuaban las obras del trazado del Tram en el tramo correspondiente al centro histórico, que sirvió además para acometer una peatonalización y semipeatonalización parcial del mismo,¹⁹¹ tuvo lugar el concurso para la adjudicación de la explotación del servicio urbano de autobuses, ante la caducidad del anterior contrato. La empresa ACCSA resultó de nuevo adjudicataria de la concesión, por un periodo de 10 años y un importe de 32.778.396 euros. Por su parte, la concesionaria se comprometía, entre otros aspectos, a:¹⁹²

- Renovar 18 unidades de la flota con nuevos autobuses, nueve de ellos propulsados por GNC.¹⁹³
- Aumentar el servicio con un vehículo adicional de lunes a viernes entre septiembre y junio.
- Mejorar la gestión de la flota y la información al usuario, instalando el SAE en las nuevas incorporaciones.¹⁹⁴

Se promocionaría, además, la marca TUCS (Transport Urbà de Castelló) para englobar el transporte urbano municipal, y se establecía la cuantía que el consistorio debería pagar a la concesionaria si se realizaban refuerzos en el servicio (0,39 euros/km.).

Pese a las mejoras incorporadas al servicio, las líneas de ACCSA perdieron en 2013 17.287 usuarios, dejando el total de viajes en todas las líneas urbanas en 5.073.825. Por primera vez todos los servicios (urbanos, Grau, periurbanos y Tram) perdían viajeros respecto al año anterior. Destacó en este descenso el Tram, que perdió más de 77.000 usuarios, y el Grau, con 107.610 menos. El objetivo que el gobierno municipal se había propuesto para que el transporte urbano realizara el 25% de los desplazamientos parecía cada vez más lejos.¹⁹⁵

9. La llegada del Tram al Grau y el Plan de Potenciación: nuevo récord de viajeros (2014-2018)¹⁹⁶

El 20 de diciembre de 2014 fue finalmente inaugurada la línea 1 del Tram entre el Grau y la UJI, tras ocho años de obras, conflictos judiciales, polémicas políticas y una inversión de 100 millones de euros.¹⁹⁷ La explotación de este servicio había sido adjudicada en octubre del año anterior a la

¹⁹¹Inmaculada Aguilar Civera, *El TRAM de Castellón. Un paseo por la ciudad*, pp. 13-14.

¹⁹²*Mediterráneo*, 21 de marzo de 2013 y 23 de abril de 2013

¹⁹³Gas natural comprimido.

¹⁹⁴Independientemente del contrato de concesión, la información al usuario avanzó mediante la puesta en marcha de una aplicación móvil desarrollada por la UJI, que permitía informar sobre los horarios de paso de los autobuses y la ocupación del Biciclas (Mediterráneo, 21 de marzo de 2013). Disponible en línea en: "AppUJI", Ayuntamiento de Castelló, [en línea], http://www.castello.es/web30/pages/contenido_web20.php?cod0=1&cod1=6&cod2=395 (consultado 23 de diciembre de 2017).

¹⁹⁵*Autobuses & Autocares*, 10 de mayo de 2013.

¹⁹⁶El contenido tanto de este apartado como del siguiente ha sido tratado por quien esto escribe y por Javier Soriano en un artículo (Pablo Marco Dols y Javier Soriano Martí, "Hacia un nuevo modelo de movilidad en la Plana de Castelló. Evolución y propuestas de la red de transporte público", *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol.XXIII, nº 1.240, 25 de junio de 2018, [en línea], <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1240.pdf>, consultado 24 de enero de 2019). Lo expuesto en las siguientes páginas supone una ampliación y actualización del mismo.

¹⁹⁷*Mediterráneo*, 20 de diciembre de 2014.

mercantil Vía Reservada, S.A.,¹⁹⁸ constituida al efecto y participada íntegramente por Autos Mediterráneo e HICID.¹⁹⁹

Plano 11. Servicio urbano de Castelló en 2014

Fuente: Ayuntamiento de Castelló.

La línea, de 7,72 km., discurre prácticamente en línea recta entre la UJI y el Grau, salvo en el tramo del centro histórico de la ciudad, que realiza un bucle en el recorrido ascendente. Este servicio se completaba con dos lanzaderas que, desde la última parada del Grau, se prolongaban una por el camino del Serradal hasta la confluencia con el camino la Plana, para regresar por Ferrandis Salvador y la segunda por la avenida Castalia, regresando también por Ferrandis Salvador. Ambas realizaban, además, un recorrido urbano por el Grau, por Juan de Austria, avenida del Puerto y Paseo Buenavista. Tanto la prolongación de esta línea hasta Benicàssim, como la puesta en marcha de la línea 2 entre Castelló y los municipios de la Plana Baixa, quedaron aplazadas *sine die*, ante las dificultades económicas que afectaban a la Generalitat Valenciana.²⁰⁰ En todo caso, la necesidad de esta ampliación es patente para mejorar la movilidad en el área metropolitana de la Plana, como

¹⁹⁸*Mediterráneo*, 16 de octubre de 2013.

¹⁹⁹En julio de 2003 la familia Cuevas, propietaria de la empresa Autos Mediterráneo, S.A., que operaba entre otras muchas las líneas de Borriol y Benicàssim, se hizo con el 90% de las acciones de la Hispano del Cid, S.A., operadora de las líneas del Grau, Almassora y Vila-real y propietaria a su vez de ACCSA. De esta manera la familia Cuevas, aparte de reforzar su posición en el mercado, se ponía en disposición de optar a los futuros contratos de transporte que la Generalitat quería poner en marcha en la provincia.

²⁰⁰*Mediterráneo*, 21 de diciembre de 2014 y 23 de septiembre de 2015.

señalan informes como el estudio del Consejo Económico y Social del año 2016.²⁰¹

Así, la línea 1 del Tram se presta mediante seis trolebuses con sistema de guiado óptico y baterías adicionales que permiten su funcionamiento en los tramos sin tendido aéreo, que se suman a las tres unidades híbridas ya en funcionamiento, que quedan destinadas a su recorrido original (parque Ribalta-UJI) como refuerzo. Completan la flota tres autobuses convencionales, para los servicios lanzadera del Grau. Como ya había ocurrido en el primer tramo parcial, el marco tarifario había sido unificado con el resto de líneas urbanas. Otro avance importante fue la extensión de la venta de los abonos de transporte (las tarjetas Móbilis) a los kioscos y estancos,²⁰² lo que permitió agilizar el acceso a los coches y reducir los tiempos en las paradas.

De la misma manera que la puesta en marcha del primer tramo parcial del Tram en 2008 supuso la aplicación de diversas reformas en el servicio urbano, la inauguración del tramo completo implicó la desaparición de la línea 9, coincidente con el Tram en buena parte de su recorrido. Esta medida contó con cierta oposición vecinal, a pesar de que finalmente se optó por aplicar el escenario menos duro de todos los propuestos en el proyecto del Tram. Así, se mantuvieron las líneas 10, 11 y 15 del urbano, y también la del Grau, aunque se suprimió el recorrido hasta la playa del Pinar, y se redujeron las expediciones, con frecuencia de media hora. Por su parte, los coches liberados tras la supresión de la L9 se reasignaron a las líneas 6 y 10, lo que permitió mejorar su frecuencia, pasando de 30 y 40 a 20 y 25 minutos respectivamente.²⁰³

El éxito del Tram fue incontestable, a pesar de los desajustes y deficiencias que presentaba, principalmente en cuanto a horarios, coordinación semafórica y los problemas del servicio de prolongación hasta la playa del Pinar.²⁰⁴ Castelló necesitaba un transporte público que comunicara toda la ciudad, sin transbordos, de este a oeste, y las cifras así lo demostraron. Si 2014 marcó un mínimo de usuarios en el conjunto de líneas interurbanas con poco más de cinco millones de viajeros, la entrada en funcionamiento del Tram hasta el Grau permitió la recuperación de esta cifra en 2015, si bien a costa de un importante descenso en otras líneas, como las de ACCSA o la del Grau. El número de usuarios de las primeras cayó a valores de principios de 2000, mientras que la del Grau se hundió hasta ofrecer cifras nunca vistas.

El espectacular incremento de viajeros del Tram, con casi 1,4 millones más, no sólo compensó el descenso del resto de servicios, sino que, por sí solo, sumó más nuevos viajeros que los perdidos por otros servicios en parte coincidentes con éste, como el del Grau, Borriol o los urbanos. En el caso de estos últimos, conviene analizar la situación pormenorizadamente, por líneas (tabla 9).

²⁰¹ *Mediterráneo*, 19 de febrero de 2016.

²⁰² *Mediterráneo*, 3 de diciembre de 2014.

²⁰³ *Mediterráneo*, 16 de diciembre de 2014.

²⁰⁴ *Mediterráneo*, 21 de enero de 2015.

Tabla 8. Usuarios de las líneas urbanas. Años 2012-2015

Servicio	2012	2013	2014	2015	% diferencia 2014-2015
Urbano (ACCSA)	3.017.063	2.999.776	2.985.796	2.670.313	-11%
Tram	798.214	709.993	726.034	2.112.867	+191%
Castelló-Grau	1.138.726	1.070.745	1.054.263	319.372	-70%
Castelló-la Ratlla (CS-Vila-real)	97.237	82.517	81.111	81.848	+1%
Castelló-Perp. Socorro (CS-Almassora)	169.816	159.007	164.763	156.569	-5%
Castelló-Hosp. La Magdalena (CS-Borriol)	62.238	51.787	54.953	35.851	-35%
Total	5.283.294	5.073.825	5.066.920	5.376.820	+6%

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Tabla 9. Usuarios de las líneas urbanas de ACCSA. Años 2014-2015

Línea ACCSA	2014	2015	Diferencia
L1	814.321	797.105	-17.216
L2	309.751	295.116	-14.635
L3	67.035	63.063	-3.972
L4	301.462	289.969	-11.493
L5	380	370	-10
L6	249.468	278.162	28.694
L7	156.981	160.052	3.071
L8	84.311	83.657	-654
L9	236.127	0	-236.127
L10	141.004	172.714	31.710
L11	184.776	126.386	-58390
L12	166.670	148.631	-18.039
L13	5.009	4.333	-676
L15	171.199	159.404	-11.795
L16	71.536	69.380	-2.156
L17	14.596	10.773	-3.823
Penyeta-Racó-Tossal	11.170	11.198	28

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Destacan a la vista de las cifras, los siguientes hechos: por una parte, un descenso general de

usuarios en la mayoría de líneas, incluidas aquellas que por su itinerario no se ven afectadas por el Tram, como las del Hospital General. Sin embargo, de todas ellas el descenso más acusado ciertamente tiene lugar en aquellas que presentan un recorrido más similar o coincidente, como la 11 y, evidentemente, la desaparecida 9. También resulta muy interesante señalar que las dos líneas que mejoraron su servicio aquel año (la 6 y la 10), son las únicas que presentan un crecimiento apreciable de usuarios, a pesar del contexto general de decrecimiento. El peso del Tram en el conjunto de desplazamientos urbanos realizados en transporte público se incrementó notablemente, como muestra el gráfico 7.

Mientras el Tram pasaba de transportar el 14% de los usuarios en 2014 al 39% en 2015, el mayor descenso porcentual correspondió a la línea del Grau, que pasó de representar el 21% de los desplazamientos urbanos a sólo un 6%. Le siguieron las líneas de ACCSA, que en 2014 suponían el 59%, y que en 2015 pasaron a transportar el 50% de los viajeros. El resto de servicios no mostró diferencias relevantes.

Gráfico 7. Comparativa entre servicios urbanos

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

A lo largo de 2015 se fueron resolviendo algunas de las deficiencias del Tram, ampliándose el horario y estableciéndose servicios nocturnos en fechas especiales como Carnaval, Nochevieja o Magdalena, con gran éxito, optándose finalmente por prolongar el servicio los viernes y sábados hasta la 1 de la madrugada.²⁰⁵ En cuanto a la línea del Grau y el servicio de lanzaderas que tantas quejas había generado, se remodeló ligeramente, suprimiendo el recorrido urbano de las lanzaderas, que fue asumido por el autobús del Grau. Así se mejoró la frecuencia de las lanzaderas, con expediciones cada media hora por el Serradal y cada 15 minutos por Ferrandis Salvador.²⁰⁶ Por

²⁰⁵ *Mediterráneo*, 22 de enero de 2015, 13 de febrero de 2015, 3 de marzo de 2015, 8 de marzo de 2015 y 30 de diciembre de 2015.

²⁰⁶ *Mediterráneo*, 20 de marzo de 2015.

último, también se amplió a toda la mañana el refuerzo del Tram en el tramo parque Ribalta-UJI.²⁰⁷ Las elecciones municipales y autonómicas de 2015 dieron como resultado un vuelco en el gobierno del Ayuntamiento y de la Generalitat. Los acuerdos llevados a cabo entre los representantes del PSPV-PSOE, Compromís y Podemos a escala autonómica, y entre los dos primeros y Castelló en Moviment a escala local, dieron lugar, respectivamente a los pactos del Botànic y del Grau, que permitieron un cambio en ambos ejecutivos.

El nuevo gobierno, cuyos miembros habían mantenido una postura muy crítica con el Tram durante su etapa en la oposición, asumió la gestión de este medio de transporte desde una postura más libre que el anterior, pues no se vio con la necesidad de defender a ultranza un proyecto que no era suyo, llegando incluso a replantearse una modificación de su trazado,²⁰⁸ que finalmente no se llevó a cabo.²⁰⁹ Igualmente se aceptó la validez y necesidad de crear un BRT entre Castelló y la Plana Baixa, pero siempre supeditado a su viabilidad técnica y económica.²¹⁰

Así, acogiendo lo que el Tram tenía de positivo, no se ha dudado en aplicar medidas para corregir algunas situaciones (como recuperar expediciones en la línea de autobuses del Grau), aunque ello pudiera significar restar viajeros al Tram. En cualquier caso, su éxito no se ha visto eclipsado por ninguna de estas medidas, y el Tram no ha parado de sumar viajeros desde la puesta en marcha de la línea 1 hasta el Grau.

Las mejoras en la conexión entre Castelló y el Grau han sido varias: durante el verano de 2015 se reforzó el servicio de lanzaderas, con salidas cada 15 minutos en ambas líneas,²¹¹ pero el salto cualitativo se dio en el verano de 2016, con la prolongación hasta la playa del Pinar de la línea de autobuses, que recuperó así su antiguo recorrido, con frecuencia de 20 minutos,²¹² y la creación de un servicio directo UJI-Playa del Tram, operado mediante dos autobuses convencionales. Ambas prolongaciones, en servicio sólo durante el verano, se complementaron con un significativo refuerzo de las expediciones del Tram.²¹³ El resultado, a final de año, no sólo supuso un incremento de usuarios de casi el 32% en la línea del Grau (102.085), sino también de prácticamente un 8% en el Tram, que ganó 163.364 viajeros. A partir de octubre la línea del Grau pasó a una frecuencia de 25 minutos, que aunque mejoraba la anterior de 30 minutos, provocó no pocas críticas por la confusión que generaba entre los usuarios.

Asimismo se llevaron a cabo otras medidas de mejora del transporte público, básicamente en tres ámbitos:

²⁰⁷*Mediterráneo*, 8 de marzo de 2015.

²⁰⁸*Mediterráneo*, 10 de julio de 2015.

²⁰⁹Sí se descartó, definitivamente, su paso por el paseo central del parque Ribalta (*Mediterráneo*, 20 de septiembre de 2015).

²¹⁰*Mediterráneo*, 24 de julio de 2015.

²¹¹*Mediterráneo*, 3 de julio de 2015.

²¹²*Mediterráneo*, 12 de junio de 2016.

²¹³*Mediterráneo*, 15 y 16 de junio de 2016; *Autobuses & Autocares*, 19 de junio de 2016.

- Servicios nocturnos en fiestas: en las fiestas de la Magdalena de 2016 se implantó un servicio nocturno en la línea 1 del Tram complementado con otro longitudinal N-S de ACCSA, con un recorrido similar al de la línea 1, con circulación hasta las 3 de la madrugada de lunes a jueves y las 24 horas los fines de semana.²¹⁴ Su éxito fue tal que la demanda desbordó ampliamente la oferta existente.²¹⁵
- Lanzamiento de un abono social para desempleados, que permitía acceder a todas las líneas del servicio urbano a un precio simbólico, en función de la cuantía de la prestación. Se destinó a esta medida una partida presupuestaria de 150.000 euros.²¹⁶ Hasta enero de 2018, se habían beneficiado de esa tarjeta un total de 5.561 castellonenses, según datos del Ayuntamiento.
- Integración tarifaria de los recorridos de las líneas interurbanas de l'Alcora y Benicàssim realizados en el interior del término municipal. Esta medida, histórica reivindicación de los vecinos de Ferrandis Salvador, camino Serradal y de las urbanizaciones de la carretera de l'Alcora,²¹⁷ permitió a los usuarios de estos recorridos acceder a todas las ventajas del servicio urbano (tarifas, transbordos, abonos, etc.).²¹⁸

Desde que se adoptó esta medida, han pasado a ser seis las líneas interurbanas con recorridos asimilados al servicio urbano. En las tres nuevas líneas integradas, se acumularon sólo durante el primer cuatrimestre de funcionamiento unos treinta mil viajes, una tendencia que se consolidó en 2017 con más de setenta mil viajes sólo en los tres nuevos trayectos. Se enmarca todo ello en un incremento general de usuarios en el resto de itinerarios periurbanos, superándose en 2018 los 384.000 usuarios. La única línea que ha perdido viajeros desde 2015 ha sido la de Borriol, probablemente tanto por la reducción de expediciones y su frecuencia variable,²¹⁹ como por la mejora del servicio de la L3 de ACCSA, con final en el Hospital de La Magdalena, que le ha permitido ganar veinte mil usuarios en 2017.

Todo esto formó parte de una apuesta por el transporte público plasmada en la actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) 2016-2024, que sustituyó al PMUS 2007-2015.²²⁰ El nuevo plan incluía un completo análisis de la situación del transporte urbano y proponía un plan de potenciación del transporte colectivo, a desarrollar en dos fases entre 2016 y 2020. Las propuestas contenidas en este plan, que incluiría algunas de las sugerencias recogidas en el foro de movilidad, empezaron a implantarse ya en septiembre de 2016.

²¹⁴*Mediterráneo*, 23 de febrero de 2016.

²¹⁵*Mediterráneo*, 29 de febrero de 2016 y 2 de marzo de 2016.

²¹⁶*Mediterráneo*, 1 de julio de 2016.

²¹⁷*Mediterráneo*, 19 de mayo de 2015.

²¹⁸*Mediterráneo*, 27 de agosto de 2016.

²¹⁹Una circunstancia que suele generar problemas de aceptación y desorientación a los usuarios, como señala Francisco Javier Latorre Bardeci, "El horario adaptado a la demanda" en *El transporte público en ciudades medianas*, p. 98.

²²⁰*Actualización del PMUS y Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Castellón*.

La relación accionarial existente entre la concesionaria del servicio urbano, ACCSA, e HICID, concesionaria de diversas líneas interurbanas entre Castelló y municipios de su conurbación, así como de la del Grau, ha hecho durante muchos años que, para dar respuesta a necesidades puntuales del servicio, vehículos de HICID circulen en líneas urbanas, y viceversa. Imagen 38 (arriba izq.). Autobús interurbano Irizar Intercentury realizando la línea 12 del servicio urbano en 2006. Imagen 39 (arriba dcha.). Autobús Hispano Habit de ACCSA realizando en 2007 el servicio de HICID entre Castelló y el Grau. Imagen 40 (abajo centro). Iclorsal Urci de HICID cargando universitarios en el antiguo campus de la carretera de Borriol a mediados de los 90.

Fuente: Imagen 38 y 39, colección Antonio Moreno; imagen 40, fotografía de Roures, archivo *Levante de Castelló*.

Tabla 10. Recorridos periurbanos incluidos en la integración tarifaria. Años 2015-2018

Línea	2015	2016	2017	2018
Castelló-la Ratlla (CS-Vila-real)	81.848	80.311	90.838	98.471
Castelló-Perp. Socorro (CS-Almassora)	156.569	165.812	176.830	174.538
Castelló-Hosp. La Magdalena (CS-Borriol)	35.851	29.605	27.147	27.288
Castelló-Montecristina (CS-l'Alcora)	0	6.802	15.392	15.530
Castelló-la Ratlla (CS-Benicàssim por Villas y por Serradal)	0	23.648	55.227	68.832
Total periurbano	274.268	306.178	365.434	384.639

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Se enmarcará este plan en el futuro Plan de Movilidad Metropolitana del área de Castelló, promovido por la Generalitat en aquellas fechas, y que se encuentra todavía en fase de redacción.²²¹ Deberá definir las políticas de movilidad que se implanten en el área metropolitana conformada por los municipios de Castelló de la Plana, Vila-real, Borriana, la Vall d'Uixó, Almassora, Onda, Benicàssim, Nules, l'Alcora, Orpesa, Betxí, Borriol, les Alqueries, la Vilavella y Sant Joan de Moró.²²²

En cuanto al análisis recogido por PMUS 2016-2024, destacan especialmente los siguientes datos, que se resumen a continuación:

- Descenso porcentual y absoluto del número de desplazamientos realizados en transporte público respecto a la situación analizada en el anterior PMUS (del 8% en 2007 y al 7% en 2016).
- Reducido porcentaje de transbordos en la red de transporte público (1,88%, frente al 2% de 2010 y el 8-9% contemplado en el proyecto del Tram).²²³
- Importante peso de la conexión este-oeste en el conjunto de movimientos internos, por los focos de atracción de la UJI, la estación y el Grau y playas. Destaca asimismo el Hospital General como centro de atracción. Esta realidad difiere sustancialmente con la que Soriano dibuja en el año 2012, antes de la llegada del Tram al Grau, cuando era el eje N-S el de mayor tráfico.²²⁴ Todo ello supone que la creación de estos nuevos centros de atracción (estación, universidad), combinado con el establecimiento de un servicio de viajeros de elevados parámetros provocó en algo más de un año una modificación en los principales flujos de movilidad en transporte público en la ciudad, desplazando el eje de mayor tráfico

²²¹“Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Castelló”, Conselleria d'Habitatge, [en línea].

²²²*Mediterráneo* 21 de septiembre de 2016 y 19 de noviembre de 2016.

²²³*Proyecto de Servicio Público de Transporte de la Línea 1 del Tram de Castellón*, p. 39.

²²⁴Javier Soriano Martí, "Repensar la ciudad", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 176.

de sentido N-S a E-W. Un hecho de gran importancia que habría que tener muy en cuenta.

- Perfil de usuarios mayoritariamente femenino en cuanto al género. En cuanto a la edad, destaca su uso entre los menores de 25 y mayores de 60. En este sentido, así como en los motivos para su uso, se mantiene el patrón del anterior estudio de 2010. Buena parte de los usuarios del transporte público siguen formando parte de la denominada población cautiva.
- Fuerte descenso del número de viajeros desde el año 2011 debido a diversos factores ligados a la crisis económica: recortes en el servicio, disminución de la necesidad de desplazamiento y descenso de la población por la emigración. La mejora o empeoramiento de los parámetros del servicio provoca un incremento o reducción del uso del transporte público en un porcentaje mayor al de modificación del parámetro.²²⁵
- Incremento de la demanda global en 2015 respecto a la del año anterior, tal y como ya se ha señalado anteriormente.
- Importante peso sobre el total de viajeros de las líneas del Grau y Tram, seguidas de las líneas 1, 2, 4 y 6 de ACCSA.
- Concentración de las cabeceras de las líneas interurbanas en dos puntos de la ciudad: la estación de autobuses y la plaza Borrull, coincidentes a su vez con el Tram y algunas líneas urbanas.
- Índice de puntualidad de entre el 85% y el 98%, según líneas.
- Velocidad comercial media de la red de 14,96 Km/h.²²⁶
- Problemas de accesibilidad en algunas paradas.

Se mantiene la falta de cobertura de la red urbana en las mismas zonas ya señaladas en el anterior PMUS, aunque en general esta se consideraba adecuada, pues la lejanía de la parada de origen o destino como razón de no usar el transporte público sólo era aludida por el 1% de los conductores de turismos en el PMUS 2007-2015.²²⁷ En este sentido, los estudios existentes señalan que los usuarios admiten, por lo general, unos tiempos máximos de 5 minutos para desplazarse a la parada de subida y otros tantos para hacerlo desde la de bajada hasta el destino, lo que supone una

²²⁵Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Castellón, Documento diagnóstico, p. 31.

²²⁶Superior a la media española, establecida en 14,3 Km/h., en *Estudio sobre el transporte colectivo urbano en autobús de las ciudades españolas 2012*, Asociación Nacional de Transportes Urbanos Colectivos de Superficie, 2013, p. 32. Resulta asimismo superior a la de Madrid (13,5 Km/h.) (Fernando de Córdoba, "¿A qué velocidad va el transporte público?", *Ecomovilidad* (blog), 27 de enero de 2012, [en línea], <https://ecomovilidad.net/madrid/a-que-velocidad-va-el-transporte-publico/>, consultado 11 de enero de 2018), pero inferior a ciudades como Vigo (17 Km/h.) (*Atlántico*, 9 de julio de 2010, [en línea], <http://www.atlantico.net/articulo/vigo/velocidad-media-autobus-urbano-solo-llega-17-kilometros/20100710074745090600.html>, consultado 11 de enero de 2018) o San Sebastián (16,82 Km/h (*Mejora de la velocidad comercial de Dbus por agilización de acceso al autobús*, Compañía del Tranvía de San Sebastián, [en línea], https://www.dbus.eus/descargas/mejora_de_la_velocidad_comercial.pdf, consultado 11 de enero de 2018).

²²⁷Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Castellón, Análisis y diagnóstico, pp. 48 y 135.

cobertura de 250-300 metros por cada parada.²²⁸

A partir del estudio pormenorizado de los datos apuntados en el párrafo anterior, el PMUS propone un plan de potenciación del transporte colectivo que permita ampliar la cobertura del servicio y mejorar la frecuencia, de manera que en ningún caso sea ésta superior a los 20 minutos. Su aplicación se desarrollará en dos fases, una primera de reestructuración y una segunda de optimización.

La implementación de la primera fase se inició en el verano de 2016, con la creación en septiembre de ese año de la primera línea nocturna, la N1,²²⁹ ante el éxito del servicio especial nocturno implantado en la Magdalena de 2016. De un trazado similar a la L1, discurre entre el polideportivo Ciutat de Castelló y el Hospital General, con circulación los viernes, sábados y vísperas de festivo de septiembre a mayo de 22:15 a 3:45, horario que se amplía en fechas determinadas. Se trata de una línea longitudinal N-S que complementa el servicio nocturno del Tram en el eje E-O, cuyo horario fue ampliado hasta las 3 de la madrugada pocas semanas después.²³⁰

En noviembre de 2016 se aplicaron prácticamente todas las medidas de reestructuración previstas en la primera fase del plan que restaban:²³¹

- Ligeras modificaciones en el recorrido de la L1, en su extremo norte, y de la L3, a su paso por la UJI.
- Modificación del recorrido de la L4, suprimiendo parte del trazado en su extremo este y ampliando el de la Ciudad del Transporte. Mejora de la frecuencia a 20 minutos.
- Supresión de la anterior L7 y creación de una nueva Montaña-Grupos, que refuerza la conexión N-S y se prolonga hasta las urbanizaciones de Penyeta, Tossal Gros y Racó de la Torreta por el norte y el grupo Lourdes por el sur.
- Reducción del recorrido de la L8, eliminando la prolongación hasta las urbanizaciones de montaña. Mejora de frecuencia a 30 minutos.
- Recuperación de la L9, ampliando su recorrido por el distrito este, atendiendo así a la demanda vecinal que denunció su supresión en 2014. En enero de 2017 esta línea mejoró su frecuencia a 20 minutos.
- Ampliación de horario de las líneas 10, 11, 12 y 16. Esta última recupera la circulación los domingos y festivos y el mes de agosto, y aumenta expediciones, con una última salida del hospital a las 22:15.²³²

²²⁸Daniel Echeverría Jadraque, "Estándares del transporte urbano", en *El transporte público en ciudades medianas*, p. 196. Otros autores americanos elevan esta distancia hasta las 0,25 millas (400 metros). Robert W. Koski, "Bus transit", en George E. Gray y Lester A. Hoel (Eds.), *Public Transportation*, p. 164.

²²⁹*Mediterráneo*, 2 de septiembre de 2016.

²³⁰*Mediterráneo*, 28 de noviembre de 2016.

²³¹*Mediterráneo*, 22 y 30 de octubre de 2016 y 2 de noviembre de 2016.

²³²De manera que daba servicio a los turnos de tarde y noche del hospital.

- Asimismo se amplió el horario del Tram, adelantándose a las 7 el inicio de servicio.²³³

La última de las actuaciones pendientes en esta fase tuvo lugar en septiembre de 2018, al entrar en servicio una nueva línea circular, la 18, con cabecera en el Hospital General y con circulación en sentido inverso a la L8, con una frecuencia de 30'. Esta línea da respuesta a tráficos hasta ahora no atendidos (distrito este-Hospital, por ejemplo) y no sólo es previsible que acabe presentando buenas cifras de tráfico, sino que contribuyera a relanzar la propia L8, al complementarla.

Todo ello se completó a lo largo de 2017 y 2018 con la incorporación por parte de ACCSA de nueve nuevos autobuses, renovando y ampliando así la flota de urbanos. Esto permitió mejorar la frecuencia de la línea 3 (de 60 a 30 minutos), de la línea 7 (de 40 a 30 minutos), que modificó asimismo su itinerario, circulando desde entonces por Jacinto Benavente,²³⁴ o de la línea 16 (de 30 a 20 minutos, ampliada hasta el nuevo centro comercial Estepark).

Junto a estos ajustes y reformas, se aprobaron medidas de carácter social, como asumir el coste del transporte urbano de las salidas escolares realizadas por los colegios del Grau a la ciudad,²³⁵ el acceso gratuito al servicio para los acompañantes de las personas con movilidad reducida,²³⁶ o el descuento para titulares del Carnet Jove.²³⁷ También ha destacado en este último año un importante refuerzo del transporte público durante los diversos periodos festivos, así como la consolidación de las mejoras en la línea del Grau. Otra medida, en este caso orientada a la seguridad de la mujer, ha sido el planteamiento de una modificación del reglamento para permitir la realización de paradas a demanda, dentro del recorrido, a las mujeres que lo soliciten durante los servicios nocturnos.²³⁸

En cuanto a los festivos, en la Magdalena de 2017 se dio un paso más en la ampliación de los servicios especiales para fiestas, con una línea circular entre los principales recintos festivos y expediciones especiales para las *mascletas*, que se sumaban al refuerzo de los servicios nocturnos de N1 y Tram.²³⁹ Se pretendió con esta iniciativa promover el uso del transporte público en la semana de fiestas, y si bien su carácter novedoso le acarreó cifras bajas de tráfico los primeros días, su uso fue incrementándose a lo largo de la semana, cerrándose con una nada desdeñable cifra de 3.860 usuarios, que se incrementaron hasta los 4.920 en 2018.²⁴⁰ Es por ello de esperar que en próximas ediciones se consolide y crezca, una vez sea más conocida su existencia y arraigue su uso en la ciudadanía. También se han reforzado los servicios nocturnos durante los fines de semana de

²³³*Mediterráneo*, 28 de noviembre de 2016.

²³⁴*Elperiòdic.com*, 28 de febrero de 2017, [en línea], https://www.elperiodic.com/castellon/castellon-mejora-frecuencias-lineas-autobus-urbano-recupera-paradas-maestria_492285 (consultado 13 de enero de 2018).

²³⁵*Mediterráneo*, 13 de noviembre de 2016.

²³⁶*Mediterráneo*, 18 de noviembre de 2016.

²³⁷*Levante de Castelló*, 18 de julio de 2017.

²³⁸*Levante de Castelló*, 23 de octubre de 2018.

²³⁹*20 minutos*, 18 de marzo de 2017, [en línea], <https://www.20minutos.es/noticia/2988907/0/tram-arranca-servicios-especiales-por-fiestas-magdalena/> (consultado 13 de enero de 2018).

²⁴⁰Lo que genera una media de 547 usuarios al día, una cifra similar a la de la línea 15 y superior a otras como la L11 y L12.

las fiestas de Navidad de 2017 y 2018,²⁴¹ cerrando la N1 el año 2017 con 7.433 usuarios y el 2018 con 8.911. Es la tercera línea con menos usuarios de la red, aunque transporta más usuarios por semana que las líneas 5, 13 y 17, con 248 viajeros de media cada fin de semana.

Tabla 11. Usuarios de las líneas del Grau y Tram Años 2014-2018

Línea	2014	2015	2016	2017	2018
Grau	1.054.263	319.372	421.457	514.728	653.278
Tram	726.034	2.112.867	2.276.202	2.528.452	2.607.046
Previsión Tram	2.300.000	2.350.000	2.375.000	2.395.000	2.400.000

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019; *Proyecto de Servicio Público de Transporte de la Línea 1 del Tram de Castellón*, p. 38. Elaboración propia.

Gráfico 8. Usuarios de las líneas del Grau y Tram Años 2014-2018

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Por último, en la línea del Grau, durante el verano de 2017 se volvieron a establecer los servicios directos del Tram hasta la playa del Pinar y el refuerzo en la línea del Grau, con frecuencia de 20 minutos, que finalmente se ha hecho definitiva en diciembre de 2017.²⁴² Estas medidas permitieron obtener unas excelentes cifras durante el mes de agosto,²⁴³ alcanzándose al cerrar el año los 514.728 usuarios, 93.271 más que el año anterior, y todo ello sin afectar en absoluto al Tram, que ha seguido sumando viajeros, tendencia que ha continuado en 2018. No en vano, el Tram ha vuelto a batir en 2017 y 2018 su propio récord de usuarios, superando los 2,6 millones. Esta cifra supera, también, a

²⁴¹ *Mediterráneo*, 14 de diciembre de 2017.

²⁴² *Mediterráneo*, 4 de diciembre de 2017.

²⁴³ *Mediterráneo*, 17 de septiembre de 2017.

la propia previsión de usuarios contemplada en el proyecto del Tram para un escenario sin reordenación de líneas, es decir, manteniendo la línea del Grau, como finalmente se ha hecho. Además, esta previsión se calculó contando con un crecimiento de la población del 0,16% anual, cuando en realidad se ha producido un decrecimiento anual del -0,84% de media en los últimos tres años.

Expresados estos datos en forma gráfica, se observa el espectacular incremento de usuarios del Tram al inaugurarse la línea 1 hasta el Grau (+191%), que contrasta con el descenso del 70% de usuarios en la del Grau. En los años posteriores, las mejoras en esta última línea han ido permitiendo una progresiva recuperación de usuarios (+32% en 2016, +22% en 2017, +21% en 2018), acompañados a su vez por un incremento más moderado, pero en todo caso considerable, de usuarios del Tram, con un 8%, un 11% y un 3% más en 2016, 2017 y 2018, respectivamente. Respecto a las líneas meramente urbanas, las de ACCSA, el comportamiento ha sido el de la tabla 12.

En términos globales, se aprecia un claro incremento de usuarios de algo más de 800.000 desde la adopción de las primeras medidas de potenciación. Teniendo en cuenta que la revisión del padrón municipal a 1 de enero de 2018 arrojaba un estancamiento de la población en la capital de la Plana, la recuperación económica o las facilidades de acceso al servicio para determinados colectivos sociales se perfilan como elementos que pueden haber contribuido a este incremento de usuarios, pero el análisis detallado por líneas y su interrelación con algunas de las mejoras implantadas hacen que sean estas las principales causas del crecimiento. Por líneas:

- La L1 continúa siendo la de mayor tráfico de la red, consolidando en 2018 su tendencia alcista. Los ligeros retoques en su recorrido no pueden considerarse relevantes en este aspecto.
- Las líneas 2 y 6, que no han sufrido ninguna reforma, suman 15.000 y 55.000 usuarios respectivamente. La L2, además, supera las cifras de 2015.
- La L3 ha ganado más de 33.000 usuarios, un 53% más respecto a 2016. La mejora de su conexión con la UJI y, sobre todo, el incremento de la frecuencia han sido claves en este aumento.
- La L4 representa el mayor incremento en términos absolutos de todas las líneas, con casi 245.000 nuevos usuarios, gracias fundamentalmente a la mejora de la frecuencia y la inclusión de la zona comercial de la Ciudad del Transporte en su itinerario, absorbiendo los usuarios de la antigua L7.

Los servicios de autobús entre Castelló y el Grau se remontan al año 1920, siendo ya próximo, por tanto, su centenario. Varias han sido las empresas explotadoras de la línea y muy variados los vehículos, pero las aglomeraciones estivales han sido, casi siempre, una constante. Imágenes 41-45 (izq., de arriba a abajo). Diamond T de Soler de 1936, por el *camí de la mar* en 1950; autobús articulado Pegaso 6035-A de HICID (1976); Scania Hispano V.O.V. II (1998); Mercedes-Benz O 405 GN2 (2007); Volvo B12B Hispano Habit (2008). Imágenes 46-48 (dcha., de arriba a abajo). Viñeta cómica de Quique (1996); Scania Castrosua CS-40 City II (2013); Mercedes-Benz Citaro (2017) delante de la antigua estación de la Panderola en el Grau.

Fuente: Imagen 41, colección José Prades; imagen 42, archivo HICID; imágenes 43-45, colección Antonio Moreno; imagen 46, *Mediterráneo*, 18 de junio de 1996; imagen 47, colección Ferran Mena; imagen 48, colección del autor.

Plano 12. Servicio urbano de Castelló en 2018

Fuente: Ayuntamiento de Castelló

Tabla 12. Usuarios de las líneas de ACCSA. Años 2015-2018

Línea ACCSA	2015	2016	2017	2018	Variación 2016-2018 (abs.)	Variación 2016-2018 (%)
L1	797.105	838.281	907.473	1.006.764	168.483	20%
L2	295.116	284.374	294.540	299.445	15.071	5%
L3	63.063	64.063	84.675	97.901	33.838	53%
L4	289.969	329.310	509.208	576.182	246.872	75%
L5	370	332	345	454	122	37%
L6	278.162	286.758	307.958	342.373	55.615	19%
L7(*)	160.052	147.447	125.894	182.514	35.067	24%
L8	83.657	78.487	78.814	92.252	13.765	18%
L9	0	6.957	67.747	96.140	89.183	1282%
L10	172.714	186.967	242.544	248.393	61.426	33%
L11	126.386	118.911	122.152	127.135	8.224	7%
L12	148.631	145.925	156.268	161.094	15.169	10%
L13	4.333	3.967	4.002	3.360	-607	-15%
L15	159.404	165.074	175.304	187.692	22.618	14%
L16	69.380	65.824	77.448	86.193	20.369	31%
L17	10.773	9.786	9.090	9.313	-473	-5%
L18	0	0	0	14.641	14.641	-
N1	0	1.849	7.433	8.911	7.062	382%
Especial Magdalena	0	0	3.860	4.920	-	-
Penyeta-Racó-Tossal	11.198	10.282	0	0	-	-
Total	2.670.313	2.744.594	3.174.758	3.545.677	801.083	29%

(*) El recorrido de la L7 fue modificado completamente en noviembre de 2016.

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

- Las líneas 5, 13 y 17 apenas experimentan variaciones y su uso sigue siendo testimonial, especialmente la L5. Las líneas 13 y 17 descienden ligeramente, producto de su escasa oferta y limitada cobertura.
- Los datos de la L7 presentan un incremento continuado desde la modificación de su itinerario. Por otra parte, sus casi 183.000 usuarios superan, con creces, los de la antigua línea Penyeta-Racó-Tossal, y sitúan a esta línea en unas cifras de tráfico ligeramente inferiores a la media.
- Las mejoras aplicadas en la línea 8 no han dado sus frutos hasta 2018, cuando ha entrado en servicio la L18, en sentido inverso. La supresión del recorrido hasta las urbanizaciones de montaña no debería haber influido en el estancamiento de los dos primeros años, pues sólo representaban el 2,5% de usuarios.²⁴⁴
- La recuperada L9 presentaba hasta 2018 una de las cifras de tráfico más bajas de la red con

²⁴⁴Actualización del PMUS, Documento de propuestas, p. 28.

67.747 usuarios, pese a ser una antigua demanda vecinal. Sin embargo, ha experimentado un considerable incremento en 2018.

- La L10 amplía horarios y experimenta en 2017 uno de los mayores incrementos de viajeros, con 55.577 más respecto a 2016 (casi un 30% de subida), amortiguado en 2018.
- Las líneas 11 y 12, que también amplían horarios, experimentan incrementos del 7% y el 10% respectivamente respecto a 2016, porcentajes inferiores por otra parte al de otra de las líneas a la UJI, la 15, que crece un 14% a pesar de no haber recibido mejoras. Presentan cifras de viajeros entre los 127.135 de la L11 (la más afectada por el Tram) y los 187.692 de la L15 (la menos afectada).
- Significativa subida del 31% en la L16, que ha ampliado horarios y recuperado la circulación en festivos y agosto, dando también servicio al recién inaugurado centro comercial Estepark. Gana 20.000 usuarios, alcanzando los 86.193.
- La línea 18, inaugurada en otoño de 2018, presenta unas cifras todavía modestas, que podrían atribuirse al desconocimiento por parte de la ciudadanía, habida cuenta de la nula campaña institucional publicitando su entrada en servicio.

Así pues, dentro de un incremento generalizado de usuarios, resulta evidente que las líneas que más viajeros ganan son aquellas a las que se les ha aplicado alguna mejora, y muy especialmente aquellas que han mejorado frecuencias.

Gráfico 9: comparativa entre servicios urbanos y periurbanos. Año 2018

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Respecto a la proporción de uso entre los diversos servicios urbanos, la inclusión de nuevos itinerarios en la integración tarifaria no ha tenido una especial repercusión en esta relación entre servicios, de la misma manera que los poco más de 70.000 viajeros de estos nuevos itinerarios tampoco han supuesto un gran peso en los más de 1,2 millones de usuarios que el conjunto de líneas ha ganado respecto al año 2015. Los recorridos de líneas interurbanas incluidos en el marco tarifario

municipal han pasado de suponer el 5,1% del total de usuarios en 2015 al 5,3% en 2018. Las variaciones en la relación entre los servicios urbanos de ACCSA, el Tram y la línea del Grau tampoco son muy relevantes, aunque destaca el incremento del peso específico de la línea del Grau, que suma más de 333.000 usuarios respecto a 2015 y pasa de representar el 6% del total de viajeros en 2015 al 9% en 2018. Este aumento proporcional va en detrimento de las líneas asimiladas a urbanas (suburbanas) y, principalmente, del Tram, que pierde un 3%, a pesar de haber ganado casi medio millón de viajeros desde 2015.

10. Diez años de Tram. Un análisis de datos

Analizando la evolución en estos últimos diez años, el gráfico 10 permite ver con suma claridad el comportamiento de cada uno de los servicios. Se observa a primera vista el importantísimo descenso de usuarios que padecieron las líneas de ACCSA entre 2011 y 2012, como consecuencia de los recortes y la desafortunada reestructuración llevada a cabo, que repercutió a su vez en las cifras totales de viajeros. Hasta esa fecha, tanto las líneas de ACCSA como las suburbanas, así como la del Grau, habían mantenido un comportamiento en ligero descenso, atribuible a la disminución de la movilidad como consecuencia de la crisis, mientras que el Tram, a pesar de la limitación de su recorrido, crecía de una manera sostenida.

Gráfico 10. Evolución comparativa entre servicios urbanos y periurbanos. Años 2008-2018

Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

A partir de 2012, las líneas de ACCSA mantienen un comportamiento estable durante los siguientes tres años, mientras que el resto de servicios continúan perdiendo viajeros, incluido el Tram, a pesar de que la reestructuración de líneas urbanas supuestamente debía beneficiarle. En 2015, con la

prolongación del Tram hasta el Grau, su uso se dispara, lo que repercute negativamente tanto en el urbano, que alcanza el mínimo de toda la serie, como especialmente en la línea del Grau. En cualquier caso, a nivel global, la subida del Tram es tal que permite ganar nuevos usuarios, que mejoran las cifras del conjunto. Las mejoras adoptadas desde entonces permitieron en 2016 ganar usuarios en todos los servicios, un incremento que se ha consolidado y reforzado sustancialmente a lo largo de 2017 y 2018, años en que el conjunto de servicios urbanos ha logrado superar consecutivamente la cifra máxima de usuarios de toda la historia. Como ya se ha comentado, los aumentos de tráfico en las líneas urbanas y la del Grau no han impedido que el Tram siga ganando también viajeros.

Gráfico 11. Usuarios del servicio urbano y población. 2008-2018

Fuente: “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 14 de enero de 2018); Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

En relación con la población, el gráfico 11 muestra como, hasta 2011, el comportamiento del número de usuarios iba relativamente parejo a la evolución de la población, que por entonces alcanzaba su máximo histórico. El ya referido brusco descenso de usuarios en 2012 no fue acompañado por ninguna variación significativa a nivel demográfico, reforzando el hecho que la pérdida de usuarios se debió casi exclusivamente a la reestructuración de servicios. En los siguientes dos años (2013 y 2014) el descenso de usuarios continúa aunque a un ritmo mucho menor, mientras que la ciudad empieza a perder notablemente población, especialmente a lo largo del año 2013. A partir de 2015, sin embargo, la prolongación del Tram hasta el Grau supone una inyección de nuevos usuarios, a pesar que continúa el descenso demográfico, aunque de forma más

moderada. En 2016, 2017 y especialmente en 2018 el número de usuarios se dispara, marcando en 2017 un máximo histórico que se vuelve a superar en 2018, mientras la ciudad sigue perdiendo habitantes en 2017, para recuperarlos tímidamente en 2018. Se trata esto de un hecho de gran relevancia, pues es la primera vez que Castelló suma viajeros en el servicio urbano de una manera destacada al mismo tiempo que pierde población.

El último aspecto al que se va a hacer referencia se refiere a la relación entre la inversión pública y el número de usuarios del transporte público. Aunque los datos concretos se muestran detalladamente en la última tabla, resulta más claro analizarlo gráficamente.

Gráfico 12. Usuarios del servicio urbano e inversión pública. 2008-2018

Fuente: Joaquín Isaac Serrano Arnau, *Documentos contables (estados de ejecución) sobre transporte público urbano, (ejercicios 2003-2008)*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 9 de enero de 2018; Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

En el gráfico 12 se puede observar de nuevo el comportamiento bastante homogéneo que presenta el volumen de usuarios hasta el año 2011, con pequeñas variaciones anuales en una dinámica general de ligero ascenso. El para nada despreciable descenso del 16% en 2009 el presupuesto no parece afectar en absoluto a la utilización del servicio, si bien hay que matizar que las obligaciones netas al finalizar aquel ejercicio superaron los 4,9 millones de euros. Mientras que los recortes y la reestructuración aplicados en 2011 se reflejaron en un descenso del gasto público municipal en esta área del 11% en el presupuesto de 2012, su repercusión en el número de usuarios fue mayor, con un descenso del 16% de viajeros, que se arrastró en los siguientes años con cifras mucho menores. Una conclusión similar viene recogida en el PMUS,²⁴⁵ que señala que la reducción de la demanda en origen es porcentualmente superior a la de la oferta, y la recuperación de usuarios una vez se

²⁴⁵Actualización del PMUS, Documento diagnóstico, p. 31.

incrementa la calidad del servicio no es inmediata. Desde 2015 se está llevando a cabo un progresivo aumento de la inversión pública, que ha supuesto un incremento presupuestario acumulado del orden del 29% a lo largo de estos años, si bien la principal subida ha correspondido al ejercicio 2017. Esta nueva política ha logrado su reflejo en el uso del transporte público, que también se ha incrementado en estos tres años en un porcentaje superior, el 36%.

Tabla 13. Usuarios del servicio urbano, población y presupuesto municipal en transporte urbano. Años 2008-2018

Año	Usuarios	% variación	Población	% variación	Presupuesto (€)	% variación
2008	6.201.831	+4,52%	177.924	+3,07%	4.551.258 €	n.d.
2009	6.245.256	+0,7%	180.005	+1,17	3.842.837 €(*)	-15,57%
2010	6.184.896	-0,97%	180.690	+0,38%	4.163.172 €	+8,34%
2011	6.313.345	+2,08%	180.114	-0,32%	4.719.281 €	+13,36%
2012	5.283.294	-16,32%	180.204	+0,05%	4.187.991 €(*)	-11,26%
2013	5.073.825	-3,96%	180.185	-0,01%	4.248.143 €	+1,44%
2014	5.066.920	-0,14%	173.841	-3,52%	4.140.186 €	-2,54%
2015	5.376.820	+6,12%	171.669	-1,25%	4.222.492 €	+1,99%
2016	5.748.460	+6,91%	170.990	-0,4%	4.499.167 €	+6,55%
2017	6.583.372	+14,52%	169.498	-0,87%	5.423.362 €	+20,54%
2018	7.190.640	+9,22%	170.888	+0,82%	5.761.362 €	+6,23%

(*) En el año 2009 finalmente las obligaciones netas se elevaron hasta los 4,9 millones de euros. Asimismo, en 2012 la renovación del contrato de prestación supuso una inversión puntual adicional que incrementó el gasto hasta los 6,9 millones.

Fuente: “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 14 de enero de 2018); Joaquín Isaac Serrano Arnau, *Documentos contables (estados de ejecución) sobre transporte público urbano, ejercicios 2003-2008*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 9 de enero de 2018; Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019. Elaboración propia.

Estos datos confirman las hipótesis planteadas en la primera parte del capítulo, cuando se analizaba la relación entre inversión pública y usuarios en el periodo 1990-2007. Entonces se vislumbraba que un incremento presupuestario prolongado a lo largo de varios años acababa generando al final de ese mismo periodo un aumento porcentualmente similar de viajeros, siempre y cuando esa subida del gasto hubiera supuesto la mejora de los parámetros básicos del servicio con más repercusión entre los usuarios (horario, cobertura y, sobre todo, frecuencia).²⁴⁶ Así, de la misma manera que el incremento presupuestario del 60% aplicado entre 1997 y 2003 produjo un aumento del tráfico del

²⁴⁶Miguel Bonilla Ruiz, "Aplicaciones SAE. Impacto en la organización y en los usuarios", en *El transporte público en ciudades medianas*, p. 28.

57%, el llevado a cabo entre 2015 y 2018 (+29%) ha generado un 36% más de usuarios.

Estas cifras no sólo reafirman las conclusiones adelantadas por Marco y Soriano,²⁴⁷ sino que permiten aventurar que una buena aplicación del incremento presupuestario puede llegar a producir un aumento del tráfico porcentualmente superior, si esta inversión se mantiene en el tiempo. Si además, se tiene en cuenta que el contexto demográfico en el primer periodo estuvo marcado por un sensible crecimiento poblacional, mientras que el actual se caracteriza por un ligero descenso, se ponen de manifiesto no sólo la relación existente entre inversión pública y tráfico, sino la efectividad y conveniencia de la mayoría de mejoras que este mayor gasto ha permitido aplicar.

Todo ello también permite ser optimistas cara al futuro. El Plan de Potenciación prevé una inversión total global de 4,3 millones de euros hasta 2020, centrada fundamentalmente en la ampliación de la flota para mejorar la frecuencia de paso en la práctica totalidad de líneas. Siendo, como se ha visto, este factor de intervalo de paso uno de los más determinantes para aumentar el uso, es previsible que la inversión prevista resulte sumamente efectiva en resultados de tráfico.

11. La II Fase del Plan de Potenciación: perspectivas de futuro

En los próximos años, siguiendo el programa previsto en el citado Plan de Potenciación, debería desarrollarse la fase de optimización, consistente en la incorporación a la flota de ACCSA de nuevos autobuses, hasta alcanzar los 42 en el año 2020.²⁴⁸ De esta manera, se lograría ofrecer una frecuencia –considerada como óptima por el estudio– de 20 minutos en la mayoría de líneas.

El Plan de Potenciación también contempla la creación de una nueva parada del Tram en la plaza de la Independencia, lo que no sólo salvaría la excesiva distancia entre las dos paradas actualmente existentes, sino que reforzaría este enclave como intercambiador. Igualmente, plantea una prolongación permanente de la línea del Tram hasta la playa, algo que, a día de hoy, la propia experiencia con el material móvil ha demostrado que es perfectamente viable, pues las baterías tienen capacidad suficiente. Esta medida, sin embargo, estaría pendiente de una adecuada actuación a nivel de la infraestructura viaria.

Paralelamente, el anuncio por parte de la Generalitat Valenciana de la creación de un nuevo mapa concesional del transporte público colectivo de viajeros por carretera en la Comunitat Valenciana abre un nuevo panorama en el futuro de la línea del Grau. Los criterios expuestos por la Conselleria para la propuesta de reordenación apuntan hacia la segregación del futuro mapa de las líneas puramente urbanas,²⁴⁹ circunstancia en la que se incluiría la línea del Grau. Si esto finalmente se concreta en la completa asimilación de este servicio en la red urbana castellonense, se facilitaría notablemente la gestión de este servicio, al eliminar trámites entre distintas administraciones que

²⁴⁷Pablo Marco Dols y Javier Soriano Martí: "Hacia un nuevo modelo de movilidad en la Plana de Castelló...", p. 18.

²⁴⁸Actualización del PMUS, Documento de propuestas, p. 28.

²⁴⁹Mapa concessional dels serveis públics de transport per carretera de la Comunitat Valenciana.

siempre acaban ralentizando las actuaciones, abriéndose asimismo la posibilidad de nuevas formas de combinación y complementación de este servicio con el del Tram.

12. Propuestas de mejora

Estas perspectivas halagüeñas no deberían, sin embargo, hacer caer en el triunfalismo ni ignorar los aspectos susceptibles de mejora, pues no sólo son numerosas y diversas las deficiencias que aún presenta la red urbana, sino que todo el servicio debería estar sometido a una crítica y ajuste continuo. Se enumeran a continuación diversas sugerencias y propuestas de mejora no incluidas en el actual PMUS. Todas estas propuestas deben implicar a todos los agentes que conforman el servicio, mediante la debida formación y la creación de objetivos compartidos, incentivos y participación de los trabajadores.²⁵⁰ Como se podrá observar, no se incluyen propuestas referentes ni al régimen tarifario, ni a los aspectos jurídicos y administrativos de los contratos y concesiones, ni a la financiación del servicio, al exceder estos aspectos el ámbito de este trabajo.

Se omiten también aquellas medidas ya planteadas por Marco y Soriano en su artículo.²⁵¹ Hay que señalar que una de las propuestas más ambiciosas recogidas en dicho artículo va camino de hacerse realidad, concretamente la referida a la necesidad de creación de «una entidad o autoridad metropolitana de transportes, con un consorcio que aglutine a todas las administraciones, instituciones y empresas».²⁵²

Esta medida, que se ubicaba en la misma línea de lo propuesto por Manau,²⁵³ pretendía constituir una entidad que armonizara todas las políticas de coordinación intermodal, como la redacción de un plan integrado de transportes o la creación de un billete único de transportes, entre otras medidas.

En este sentido, el proyecto del nuevo mapa concesional valenciano apuesta explícitamente por una red interoperable, previendo la futura creación de un sistema tarifario integrado, bien a través de la tarjeta Mòbilis, bien mediante las tecnologías que en su momento se implanten, recogiendo así en parte la propuesta planteada en el artículo. Asimismo, la Conselleria d'Habitatge, a través del programa Uneix 2018-2030, plantea la creación de entes territoriales de coordinación del transporte público en las áreas metropolitanas de València, Alacant-Elx y Castelló.²⁵⁴

Otras propuestas serían las siguientes:

- Dobles cabeceras: la supresión de las dobles cabeceras en algunas líneas, implantada en el

²⁵⁰Jesús Trasobares Alonso, "Implantación de sistemas de calidad total en el transporte urbano de viajeros", en *El transporte público en ciudades medianas*, p. 147.

²⁵¹Pablo Marco Dols y Javier Soriano Martí: "Hacia un nuevo modelo de movilidad en la Plana de Castelló...", pp. 19-22.

²⁵²Pablo Marco Dols y Javier Soriano Martí: "Hacia un nuevo modelo de movilidad en la Plana de Castelló...", pp. 22-23.

²⁵³Josep Manau Fuster, "Intercambio e intermodalidad: el billete combinado", en *El transporte público en ciudades medianas*, pp. 236-240.

²⁵⁴"Plan Uneix 2018-2030", Conselleria d'Habitatge, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/uneix> (consultado 24 de enero de 2019).

año 2012 para optimizar el servicio, no supuso en la práctica ninguna mejora de la explotación, pues se seguía realizando una parada de ajuste horario. En cambio, se suprimió la información de las horas de salida desde uno de los extremos de las líneas, lo que resultó un perjuicio para los usuarios. Actualmente siguen sin indicarse las siguientes horas de salida en la línea 4 desde la Cuadra Morteràs y en la línea 9 desde Grapa.

- Información al usuario: a las propuestas ya planteadas en este ámbito se sumaría la de incluir información sobre el transporte público (líneas y paradas urbanas e interurbanas) en el geoportal municipal (<http://www.castello.es/geoportal/index.php>). También se podría plantear publicitar la oferta del transporte público urbano en eventos multitudinarios, dando a conocer al público las líneas, existentes, recorridos u horarios.
- Atención al público: conocer la opinión que el público tiene del servicio y gestionar adecuadamente sus quejas y sugerencias aporta información de primera mano para la implantación de mejoras. De ahí la importancia de la gestión integral de las reclamaciones, facilitando su presentación y prestándoles la atención debida, recogiendo la información necesaria y aplicando las soluciones procedentes.²⁵⁵

Para ello, así como para otras gestiones como la reclamación de objetos perdidos u otras incidencias, resulta de gran importancia la existencia de una oficina física en un lugar accesible, algo de lo que tradicionalmente ha carecido el servicio urbano castellanense, cuya oficina de atención al público siempre se ha ubicado en un lugar periférico y, paradójicamente, inaccesible en transporte público, situación que todavía hoy perdura. La principal propuesta en este sentido es, pues, instar a la concesionaria a habilitar una oficina de atención al público en un lugar más céntrico y accesible.

13. Conclusiones

El servicio urbano castellanense, desde su creación en los años 60, se ha dirigido de manera casi exclusiva a atender las necesidades de movilidad de la población cautiva. Las condiciones orográficas de la ciudad, así como su reducida extensión y la benignidad de su clima, hacían innecesario el uso de medios motorizados en buena parte de los desplazamientos. En los siguientes años, el crecimiento urbano, con la aparición de barriadas periféricas carentes de servicios, generó una necesidad de desplazamientos entre el centro y las nuevas zonas de expansión urbana. Además, la generalización del automóvil particular, con un uso en muchos casos innecesario del vehículo, incrementaron la densidad del tráfico. Ambos fenómenos, comunes al resto de localidades de la Plana, han continuado hasta el día de hoy, provocando atascos, contaminación y colapso de infraestructuras, revelándose el transporte público como incapaz de asumir estos flujos de

²⁵⁵Jesús Trasobares Alonso, "Implantación de sistemas de calidad total en el transporte urbano de viajeros", en *El transporte público en ciudades medianas*, pp. 147-148.

movilidad.

En los primeros años del presente siglo se sucedieron diversas propuestas de establecimiento de sistemas de alta capacidad y velocidad, que se concretaron en un BRT denominado Tram, un trolebús guiado que inició su circulación en 2008 y que finalmente vio restringido su alcance a un recorrido íntegramente urbano, frustrándose así el proyecto de vertebrar toda la Plana. Diez años después, recorre de W a E la ciudad de Castelló, con buenas cifras de tráfico, pero su elevado coste y su tecnología ya en parte desfasada han acabado por desterrar cualquier proyecto de prolongación. En el momento de su implantación, Castelló comenzaba a ofrecer por primera vez en su historia un sistema de transportes de cierta calidad, que se acabó traduciendo en unas buenas cifras de tráfico. Sin embargo, la irrupción de la crisis provocó una reestructuración de líneas en 2012 que, sin llegar a suponer un gran ahorro en las arcas municipales, sí hundió las cifras de usuarios.

La llegada del Tram al Grau en 2014, y la aplicación de un plan de potenciación del transporte público a partir de 2015, con un destacado esfuerzo inversor, han permitido revertir aquella situación y lograr en 2017 un récord absoluto de tráfico, que se ha vuelto a superar en 2018, en un contexto además de estancamiento demográfico.

Mientras el Tram parece aproximarse a su máximo de viajeros, superando en todo caso las cifras de tráfico previstas por la Conselleria en el momento de la licitación del proyecto, la línea del Grau, que ha recuperado expediciones, sigue ganando usuarios, mostrando que atiende a unos flujos propios compatibles y complementarios a los del Tram. Las líneas urbanas, por su parte, han sido objeto de diversas mejoras en cuanto a cobertura y servicios, mostrando un crecimiento constante de viajeros que no sólo han recuperado el tráfico anterior a los recortes, sino que, con las medidas de potenciación previstas hasta 2020, permiten incluso vislumbrar la superación de las cifras anteriores a la creación del Tram. Este éxito muestra, además, que el incremento de la inversión en transporte público acaba teniendo, a medio plazo, una repercusión en el uso del servicio mayor incluso porcentualmente al aumento presupuestario.

Estas buenas cifras, y las perspectivas prometedoras, no deben ocultar la realidad de un transporte público todavía orientado principalmente a la población cautiva, y que no resulta todavía una alternativa real para el conjunto de la ciudadanía. La inexistencia de servicio público a los principales polígonos industriales y otros grandes núcleos generadores de tráfico ligados a la actividad laboral es un claro ejemplo de ello. El autobús resulta cada vez más válido para ir a la universidad, al hospital o al centro, pero no para ir a trabajar a los polígonos de las afueras, a los que sólo cabe acceder en vehículo particular.

La solución tiene su origen en el mismo modelo de desarrollo urbanístico,²⁵⁶ pero pasa también por

²⁵⁶Erik J. Verroen, y Hans D. Hilberst, "Planificación urbana y movilidad, algunas experiencias holandesas", en *El transporte público en ciudades medianas*, pp. 213-231.

una sincera concepción del transporte público como alternativa real al privado. Por ello, antes de plantearse ninguna de las medidas propuestas en estas páginas, la sociedad debería plantearse qué tipo de servicio urbano quiere realmente. Esta cuestión, que hace unas décadas podía resultar baladí, no lo es ahora en absoluto. La contaminación, el previsible colapso de las infraestructuras y la propia habitabilidad del medio urbano hacen cada vez más necesaria una nueva concepción del transporte público, entendido como una alternativa real al privado. Interesa ofrecer un buen servicio de transporte a aquellos ciudadanos que no tienen otro medio para desplazarse, pero cada vez resulta más necesario captar a la población no cautiva para retirar de la circulación el mayor número posible de vehículos particulares, requisito imprescindible para lograr una movilidad urbana más sostenible y, en suma, una ciudad más amable y habitable.

Capítulo 9. El área de Vinaròs

1. Introducción

Tanto Sanchis Deusa como Membrado coinciden en señalar la existencia de un área de transportes propia con centro en Vinaròs, que escapa en buena medida a la influencia de Castelló.¹ Esta área englobaría toda la comarca del Baix Maestrat, incluyendo la Tinença de Benifassà, y se extendería por el extremo meridional de Cataluña, con los municipios fronterizos de Alcanar, Ulldes y la Sénia. Sin embargo, estos dos autores difieren a la hora de concretar la extensión de esta área vinarocense por su parte occidental: así, mientras Sanchis Deusa la extiende hasta Morella y els Ports, Membrado reconoce la existencia de una subárea de Morella que incluye dentro del área de influencia de Castelló, aunque reconoce que comparte su influencia con Vinaròs. Asimismo, distingue dentro del área de Vinaròs una subárea con centro en Benicarló, a la que Sanchis Deusa no hace mención alguna.

La actual propuesta de servicios de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad Valenciana reconoce esta situación al señalar la existencia de un área funcional de Morella-Vinaròs, con una «cierta autonomía propia» y una «centralidad interna (...) en torno al eje costero Vinaròs-Benicarló-Peñíscola».² Esta realidad se concreta en la creación de hasta tres concesiones distintas que tienen a Vinaròs como una de las cabeceras principales: la CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló, que agrupa los tráficos entre els Ports y el Baix Maestrat con Vinaròs y Castelló; la CV-002 Vinaròs-Peñíscola, con los servicios internos de la conurbación formada por esos tres municipios costeros; y la CV-003 Vinaròs-Castelló, con los tráficos del corredor litoral.

Sin embargo, este proyecto de mapa concesional, al tiempo que reafirma la existencia de un área propia y semiautónoma en Vinaròs, introduce nuevas variantes que no contribuyen a clarificar la extensión de la misma, de nuevo por su extremo occidental.

Morella, en dicho proyecto, sigue siendo cabecera de una serie de líneas por els Ports, lo que abunda en la opinión de Membrado a la hora de reconocer una subárea en esa comarca. Sin embargo, la nueva concesión plantea la creación de servicios por la Tinença de Benifassà dirigidos no hacia la que, históricamente, ha sido la salida natural de esa subcomarca, la Plana de Vinaròs, sino hacia Morella, lo que obliga a incluir esa zona dentro de la subárea morellana.

¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 258-259 y 279; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-765.

²*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 6.

Esta decisión varía completamente la definición del área de Vinaròs en su vertiente occidental, ya que modifica la estructura tradicional de servicios en la Tinença y genera un nuevo escenario que ninguno de los autores se había planteado, entre otras cosas porque no responde a la lógica atracción de los núcleos de referencia, como se detalla en el capítulo referido a la subárea de Morella.

Ante esta situación, en este trabajo se opta por atender a la estructura propuesta en el proyecto de servicio público de transporte de viajeros y, siguiendo las conclusiones de Sanchis Deusa y Membrado, se reconoce la existencia del área de Vinaròs, que engloba a las comarcas del Baix Maestrat, els Ports y zonas limítrofes de Aragón y Cataluña. Dentro de esta área se distingue la subárea de Morella, de la que se trata en un capítulo específico, y en la que se incluye la Tinença de Benifassà tal y como se plantea en la futura concesión CV-001, como ya se ha comentado.

Así pues, el área propiamente dicha de Vinaròs, en la que se centra este capítulo, presenta una estructura de líneas marcadamente ortogonal, característica del norte de la provincia, en el que las líneas que siguen el eje N-S por los corredores naturales se cruzan con otras en sentido E-W que, salvando los accidentes geográficos, comunican unos corredores con otros.

El eje litoral N-S es el de mayor densidad de servicios, a los que se suman los del ferrocarril, mientras que el eje prelitoral, así como los transversales E-W, presentan una densidad mucho menor. El grueso de servicios ha venido siendo operado por Autos Mediterráneo, a través de la concesión CVCS-105 Castelló-Alcañiz y Castelló-Vinaròs, a los que se suman las líneas operadas por HIFE, principalmente entre Vinaròs y Cataluña, a través de concesiones de la Generalitat catalana como la V-6472, así como algunos servicios hacia Castelló y València, incluidos en la concesión CVCS-102.

2. Características de la subárea

Geográficamente, el área de Vinaròs comprende el cuadrante nororiental de la provincia de Castelló, que lo es a su vez de la Comunidad Valenciana, marcando el río Sénia la frontera con Cataluña. En el litoral se combinan dos estructuras claramente diferenciadas: la sierra costera de Irta, al sur, y la Plana de Vinaròs (o de Vinaròs-Benicarló), que comienza en las estribaciones septentrionales de la citada sierra y se extiende a lo largo de algo más de 20 kilómetros siguiendo la línea de la costa hasta la sierra del Montsià, ya en Cataluña.

En esta zona litoral se encuentran las principales localidades de toda el área: Peníscola, Benicarló y Vinaròs, que en el medio siglo han formado un continuo urbano en el que se concentran algo más de 62.000 habitantes en 2017, a los que hay que sumar la numerosa población flotante fruto de la intensa actividad turística, en la que destaca fundamentalmente la ciudad de Peníscola. Estos municipios, en los que se podría incluir Alcanar, aglutinan el grueso de la actividad económica,

concentran la mayor parte de la industria, localizada en los polígonos de Benicarló y Vinaròs, así como de las infraestructuras y servicios de viajeros.

Esta llanura litoral se adentra en suave ascensión hacia el interior sin presentar apenas accidentes de renombre, hasta encontrarse con las montañas de la Tinença de Benifassà y las muelas de Xert. De NW a SE una serie de elevaciones, estribaciones septentrionales de la sierra de la Vall Ampla y de les talaies d'Alcalà limitan la Plana por el sur, siguiendo prácticamente el curso de la rambla Cervera. Por el norte, en cambio, la llanura se extiende hacia tierras catalanas, delimitada al W por els Ports de Beseit y al E por la sierra de Godall, con las localidades fronterizas de la Sénia, y Ulldecona. Esta Plana interior presenta un carácter más agrícola que combina con una histórica presencia de la industria del mueble, y reúne una serie de municipios (Canet lo Roig, la Jana, Rossell, Sant Jordi, Sant Rafel del Riu, Traiguera, Xert) de entre 500 y 1.500 habitantes. En total, entre la costa y el interior, la Plana de Vinaròs alberga una población de unas 68.000 personas sólo en el territorio castellonense.

Al sur de la Plana homónima, Vinaròs ejerce su influencia sobre una serie de localidades, emplazadas todas ellas en los diversos corredores naturales. El único que discurre en sentido W-E es el formado por la rambla Cervera, junto a cuyo cauce se encuentran los municipios de Cervera del Maestrat y Càlig, que tienen en Benicarló su salida natural a la costa. El resto de corredores es de sentido N-S. En el litoral, entre la sierra de Irta y les talaies d'Alcalà, está Santa Magdalena de Polpís, que apenas parece beneficiarse de la densa red de comunicaciones que cruza su término (AP-7, N-340, ferrocarril).

En el siguiente corredor prelitoral, el de les Coves, se alzan la Salzadella y Sant Mateu, siendo este último un centro secundario de servicios. Más al interior, en sendos corredores, Tírig y Catí se erigen en los límites occidentales del área. Municipios todos ellos de marcado carácter agrícola y ganadero, en los que se mantiene una cierta actividad industrial, ligada también históricamente al sector del mueble. El potencial turístico que el yacimiento prehistórico de la Valltorta podría tener para Tírig no parece que acabe de concretarse en un foco de desarrollo para esta localidad.

La tabla 1 recoge la evolución demográfica de todos los municipios castellonenses comprendidos en el área de Vinaròs, en la que figuran tres municipios fronterizos catalanes: son las localidades de Alcanar, la Sénia y Ulldecona, que incluyen además las pedanías de les Cases d'Alcanar, Sant Joan de Pas y els Valentins, ubicados también en el límite entre ambas provincias. Su inclusión en la tabla se debe a la extremada proximidad geográfica y la fuerte relación existente con las localidades situadas al sur del Sénia, si bien en cuanto a la oferta de servicios de viajeros basculan entre las áreas de influencia de Vinaròs y Tortosa.

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios del área de Vinaròs. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Alcanar (T)	5.446	5.609	6.131	6.087	5.749	6.944	7.070	7.973	7.828	8.032	10.399
Benicarló	7.197	7.012	7.456	9.598	9.385	10.627	12.831	16.587	18.460	20.542	26.355
Càlig	3.218	2.827	2.896	2.435	2.399	2.149	1.932	1.740	1.750	1.778	2.178
Catí	2.440	2.022	1.775	1.739	1.588	1.326	1.102	1.006	879	850	829
Canet lo Roig	2.464	2.277	2.166	2.029	1.974	1.750	1.463	1.207	1.051	873	828
Cervera del M.	2.489	2.386	2.045	1.887	1.734	1.316	1.089	914	779	637	686
La Jana	2.132	1.992	2.018	1.743	1.737	1.443	1.272	1.044	934	779	766
Peníscola	3.384	2.975	3.027	2.925	2.737	2.530	2.724	3.077	3.677	4.822	7.822
Rossell	2.274	2.147	1.975	1.788	1.766	1.508	1.494	1.353	1.250	1.245	1.133
La Salzedella	1.736	1.645	1.520	1.436	1.350	1.204	1.084	967	858	786	846
Sant Jordi	1.422	1.309	1.222	1.143	1.001	814	720	589	553	582	1.007
Sant Mateu	3.789	3.638	3.471	2.979	2.878	2.452	2.254	2.011	1.816	1.859	2.062
S. Rafel del R.	-	-	614	639	583	571	532	519	492	423	526
Sta. Magd. P.	1.360	1.397	1.393	1.094	962	924	784	732	763	734	844
La Sénia (T)	3.362	3.305	3.295	3.120	3.151	3.089	4.100	4.638	4.862	5.365	5.961
Tírig	1.545	1.406	1.348	1.252	1.219	1.045	879	738	605	549	519
Traiguera	3.152	3.021	2.416	2.121	2.093	1.824	1.831	1.798	1.580	1.570	1.586
Ulldecona (T)	7.011	6.782	6.027	5.475	5.543	5.186	5.494	5.272	5.032	5.534	7.136
Vinaròs	7.520	7.846	8.281	9.235	9.631	10.968	13.727	17.564	19.902	22.113	28.267
Xert	2.765	2.583	2.341	2.276	2.033	1.665	1.480	1.235	982	898	846
Total:	64.706	62.179	61.417	61.001	59.513	59.335	63.862	70.964	74.053	79.971	100.596

(T) Municipios pertenecientes a la provincia de Tarragona.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 21 de diciembre de 2018); “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 21 de diciembre de 2018).

La población en 2011 en el conjunto del área superaba ligeramente los cien mil habitantes, si bien la cifra se reduce hasta los 77.000 si se tienen en cuenta sólo las localidades castellonenses. Destaca el continuo urbano formado por el eje Vinaròs-Benicarló-Peníscola, que concentra el 81% de la población del área, descontada la de los municipios tarraconenses. Las dos primeras forman un conjunto de ciudades gemelas con algo menos de 30.000 habitantes, con un crecimiento

demográfico continuo desde principios del siglo XX, y especialmente intenso a partir de la década de los 60, hasta cuadruplicar el censo de 1910. Inmediatamente al sur de ambas, la ciudad de Peníscola se convirtió en un referente turístico a partir también de los años 60, lo que permitió revertir la despoblación, presentando crecientes tasas de crecimiento demográfico, especialmente desde la década de los 80. La combinación de todos estos elementos ha llevado, como se ha indicado, a la creación de un continuo urbano costero a lo largo de los tres municipios, «que enlaza, casi sin solución de continuidad, con el litoral sur de Catalunya».³

El resto del censo del área se reparte en la provincia de Castelló entre una quincena de localidades con poblaciones de entre 500 y 2.000 habitantes, y atendiendo a su ubicación cabe distinguir entre las del prelitoral (Plana de Vinaròs, corredor de Cervera y de Alcalà) y las situadas más al interior. Las primeras presentan unos núcleos bien definidos, apenas sin población dispersa, y disponen en general de mejores comunicaciones y un relieve poco accidentado. Iniciaron el siglo XX con censos de entre 1.500 y 3.000 habitantes, comenzando a padecer pérdidas demográficas a partir de 1910, que les han llevado a presentar, a lo largo de la última centuria, descensos de entre el 30% y el 70% de su población, siendo el caso más extremo el de Cervera.

Los otros municipios (la Salzedella, Sant Mateu, Catí y Tírig) comparten características con el resto de localidades del Alt Maestrat, tratadas en el capítulo del área de Castelló. A diferencia de las anteriores, conservan cierto poblamiento disperso, y se ubican todas ellas en sendos corredores. Como el resto del interior provincial, empezaron a perder población a partir de 1910. En el caso de los municipios más alejados de la costa (Tírig y Catí), esta pérdida demográfica ha sido semejante, del 66% en el último siglo, y continúa en la actualidad aunque con menor intensidad. Distinto es el caso de Sant Mateu y la Salzedella, mejor comunicados, que tras padecer una continua despoblación desde 1910, con la entrada en el siglo XXI su censo ha comenzado, tímidamente, a recuperarse.

Por último, en cuanto a los tres municipios catalanes, hay que distinguir entre el caso de Alcanar, en la costa, y los dos interiores. El primero ha mantenido un crecimiento bastante constante, doblando en 2011 su población respecto a la de 1910. La Sénia y Uldecona, por su parte, perdieron población hasta los años 60, cuando la tendencia se estabilizó. La Sénia inició entonces una constante recuperación demográfica que ha supuesto un incremento del censo de casi el 80% y Uldecona ha experimentado un espectacular crecimiento en la primera década del siglo XXI. Las causas de este peculiar comportamiento, tan distinto al de las localidades castellonenses de justo al otro lado del Sénia, merecerían ser analizadas en profundidad.

³Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 22.

3. Evolución histórica: 1910-1935

A principios del siglo XX los municipios comprendidos en esta área apenas alcanzaban los 50.000 habitantes, cifra que se elevaba hasta algo menos de 65.000 si se incluyen Alcanar, la Sénia y Ulldecona. Esta última localidad, junto con Benicarló y Vinaròs, eran las únicas que superaban los siete mil censados, siendo Vinaròs la más poblada, con 7.500 vecinos.

A su relevancia administrativa como cabeza de partido se sumaba su condición portuaria y su situación como salida natural al Mediterráneo de la ruta que, por Morella, descendía del Bajo Aragón. Resulta imprescindible valorar esta combinación de elementos para comprender el papel de la ciudad como centro de referencia del norte provincial; para ello, no hay más que recurrir a diversos historiadores locales como Albiol o Baila, con obras muy completas y detalladas.⁴

Según estos autores, así como otros como Sarthou, por Vinaròs transcurría desde el mismo 1860, año de aprobación del Plan General de Carreteras, la carretera de primer orden de València a Barcelona que, tras pasar por Vinaròs, se desviaba hacia Ulldecona, desde donde se dirigía a Tortosa, el otro centro relevante de la zona. De Vinaròs partía también, siguiendo la línea de la costa, otra carretera, en este caso de segundo orden, hacia la Ràpita y Amposta. En 1868 se inauguró la carretera, también de segundo orden, entre Vinaròs y la Venta de la Serafina, donde permitía enlazar con la que unía Castelló y Zaragoza, por Sant Mateu y Morella. A esta infraestructura carretera se unía la ferroviaria, con la línea Almansa-València-Tarragona, en servicio en este tramo desde 1865, y con conexión hasta Barcelona a partir de 1868.⁵

Vinaròs se convertía, así, en un nodo de comunicaciones terrestres en el que confluían las rutas del litoral y las que, procedentes del interior, buscaban una salida al mar y al ferrocarril; salida que en ambos casos era Vinaròs, que disponía tanto de estación férrea, con cuatro servicios diarios por sentido en 1910 y de puerto comercial, con dos vapores semanales a Barcelona y Gandía, que admitían también pasaje.⁶

Su puerto había gozado históricamente de una gran importancia por su posición estratégica en la ruta de Aragón, y los proyectos para mejorar su conexión intermodal se venían sucediendo desde mediados del siglo XIX: un tranvía a Benicarló (1877),⁷ ferrocarril a Alcañiz (1863), Utrillas (1881-1885) o Amposta (1912), todos ellos para el transporte de la producción aragonesa y de els Ports (mineral, tejidos, cereales), así como el vino del Maestrat, hasta el puerto.⁸

Ninguno de estos proyectos se haría realidad, y el grueso del tráfico se acabaría desviando hacia otros puertos (principalmente el de Castelló, que se estaba empezando a construir y hacia el que se

⁴Las dos principales obras de referencia consultadas han sido la de Sebastián Albiol Vidal, *Esplendor y declive económico de Vinaròs (1875-1931)*, Caixa Rural Vinaròs, Vinaròs, 2007 y la de Miquel A. Baila Pallarés, *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs (segles XIII-XX)*, Antinea, Vinaròs, 2008.

⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 13-18.

⁶Sebastián Albiol Vidal, *Esplendor y declive económico de Vinaròs*, p. 171.

⁷Expediente para la construcción de un tranvía de Benicarló a Vinaroz, en AMV, Caja S, Exp. 15.

⁸Miquel A. Baila Pallarés, *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs*, pp. 246-250.

concentró la inversión en infraestructuras),⁹ lo que socavaría las posibilidades de crecimiento del puerto y marcaría su ulterior declive. Aún así, todavía mantendría cierta preponderancia en la zona, logrando subsistir a la epidemia de filoxera de los años 1920 que acabaría con la actividad comercial de otros puertos del área como el de Benicarló.¹⁰ Este último municipio, con una población similar a la de Vinaròs, se configuraba como una localidad gemela a su vecina septentrional, si bien su influencia era más reducida. Entre ambas reunían en 1910 al 37% de la población del área, porcentaje que ascendería hasta el 40% en las siguientes dos décadas.

En el interior del área se ubicaban una quincena de municipios de entre 1.500 y 3.700 habitantes, agrícolas en su gran mayoría, siendo los más poblados Sant Mateu, Càlig y Traiguera, que superaban los 3.000 vecinos. El primero era, además, cabeza de partido y nodo secundario de comunicaciones, al confluir en él las carreteras a Morella y Aragón y la de Vinaròs. Todas estas localidades comenzaron a perder población a partir de 1910, presentando en 1930 descensos demográficos de entre el 5% y el 27%, que supusieron que la población del área, a lo largo de ese periodo, se hubiera contraído un 6%. El ligero crecimiento de los municipios del litoral todavía no compensaba el éxodo rural.

En cuanto a infraestructuras, poco más hay que añadir a lo ya indicado anteriormente. Según Sarthou y Sanchis, las principales se concentraban en el eje costero, con el ferrocarril y la carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona, todavía por Uldecona, desviándose en 1919 el itinerario principal por Amposta, tras la inauguración de un nuevo puente.¹¹

Disponían de estación los municipios de Vinaròs, Benicarló y, de reciente construcción, Santa Magdalena de Polpís. Todas ellas se ubicaban a cierta distancia del núcleo urbano, y la conexión entre ambos puntos llevará a proyectar paseos arbolados en Vinaròs y Benicarló, de los cuales sólo el segundo acabará materializándose.¹²

De Vinaròs partían sendas carreteras a Amposta (que en 1919 se convertiría en la ruta principal) y, por Sant Jordi, la Jana y Traiguera, a la Venta de la Serafina, donde enlazaba con la de Castelló a Zaragoza. En construcción se encontraba otra nueva carretera entre Vinaròs y Sant Mateu, transitable hasta Càlig. Por el corredor prelitoral de les Coves discurría la mencionada carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza, por la Salzadella y Sant Mateu. El resto de municipios disponía, en el mejor de los casos, de algún camino carretero, si bien la relativa suavidad del relieve en el que se hallaban la mayoría de estas localidades facilitaba las comunicaciones.¹³ Curiosamente,

⁹Susana Climent Viguer, "El puerto de Castellón y las comunicaciones en el tránsito al siglo XX". en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 71-89.

¹⁰Inmaculada Aguilar Civera, *Guía de puertos de la Comunitat Valenciana*, Conselleria d'Infraestructures i Transports, València, 2011, p. 42.

¹¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 322-338; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 22.

¹²Miquel A. Baila Pallarés, *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs*, p. 245.

¹³Miquel A. Baila Pallarés, *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs*, pp. 241-242.

el estudio comparativo entre la dotación en infraestructuras de cada municipio y su evolución demográfica a lo largo de este periodo 1910-1930 no permite establecer ningún tipo de relación entre ambos aspectos.

Para 1930, la red carretera se había extendido al concluirse la de Vinaròs a Sant Mateu, por Càlig y Cervera, así como el empalme entre Càlig y Benicarló. Junto con la Plana de Castelló, el área de Vinaròs era de las zonas de la provincia con menos municipios incomunicados en aquellos años.¹⁴

Vinaròs era, a principios del siglo XX, cabecera de un buen número de servicios de carruajes hacia destinos situados en un radio de unos 30 kilómetros, aunque con algunos más alejados como Tortosa o Morella, existiendo incluso una diligencia hasta Zaragoza, que empleaba tres días en completar el recorrido. Exceptuando esos casos, los carruajes se dirigían a la vecina Benicarló y otra serie de destinos para los que Vinaròs era centro de referencia y nodo de comunicaciones: Alcalà, Alcanar, la Sénia, Càlig, la Jana, Peníscola, Sant Carles de la Ràpita, Sant Mateu, Traiguera y Ulldecona.¹⁵ A estos hay que sumar las tartanas o carruajes que comunicaban el casco urbano y la estación, servicio que también se daba en Benicarló.¹⁶ De Sant Mateu partía además un carruaje a les Coves, donde se podía enlazar hacia Alcalà, Vilafranca y Castelló.¹⁷

Las primeras líneas de transportes mecánicos se iniciaron en 1909 y tuvieron como destino los municipios de Sant Mateu y Vinaròs. En ambos casos su establecimiento se debió en gran medida a la carencia de servicio ferroviario en Sant Mateu y Morella, lo que lastraba las posibilidades de desarrollo de esos municipios y sus comarcas. En el primer caso se trató de la línea Castelló-Sant Mateu. Permitía comunicar, sin transbordos y en unas tres horas, la histórica villa del Maestrat, cabeza de partido y con unos 3.800 habitantes, con la capital provincial, a través de la carretera de segundo orden que discurría por el corredor prelitoral de les Coves, dando también servicio a la Salzedella.¹⁸ Inaugurada en marzo de 1909 por la empresa Hispano Cabanense, su creación parece que respondió más a la iniciativa castellanense que a la propia sanmatevana, resultando determinante en la elección de Sant Mateu como destino, además de su propia relevancia, la existencia de una infraestructura viaria hasta Castelló sin grandes obstáculos así como la ausencia de servicio ferroviario.¹⁹

En el segundo caso, la línea Morella-Vinaròs respondía más bien a los intereses comerciales morellanos, que tras sucesivos e infructuosos esfuerzos de conseguir un servicio ferroviario hasta la costa, vieron en el automóvil una posible solución para dar salida a la producción industrial de la

¹⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 28

¹⁵Sebastián Albiol Vidal, *Esplendor y declive económico de Vinaròs*, p. 171.

¹⁶Agustín Chaler "lo Xato" en Vinaròs (Sebastián Albiol Vidal, *Esplendor y declive económico de Vinaròs*, p. 173) y Mariano "el del Bobet" en Benicarló (*Benicarló Actual*, nº 25-26-27, agosto 1973, p. 51).

¹⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 826.

¹⁸*H. de C.*, 18 de marzo de 1909.

¹⁹Al menos es lo que se desprende de una atenta lectura a la prensa castellanense de entre enero y marzo de 1909, periodo en el que se gesta la iniciativa.

comarca y vencer su aislamiento. El servicio de ómnibus se inauguró en junio de 1909 por parte de la Hispano Suiza del Maestrazgo (HISUMA), reduciendo a la mitad el tiempo empleado por las caballerías.²⁰

Entre agosto y noviembre de 1909 la empresa Hispano-Plana-Castellón explotó también la línea Castelló-Sant Mateu,²¹ obteniendo en mayo de 1910 la conducción en automóvil del correo de Alcalà, Sant Mateu y Benassal.²² Para su prestación unificó sus servicios en una única línea Castelló-Vilafranca, estableciendo una hijuela que, desde les Coves se prolongaba hasta Sant Mateu.²³ En 1915 la recién constituida sociedad Hispano de Fuente En Segures se adjudicó la conducción del correo entre Castelló y Sant Mateu, haciéndose cargo de la explotación de este servicio desde entonces.²⁴

En la línea de Morella-Vinaròs, por su parte, en 1910 se inició el servicio de mercancías, y en 1911 comenzaron los servicios combinados con la ferroviaria Norte.²⁵ En 1916 la empresa La Veloz, de Tortosa, estableció un servicio entre este municipio y Vinaròs,²⁶ y en 1918 la empresa vinarocense La Confianza inició sus servicios en la línea de Morella, que prolongó hasta Forcall.²⁷ La competencia en este recorrido, sin embargo, no duró más que unos meses, pues la nueva empresa suspendió sus servicios antes que acabara aquel año.²⁸

Al igual que ocurrió en otras áreas dotadas de líneas férreas (la Plana de Castelló, Segorbe), la existencia de servicio ferroviario entre los municipios más poblados del área (Vinaròs, Benicarló) retrasó la implantación de líneas de autobuses. Las primeras coincidentes no se desarrollaron hasta la década de los 20, cuando la evolución técnica del automóvil le puso en condiciones de competir con el ferrocarril.

Las primeras iniciativas en estos servicios fueron bastante efímeras, protagonizadas por el empresario vinarocense Eduardo Torres, que entre 1920 y 1921 explotó diversos servicios con cabecera en Vinaròs. Tenían como destino Benicarló (1920), Castelló (1920), Morella y Forcall (1921) y Amposta (1921), efecuéndose servicios dobles a estos últimos destinos, en combinación con los de HISUMA en el caso de Morella y Forcall. Pese a esta decidida irrupción, Torres suspendería sus servicios aquel mismo 1921.²⁹

²⁰*H. de C*, 24 de mayo de 1909.

²¹*H. de C*, 9 de agosto de 1909.

²²*H. de C*, 17 de mayo de 1909.

²³*H. de C*, 14 de julio de 1909.

²⁴*H. de C*, 16 de julio de 1910.

²⁵Carles Ripollés, "El transport públic de viatgers", p. 13.

²⁶*H. de C*, 18 de julio de 1916.

²⁷*H. de C*, 2 de marzo de 1918 y 18 de mayo de 1918.

²⁸*H. de C*, 15 de noviembre de 1918.

²⁹*BOP*, 1 de diciembre de 1920 y 9 de febrero de 1921; *H. de C*, 8 de febrero de 1921.

La ubicación de Sant Mateu en la confluencia de las carreteras que, desde Castelló y Vinaròs respectivamente, se dirigían a Morella, convirtieron a la localidad en un pequeño nodo de comunicaciones, que aún hoy perdura, siendo posible el transbordo entre las líneas Castelló-Morella y Catí-Vinaròs. El papel que antiguamente desempeñaban las ventas, sin embargo, ha desaparecido, lo que ha acabado suponiendo su cierre y abandono. Imagen 1 (arriba izq.). Fotografía histórica de la llegada del primer autobús a Sant Mateu en 1909. Imagen 2 (arriba dcha.). Autocar Pegaso de AMSA junto a la gasolinera de Sant Mateu, en la década de los 60. Imagen 3 (centro izq.). Irizar Intercentury de la línea de Morella en la plaza del Labrador de Sant Mateu en 2010. Imagen 4 (centro dcha.). Midibús de la línea de Catí, en el mismo emplazamiento en 2018. Imágenes 5 y 6 (abajo). Estado actual de las antiguas ventas de la Serafina (izq.) y del Aire (dcha.).

Fuente: Imagen 1, archivo Patrimoni Fotogràfic de Sant Mateu; imagen 2, colección Agustín Ferreres, archivo Patrimoni Fotogràfic de Sant Mateu; imagen 3, colección Rubén M. Villalba; imágenes 4-6, colección del autor.

El otro principal municipio del área, Benicarló, se convirtió también en cabecera de algunos servicios que se adentraban en el Maestrat a través de la rambla Cervera. Es el caso de la línea Albocàsser-Benicarló, operada por las empresas Transportes Automóvil en La Plana y Maestrazgo, S.A., de José Soler Oliva, que prolongaba hasta Peníscola, y Automóviles Albocàcer-Benicarló, entre los años 1921 y 1923.³⁰

Pero el grueso de los servicios tenía a Vinaròs como destino. La mayoría eran de tipo mixto, para viajeros y mercancías, prestados mediante camiones-berlina entre el municipio del transportista y Vinaròs: Alcanar-Vinaròs (Francisco Cid, 1923), Canet lo Roig-Vinaròs (Ramón Verge, 1923), Cervera-Vinaròs (Vicente Ballester, 1923), Rossell-Ulldecona-Vinaròs (Virgilio Verge y Francisco Fenollosa, 1924), Peníscola-Vinaròs (Antonio Castell, 1924) y la Jana-Vinaròs (Hilario Boix, 1924).³¹

También la conexión con Vinaròs se reveló prioritaria para los intereses sanmatevanos. En noviembre de 1922 se iniciaron las gestiones en Vinaròs para el establecimiento de un servicio de ómnibus entre ambas localidades, a semejanza del que recientemente se había inaugurado entre Albocàsser y Benicarló.³² La iniciativa de este proyecto corrió a cargo de destacados comerciantes de ambas localidades, como los vinarocenses José María Serres (Serres y Giner),³³ Miguel Zapater y Francisco Esteller,³⁴ Julián Balanzá y Antonio Sendra³⁵. Estos empresarios promovieron líneas desde Vinaròs tanto a Sant Mateu como a Amposta, que fueron operadas por la Hispano de Fuente En Segures, prolongándose la línea de Sant Mateu hasta Catí durante el verano.³⁶ En 1923 a estos servicios entre Sant Mateu y Vinaròs se sumaron los de José Agramunt y Francisco Traver,³⁷ que amplió hasta Catí, mientras que la línea Vinaròs-Amposta se prolongó hasta Tortosa.³⁸ Vinaròs comenzaba a perfilarse en centro de una red cada vez más amplia y densa.

La aplicación del reglamento de servicios públicos de transportes de 1924 supuso la desaparición de muchos de esos pequeños transportistas que habían surgido en los años anteriores, cuyas líneas pasaron a manos de sociedades más grandes como HISUMA e HIFE. Esta última se adjudicó en exclusiva las concesiones Albocàsser-Benicarló (1925) y Castelló-Sant Mateu (1926), ampliando en los años siguientes los servicios por la zona con las líneas Castelló-Vinaròs (1928) y Vinaròs-Càlig (1929) y la prolongación hasta Xert de la línea de Sant Mateu, pudiendo enlazar así con los

³⁰H. de C, 16 de junio de 1922 y 14 de abril de 1923.

³¹BOP 5 de marzo de 1923, 26 de septiembre de 1923, 28 de septiembre de 1923, 7 de abril de 1924, 2 de junio de 1924 y 20 de junio de 1924.

³²H. de C, 4 de noviembre de 1922.

³³Propietarios de diversos almacenes de cereales y harinas, coloniales y salazones (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 556, 557 y 564).

³⁴Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 517-518.

³⁵Comerciante de tejidos y propietario de una fundición y factoría metalúrgica, respectivamente. (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 512 y 517-523).

³⁶H. de C, 16 de mayo de 1923.

³⁷En representación de un grupo de comerciantes sanmatevanos (ver anexo 2.1).

³⁸H. de C, 7 de marzo de 1923.

servicios Morella-Vinaròs.³⁹ La empresa benasalense, que había inaugurado en 1922 un garaje en Tortosa, fue ampliando sus servicios desde aquella base, prolongando hasta Vinaròs la línea Amposta-estación de la Cava-Sant Carles de la Ràpita, en 1930.⁴⁰

La otra gran beneficiada del régimen de exclusivas fue HISUMA, a la que le fue adjudicada la línea Morella-Vinaròs,⁴¹ que amplió con una hijuela entre Catí y la Venta de l'Aire, en el empalme con la carretera de Zaragoza.⁴² La exclusiva sobre la línea de Morella supuso el cese de los servicios que algunos transportistas locales explotaban entre Vinaròs y los municipios de tránsito, coincidentes con la nueva concesión de HISUMA: Ramón Verge, Hilario Boix o José Agramunt.

En otros casos, estas adjudicaciones dieron lugar a conflictos entre los distintos interesados, como en el caso de las líneas Catí-Vinaròs y Castelló-Vinaròs. En el primer caso, resultó adjudicatario Francisco Traver, que ya venía explotando este recorrido desde 1923. Este hecho llevó a HISUMA a recurrir dicha decisión, al entender que 33 kilómetros del recorrido coincidían con su concesión Morella-Vinaròs. Esta situación desembocó en un largo litigio entre la empresa morellana y el señor Traver, que supuso además la paralización temporal del servicio a finales de 1926,⁴³ reanudándose la circulación pocos días después tras las presiones llevadas a cabo por las fuerzas vivas de los municipios afectados.⁴⁴

En octubre de 1927 esta concesión salió nuevamente a concurso, adjudicándose definitivamente en febrero de 1928 a Francisco Traver por un plazo de 20 años,⁴⁵ fijándose prohibiciones de tráfico en el itinerario coincidente, en un intento de armonizar su explotación con la de HISUMA.⁴⁶ El problema parecía, pues, resuelto satisfactoriamente para todas las partes, mejorándose además las comunicaciones de la comarca.⁴⁷ Sin embargo, aquel mismo año, la empresa morellana adquirió la línea y los vehículos de Traver, haciéndose cargo del servicio y siéndole adjudicada oficialmente la hijuela entre Catí y la Venta de l'Aire⁴⁸.

Respecto a la línea Castelló-Vinaròs, fueron dos las sociedades que iniciaron en 1928 su explotación: HIFE y Autos Mediterráneo. La primera fue autorizada por la Junta de Transportes en junio de 1927 para la realización de un servicio directo de viajeros, que inauguró el 1º de mayo de 1928 con un servicio descendente que salía de Vinaròs a las 7 y regresaba de Castelló a las 16:30,

³⁹Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 5 C1; Sig. 16, Exp. 16 C3; Sig. 17, Exp. 10 C9 y Sig. 20, Exp. 2 C7.

⁴⁰*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 27.

⁴¹*H. de C.*, 31 de julio de 1925.

⁴²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14 Exp. 1 C1.

⁴³*H. de C.*, 21 de diciembre de 1926.

⁴⁴*H. de C.*, 28 de diciembre de 1926.

⁴⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 17, Exp. 20 C4.

⁴⁶*H. de C.*, 12 de julio de 1928.

⁴⁷*H. de C.*, 15 de octubre de 1928.

⁴⁸*H. de C.*, 22 de octubre de 1928 y expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 17, Exp. 11 C7.

empleando 2 h 45' en completar el recorrido.⁴⁹ Sin embargo, aquel mismo día y a la misma hora, AMSA inició también el servicio como prolongación hasta Vinaròs de la línea que ya explotaba entre Castelló y Torreblanca.⁵⁰

Todo ello derivó en un conflicto entre ambas empresas, alegando AMSA que, como concesionaria de la línea entre Torreblanca y Castelló, tenía la exclusividad en dicho itinerario. Y si bien en un primer momento la Junta Provincial de Transportes le dio la razón a la demandante, finalmente fue adjudicada a HIFE. Esto, sin embargo, no supuso el cese del servicio de AMSA, que siguió explotando la línea como prolongación de la de Torreblanca, teniendo ambas compañías la cabecera en distintos puntos de la ciudad e itinerarios diferenciados.⁵¹

Otras líneas completaban esta red principal, comunicando Vinaròs con otras localidades próximas. La de Rossell a Vinaròs, por Ulldecona, fue adjudicada en 1928 a sus anteriores explotadores, Virgilio Verge y Francisco Fenollosa,⁵² que en 1927 habían operado también, durante un breve periodo de tiempo, un servicio entre Alcalà de Xivert y Vinaròs, finalmente incluido en la línea de Castelló. En 1929 se inauguró la línea Càlig-Vinaròs, operada por la empresa de Miguel Tormo y Vicente Bayarri.⁵³

La línea Peníscola-Vinaròs, por su parte, fue adjudicada primero, en 1926, a Antonio Castell y posteriormente, en 1927, a Francisco Albiol, tras detectarse irregularidades.⁵⁴ En 1928 se adjudicaba a Francisco Martínez Forés la línea Benicarló-Vinaròs, efectuándose así tres expediciones entre Vinaròs y Benicarló y una hasta Peníscola.⁵⁵

Entre Vinaròs y Cataluña, en 1925 se adjudicó la línea Sant Carles de la Ràpita-Vinaròs a favor de Vicente Bover, si bien a partir de 1927 este itinerario quedó incluido en la línea Tortosa-Vinaròs, adjudicado a la empresa ampostina La Hispano del Ebro, de Juan Esquerré Margalef, que lo explotó hasta la Guerra Civil.⁵⁶ En aquel territorio limítrofe comenzó a prestar sus servicios a finales de la década de los 20 Frailand Jaques Cifre, con las líneas la Sénia-Vinaròs (1927) y Ulldecona-la Sénia (1928).⁵⁷

Por último, con cabecera en municipios de al otro lado del Sénia y destino en Tortosa, operaban las empresas de Francisco Balagué, con las líneas Ulldecona-Tortosa y Ulldecona-les Cases d'Alcanar, y la ya citada La Ceniense, con la línea la Sénia-Santa Bàrbara-Amposta-Tortosa, absorbida en la

⁴⁹*H. de C*, 2 de mayo de 1928.

⁵⁰Escrito del alcalde de Vinaròs solicitando a la Junta de Transportes la prolongación hasta Vinaròs del servicio Castelló-Torreblanca de Autos Mediterráneo, en AMV, Caja 450, Exp. 6.

⁵¹Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 4 C7.

⁵²Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 22 C5 y Sig. 22, Exp. 3 C9.

⁵³*H. de C*, 18 de junio de 1929.

⁵⁴Expedientes de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 10 C7 y Sig. 22, Exp. 11 C9.

⁵⁵*BOP*, 5 de junio de 1928.

⁵⁶Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 15 C3.

⁵⁷*La Vanguardia*, 12 de febrero de 1928; Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 22 C5.

década de los 30 por HIFE.⁵⁸

Con esa malla que comenzaba a consolidarse en torno a Vinaròs se inició la década de 1930, cuando este municipio y Benicarló presentaban ya una tendencia al crecimiento demográfico que contrastaba con las dos décadas de descenso que se venía arrastrando en las poblaciones de interior. Servicios tolerados, concentración empresarial y proteccionismo ferroviario serán las líneas que caracterizarán los primeros años de la nueva década.

En cuanto a los primeros, se autorizaron en este periodo algunos servicios de clase B que complementaban la oferta de líneas regulares. El itinerario de alguno puede resultar, cuanto menos, disparatado, y es posible que obedeciera a maniobras de las empresas (Canet lo Roig-Grau de Castelló, AMSA, 1930),⁵⁹ mientras que otros respondían a las necesidades puntuales de algunos municipios, no atendidas por las grandes empresas al no resultarles rentable: Peníscola-Vinaròs (Francisco Martínez, 1927);⁶⁰ Cervera-Vinaròs (Miguel Tormo, 1931)⁶¹; la Pobla de Benifassà-la Sénia (Domingo Vivas, 1934);⁶² el Boixar-la Sénia (La Ceniense, 1934),⁶³ estas dos últimas de duración bastante efímera. En general, su número fue inferior al de otras áreas de la provincia, lo que podría revelar la buena cobertura de la red. En cualquier caso, todos ellos cesaron en 1936, salvo los coincidentes con el ferrocarril que fueron suspendidos en 1934.

El segundo hecho relevante es la concentración empresarial. Ya se ha comentado la absorción de la empresa de Francisco Traver por parte de HISUMA en 1928, pero la empresa morellana fue a su vez adquirida por HIFE en 1935.⁶⁴ Jaques Cifre, por su parte, absorbió a la empresa de Verge y Fenollosa en 1937, haciéndose con la línea Rossell-Vinaròs,⁶⁵ y Francisco Martínez hizo lo propio en 1935 con la concesión Peníscola-Vinaròs de Francisco Albiol.⁶⁶

Por último, la aplicación del decreto de 19 julio de 1934 supuso la adjudicación a favor de las compañías ferroviarias (Norte en este caso) de las concesiones de líneas de autobuses coincidentes con el ferrocarril. Esto afectó a la línea Castelló-Vinaròs, cuya titularidad pasó a la Compañía del Norte, si bien la prestación de los servicios siguió arrendada a HIFE y AMSA. Situación similar fue la de la línea Tortosa-Vinaròs, transferida en 1930 (antes de la publicación del citado decreto) a la empresa Ferrocarriles Económicos, S.A., filial de Norte, si bien su explotación siguió también en

⁵⁸Xavier Flórez, “Froilan Jaques Cifre”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_JaquesCifre,Froilan.pdf (consultado 23 de mayo de 2017).

⁵⁹Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 7 C9.

⁶⁰Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 2 C10.

⁶¹Fue autorizada ante la demanda de los municipios de tránsito y la negativa de HIFE, cuyo servicio no permitía enlazar en Vinaròs con el ferrocarril, como consta en el expediente, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 1 C10).

⁶²Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 26 C10.

⁶³Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 25 C10.

⁶⁴H. de C, 5 de julio de 1935.

⁶⁵Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 22 C5.

⁶⁶Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 2 C10.

manos de la Hispano del Ebro.⁶⁷

Visto todo ello, la situación en 1935 era la recogida en la tabla 2.

Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en el área de Vinaròs, con cabecera en municipios de la provincia de Castelló

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Vinaròs-Castelló	A	78	3 diarias	Benicarló, Santa Magdalena...	AMSA
Vinaròs-Castelló	A	78	1 diaria	Benicarló, Santa Magdalena...	Norte (HIFE, S.A.)
Vinaròs-Tortosa	A	54	3 diarias	Alcanar, la Ràpita, Amposta, estación Amposta	Norte (Hispano del Ebro)
Vinaròs-Morella	A	66	2 diarias	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Sant Mateu, Xert, Enroig, Venta de l'Aire	HISUMA (HIFE, S.A.)
Vinaròs-Catí	A	54	1 diaria	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Sant Mateu, Xert, Enroig	HISUMA (HIFE, S.A.)
Vinaròs-Càlig	A	16	1 diaria	Benicarló	M. Tormo
Vinaròs-Peníscola	A	14	2 diarias	Benicarló	F. Martínez
Vinaròs-Benicarló	A	9	4 diarias	-	F. Martínez
Vinaròs-Rossell	A	34	1 diaria	Ulldecona, Sant Rafel	V. Verge y F. Fenollosa
Vinaròs-la Sénia	A	30	1 diaria	n.d.	F. Jaques Cifre
Sant Mateu-Castelló	A	67	1 diaria	La Salzadella...	HIFE, S.A.
Morella-Castelló	A	106	n.d.	...la Salzadella, Sant Mateu...	HISUMA (HIFE, S.A.)
Albocàsser-Benicarló	A	49	1 diaria	Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	HIFE, S.A.
La Sénia-la P de B.	B	19	n.d.	El Ballestar	Domingo Vivas
La Sénia-el Boixar	B	25	n.d.	-	La Ceniense
Cervera-Vinaròs	B	19	2 diarias	Càlig, Benicarló	M. Tormo
Peníscola-Vinaròs	B	14	n.d.	Benicarló	F. Martínez

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Un total de 17 líneas repartidas entre trece concesiones de clase A y cuatro servicios de clase B, discrecionales de itinerario fijo, con una extensión que, entre todas, suman 654 kilómetros, realizándose hasta 27 expediciones diarias. En relación con el resto de la provincia, suponían el 21% de las líneas y el 14% de las expediciones.

Vinaròs se configura como el nodo de comunicaciones de su área, siendo cabecera o destino de once de los servicios (el 73%), que suponen el 85% de las expediciones. A enorme distancia se sitúa Benicarló, cabecera de un servicio y parada de cinco más, así como Sant Mateu, con dos líneas. La Sénia actúa de forma testimonial como nodo rector de los servicios de la Tinença de Benifassà, donde confluyen y se canalizan hacia otros destinos de rango superior como Vinaròs o Tortosa.

⁶⁷Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 17 C3.

Mapa 1. Líneas del área de Vinaròs en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

La mayor densidad de servicios corresponde a los itinerarios de la costa, con once expediciones, a las que se suman los servicios de clase B y los ferroviarios. De Vinaròs parten hacia destinos de interior de la provincia cinco líneas, de las cuales sólo la de Morella realiza más de una expedición diaria. En cuanto a la jerarquía de centros, existen dos servicios, con siete expediciones, entre Vinaròs y destinos de rango similar o superior (Tortosa y Castelló), correspondiendo el resto a destinos para los que Vinaròs ejerce de centro de referencia, lo que muestra la influencia de este municipio sobre su área.

Atendiendo al reparto de servicios entre las concesionarias, HIFE opera las líneas principales, con mayor tráfico y número de expediciones, aunque su dominio sobre el territorio es inferior al de otras áreas de la provincia, ya que, junto a esta, existe un nutrido grupo de pequeñas empresas que realizan servicios de corta distancia, complementarios de la red principal. Así, HIFE es adjudicataria o arrendataria de un tercio de las líneas, efectuando el 35% de las expediciones, repartiéndose el resto de servicios de forma bastante regular entre unos siete empresarios y sociedades.

Mapa 2. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en el área de Vinaròs en 1935 (pts.)

Empresa	Total
HISUMA	127.638,00
Francisco Martínez	22.580,40
V. Verge y F. Fenollosa (*)	19.672,40
Miguel Tormo (*)	7.295,00

(*) Datos del ejercicio 1933.

Fuente: *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS. Elaboración propia.

Los datos recogidos en la tabla 3 resultan ciertamente parciales, al no disponer de la recaudación de HIFE y AMSA desglosada por líneas, lo que impide determinar el peso concreto de los servicios que explotaban en esta área, que eran además los de mayor tráfico. Sí, en cambio, existen datos disgregados de HISUMA, a pesar de formar ya parte del grupo HIFE, correspondiendo por tanto esa recaudación exclusivamente a los servicios de Morella y Catí. De las empresas de Verge y Fenollosa y Miguel Torno sólo existen datos de 1933, y del resto de concesionarias no se ha podido obtener ninguna cifra, al estar domiciliadas en la provincia de Tarragona.

Ochenta años de historia de la línea entre Castelló y Vinaròs condensados en seis fotografías. La explotación de este recorrido siempre estuvo repartida entre AMSA e HIFE, si bien la concesionaria fue, durante varias décadas, RENFE. Desde los años 70, el tráfico en esta línea obligaba a destinar autobuses de mayor capacidad. Está todavía por ver el impacto que sobre el número de usuarios tendrá el refuerzo en el servicio ferroviario de Cercanías. Imagen 7 (arriba izq.). José Cuevas, fundador de AMSA, posa junto al Bedford de 1933 asignado a la línea. Imagen 8 (arriba dcha.). Aclo Regal III de HIFE (1951). Imagen 9 (centro dcha.). Autobús articulado Castrosua CS-40, en la plaza Jovellar de Vinaròs a mediados de los 90. Imagen 10 (abajo dcha.). Mercedes-Benz Integro en la estación de Castelló en 2012. Imagen 11 (abajo izq.). Irizar i4 en el intercambiador de la avenida 29 de setembre de Vinaròs en 2018.

Fuente: Imagen 7, archivo AMSA; imagen 8, archivo HIFE; imagen 9, fotografía de Rosa Mengual, archivo *Levante de Castelló*; imagen 10, colección Ferran Mena; imagen 11, colección Antonio Moreno.

En cualquier caso, los escasos datos reunidos muestran el importante peso que las líneas de HISUMA (Morella-Vinaròs y Catí-Vinaròs) tenían en el conjunto del área, superando con creces a la recaudación de la concesionaria de las líneas entre Vinaròs, Benicarló y Peníscola, hoy las más rentables de la provincia.

Tabla 4. Comparativa entre la recaudación de las líneas del eje Vinaròs-Morella y Vinaròs-Peníscola y la población de los municipios de tránsito, en 1935 y 2016(*)

Línea	Recaudación 1935 (pts.)	Recaudación 2016 (€)	Población 1930	Población 2016
Catí-Vinaròs y Morella-Vinaròs	127.638,00	30.946,02	19.359	33.552
Vinaròs-Benicarló-Peníscola	22.580,40	1.486.614,84	18.764	62.197

(*) Para el eje Morella-Vinaròs sólo se han tenido en cuenta las localidades de Morella, Catí, Sant Mateu y Vinaròs.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 6 de diciembre de 2018); “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 6 de diciembre de 2011); *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS; *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; “Projectes de serveis públics de transport de viatgers”, Conselleria d’Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0> (consultado 6 de diciembre de 2018). Elaboración propia.

Resulta extremadamente llamativo comparar los datos de recaudación de esos itinerarios en 1935 con los actuales, para observar hasta qué punto se han modificado los flujos de tráfico, en un porcentaje muy superior al movimiento demográfico (tabla 4). En 1935, la recaudación de los servicios del eje Morella-Vinaròs era cinco veces superior a la del eje Vinaròs-Peníscola, mientras que en 2016 la relación se había invertido drásticamente, siendo la recaudación del eje costero casi 50 veces superior a la del interior. Este hecho muestra claramente el cambio de modelo territorial que se ha producido en este periodo, en paralelo al despoblamiento de las áreas de interior y la concentración de la población en la franja costera.

4. 1935-1961

El Viernes Santo de 1938 las tropas franquistas, comandadas por el general Aranda, alcanzaban el Mediterráneo en Vinaròs, rompiendo el frente republicano. Durante los dos años anteriores los servicios de viajeros se habían ido suspendiendo progresivamente, hasta cesar totalmente una vez la línea de combate se aproximaba. Pero también fueron estos municipios los primeros en restablecer los servicios, una vez quedó el territorio bajo control del ejército.

La primera ruta en reanudar la circulación fue la de Castelló-Vinaròs, de AMSA, el 1 de octubre de 1938.⁶⁸ El día anterior se había inaugurado también un servicio entre Castelló y Zaragoza, por Vinaròs, que en 1939 se prolongó hasta València, y el 24 de octubre se abrió una línea entre Vinaròs

⁶⁸*Mediterráneo*, 28 de septiembre de 1938.

y Santa Bàrbara, por la Sénia, Ulldesona, la Galera y Godall.⁶⁹ Posteriormente se fueron restableciendo el resto de servicios, si bien la difícil situación impidió que se pudiera recuperar la oferta anterior a la guerra. En algunos casos, como en la línea Castelló-Sant Mateu, que en 1936 se prolongó hasta Tírig, el servicio no se pudo restablecer hasta 1940, sufriendo además ataques del maquis⁷⁰.

Como en el resto de la provincia, la falta de material móvil y el desabastecimiento de combustible y neumáticos provocó constantes interrupciones en la prestación de los servicios, lo que afectó a todas las líneas. En algunos casos se suprimieron expediciones, como en las líneas Vinaròs-Benicarló y Castelló-Vinaròs; en otros se restringió la circulación a sólo unos días a la semana (caso de las líneas Vinaròs-Morella, Castelló-Morella, Rossell-Vinaròs⁷¹ o Tortosa-Vinaròs; y en otros el servicio se hacía «cuando se podía», como en la línea Benicarló-Peníscola. Las interrupciones temporales por falta de combustible o neumáticos fueron generales y constantes.⁷²

Los momentos más críticos se vivieron entre 1942 y 1947, restableciéndose la normalidad a partir de 1948 o, en el peor de los casos, 1949, como ocurrió en la línea Catí-Vinaròs.⁷³ Asimismo se suspendieron definitivamente algunas líneas, como la de Càlig-Vinaròs, así como todos los servicios no regulares de antes de la guerra, como los de Cervera-Vinaròs,⁷⁴ o los que comunicaban la Tinença de Benifassà con la Sénia, con no poco perjuicio para las localidades afectadas. En este último caso, la situación fue tal que en 1945 el ayuntamiento de la Poble de Benifassà solicitó autorización para que un camión pudiera trasladar a los vecinos hasta la Sénia, petición que fue denegada.⁷⁵

Esta sensible disminución de la oferta provocó la reestructuración de algunos servicios, de manera que pudieran atender las necesidades de algunos municipios que habían resultado seriamente perjudicados por las restricciones. Así, atendiendo a las peticiones de los ayuntamientos afectados, se reestructuraron algunas líneas, prolongándose o modificándose itinerarios, que en algunos casos acabarían posteriormente consolidándose.

⁶⁹*Mediterráneo*, 1 de octubre de 1938.

⁷⁰Como el frustrado intento de asalto relatado por el que fue cobrador de la línea José Gisbert (*Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967).

⁷¹Por motivo de estas restricciones, en 1945 el servicio a Sant Rafel se combinaba alternativamente entre las líneas de Rossell-Vinaròs y la Sénia-Ulldesona, ambas de Frailand Jaques Cifre. (Informes sobre incidencias en las líneas de Cifre, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exp. IA-157).

⁷²Comunicaciones sobre incidencias diversas en varias líneas del norte de la provincia en 1942, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-31.

⁷³Informes de incidencias en diversas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-194.

⁷⁴Solicitud de 1950 de los ayuntamientos de Càlig y Cervera de restablecimiento del servicio, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-141.

⁷⁵Solicitud de 1945 del Ayuntamiento de la Poble de Benifassà para autorizar a un camión a trasladar a los viajeros hasta la carretera, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-109.

La influencia de Tortosa sobre toda el área de Vinaròs es bastante evidente, disponiendo de líneas desde Rossell y Vinaròs, históricamente operadas por HIFE. Imagen 12 (arriba izq.). Ford Hércules de 1953, asignado a la línea Rossell-Tortosa. Imagen 13 (arriba dcha.). Irizar PB, destinado a esa misma línea en 2018. Imagen 14 (centro izq.). Bedford de 1954, de la línea entre Vinaròs y Tortosa. Imagen 15 (centro dcha.). Autobús articulado de la misma línea, en la plaza Jovellar de Vinaròs a mediados de los 90. Imagen 16 (abajo izq.). Setra S416 en Benicarló, realizando un servicio de prolongación hasta Peníscola en 2016. Imagen 17 (abajo dcha.). Irisbus Crossway en la estación de autobuses de Tortosa en 2017.

Fuente: Imágenes 12 y 14, archivo HIFE; imágenes 13 y 16-17, colección del autor; imagen 15, fotografía de Rosa Mengual, archivo *Levante de Castelló*.

Una de las localidades más afectadas fue Catí, al suspenderse la línea de Vinaròs entre 1942 y 1948. Para no dejar sin servicio a la población, HIFE optó por establecer itinerarios alternativos en la prolongación de la línea Castelló-Sant Mateu, dirigiéndose en días alternos a Tírig y a Catí.⁷⁶ A partir de 1948 se restableció la línea de Vinaròs, si bien hasta 1949 sólo hacía ese servicio en días alternos, mientras que los otros se dirigía a Albocàsser.⁷⁷

Los problemas en la línea de Morella llevaron a la supresión de la parada en Sant Mateu, estableciéndose una nueva línea entre Vinaròs y la Salzadella, por Sant Mateu y la Jana y con hijuela por Canet, Traiguera y Sant Jordi, que permitía a los vecinos de Sant Mateu enlazar en Vinaròs con los servicios a Tortosa y Castelló. Solicitada en 1941 por HIFE a petición de los ayuntamientos afectados, tardó varios años en comenzar a prestar servicio.⁷⁸

Recuperada la normalidad en la prestación de los servicios, a lo largo de la década de los 50 se fueron adjudicando las diversas concesiones del área, que incluían, como se ha indicado, algunos de los nuevos itinerarios creados en la inmediata postguerra. Salvo estas modificaciones, la estructura de la red presentaba pocas novedades, aunque la explotación de los servicios quedó concentrada en menos manos. HIFE resultó adjudicataria de la mayor parte de líneas: las dos del corredor prelitoral (Castelló-Sant Mateu y Castelló-Morella)⁷⁹ y las transversales Albocàsser-Benicarló, Catí-Vinaròs y Morella-Vinaròs, reforzando a partir de 1960 este último itinerario con el recorrido parcial Vinaròs-Sant Mateu.⁸⁰ También se adjudicó los servicios entre Vinaròs y Tortosa, que ya explotaba desde el final de la guerra, así como los nuevos servicios la Salzadella-Vinaròs, Tírig-Tortosa y Rossell-Tortosa.⁸¹

Las otras dos empresas que se mantuvieron en activo fueron las de Francisco Martínez, que unificó sus líneas en la nueva concesión Vinaròs-Benicarló-Peníscola,⁸² y Frailand Jaques Cifre, que reforzó su posición en la zona del Sénia con las concesiones Rossell-Vinaròs y la Sénia-Ulldecona.⁸³ A finales de los años 50 intentó ampliar su radio de operaciones hacia la Tinença y els Ports, con solicitudes de servicios a Morella y Castell de Cabres, que no se atendieron oficialmente hasta la siguiente década.⁸⁴

La línea que más problemas generó fue, de nuevo, la de Castelló-Vinaròs, cuya titularidad venía siendo objeto de una disputa en los tribunales desde 1936. El conflicto se inició por una Orden

⁷⁶Comunicaciones varias entre el Gobierno Civil y diversas concesionarias, año 1943, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-25 bis.

⁷⁷Comunicaciones varias entre el Gobierno Civil y diversas concesionarias, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

⁷⁸Informes de incidencias en diversas líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-194.

⁷⁹BOE, 18 de octubre de 1957.

⁸⁰BOE, 25 de mayo de 1952.

⁸¹Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja. 164, Exp. 6088. BOE 17 de febrero de 1953 y 16 de diciembre de 1955.

⁸²BOE, 2 de agosto de 1955.

⁸³BOE 29 de noviembre de 1952 y 18 de abril de 1953.

⁸⁴Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061 Caja. 348, Exp. 7347.

Ministerial de 19 de mayo de aquel año, que declaró caducada la concesión al haber arrendado su concesionaria, la ferroviaria Norte, su explotación a otras empresas. La Compañía del Norte recurrió hasta el Supremo, que en 1943 falló a favor de RENFE, heredera de los derechos de la anterior demandante.⁸⁵ La gestión ordinaria del servicio, en cualquier caso, siguió en manos de HIFE y AMSA, que fueron reforzando progresivamente la oferta hasta efectuar, entre ambas, tres expediciones los días laborables en invierno y cuatro en verano, incluyendo en todas ellas paradas en Benicarló y Santa Magdalena. Fue, además, una de las escasas líneas en ofrecer servicio diario, que se implantó a partir de 1961, sumando a la oferta existente dos expediciones los domingos, una de cada empresa.⁸⁶

A diferencia de otras áreas de la provincia, fueron muy pocas las solicitudes de nuevos servicios presentadas, y todas ellas se referían a trayectos de interior. Por un lado se encuentran las solicitudes de Jaques Cifre para establecer líneas en la Tinença (la Sénia-Morella, denegada al no existir carretera más allá de Castell de Cabres,⁸⁷ y la Sénia-Castell de Cabres, solicitada en 1958 y adjudicada en 1964, de efímera duración).⁸⁸

En el entorno de Catí, HIFE solicitó en 1957 dos servicios, ambos de carácter estival. El primero de ellos entre el núcleo urbano y el empalme Segarró, en el cruce con la carretera de Vilafranca, y pretendía conectar este municipio hacia el sur, permitiendo así enlazar con la línea Castelló-Vilafranca. El segundo consistió en una hijuela entre el casco urbano y el manantial de l'Avellà, un trayecto frecuentado durante el verano por los agüistas y hasta entonces servido mediante caballerías.⁸⁹ Ciertamente la capacidad de atracción de este balneario era sensiblemente menor que la de la Font d'en Segures, pero generaba un tráfico que cabía atender.

Itinerarios todos ellos, como se ha visto, de interior, a pesar del empuje que el sector turístico comenzaba a mostrar en la costa, lo que simplemente se tradujo en un tímido incremento en el número de expediciones en la línea Vinaròs-Benicarló-Peníscola, si bien la oferta se doblaba en verano. El desequilibrio entre la distribución de la población y la oferta de servicios comenzaba a hacerse patente.

A finales de los años 50 comenzaban a aparecer algunas edificaciones en la costa norte de Peníscola, si bien el municipio seguía perdiendo moderadamente población, presentando una tendencia demográfica que se asimilaba más a las localidades de interior que a las vecinas Benicarló y Vinaròs, que con un crecimiento en las últimas dos décadas de en torno al 40% rozaban ya en

⁸⁵La documentación sobre este litigio se recoge anexa al expediente de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 2 C7.

⁸⁶*Mediterráneo*, 29 de marzo de 1961.

⁸⁷Expediente de la línea, en AGA, IDD (04)061 Caja. 234, Exp. 6562.

⁸⁸Francesc Itarte i Vericat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", *Rails*, nº 12, 1998, p. 93.

⁸⁹*Mediterráneo*, 19 de julio de 1975 y expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)061, Caja 117, Exptes. 5750 y 5751 y Caja. 135, Exp. 5876.

1960 los 11.000 habitantes. Alcanar también presentaba cifras positivas, con más de 800 nuevos vecinos.

En el resto de municipios el descenso demográfico era generalizado, con porcentajes que iban del 35% de Cervera o Santa Magdalena, los más afectados, a otros mucho menores como la Sénia o Sant Rafel, inferiores al 10%, siempre para el periodo 1940-1960. La mayoría, sin embargo, habían perdido desde 1940 en torno a un cuarto de su censo. En el conjunto del área, el crecimiento de la zona costera casi compensaba el éxodo padecido en el interior, con un descenso de sólo el 4%. Esta situación, lógicamente, repercutía en el peso que Vinaròs y Benicarló suponían en el área, hasta concentrar en 1960 al 55% de la población, teniendo en cuenta sólo los municipios castellonenses.

En cuanto a las infraestructuras, las principales novedades vienen dadas por la aplicación del Plan Peña, que supone un cambio en la denominación de algunas vías. La antigua carretera entre Castelló y Tarragona, por la costa, se transforma en la N-340, mientras que la de Castelló a Zaragoza, en su tramo entre la capital provincial y la Venta de la Serafina, pasa a denominarse C-238. Más novedosa resulta la creación de una nueva carretera nacional entre Vinaròs y Santander, la N-232, que discurre por la antigua carretera entre Vinaròs y la Venta de la Serafina, que aumenta de categoría, continuando hacia Morella por la antigua carretera de Zaragoza.⁹⁰

El resto de actuaciones viarias durante esta primera etapa del franquismo se limitó a la construcción de carreteras locales que completaron la red de la comarca, y que permitieron dotar de conexión por carretera a todos los municipios excepto Bel.⁹¹ Por su parte, el servicio ferroviario se vio modernizado a partir de 1953 con la introducción de los primeros TAF de tracción diésel, que realizaban paradas en Benicarló y Vinaròs. Las actuaciones en la infraestructura ferroviaria fueron mínimas, destacando únicamente la construcción de un apartadero en Peníscola, donde efectuaban parada los trenes Ómnibus y Correo. El tráfico de viajeros en este tramo de la línea, tras experimentar un incremento durante la postguerra, inició a partir de 1954 un descenso del que no empezó a recuperarse hasta mediados los 70.⁹²

La tabla 5 incluye todos los servicios en funcionamiento en el área de Vinaròs en 1961, recogiendo las nuevas líneas puestas en marcha a lo largo de las últimas dos décadas. Son un total de 17 líneas repartidas entre 14 concesiones, con una extensión de 872 kilómetros. Se efectúan diariamente una media de 22 expediciones en invierno y 30 en verano. En relación con el resto de la provincia, suponían el 21% de las líneas y el 11% de las expediciones.

⁹⁰El sentido político de esta medida viene tratado en Miquel A. Baila Pallarés, *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs*, p. 244.

⁹¹En 1952 todavía permanecía sin carretera la pedanía de les Cases del Riu (Vanessa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 94-95). A mediados de los 60 ya disponía de ella, según los mapas de carreteras de la época.

⁹²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 218 y 220.

Tabla 5. Líneas en explotación en el área de Vinaròs en 1961

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Vinaròs-Castelló (V-1786: cs-38)	78	3 lab, 2 fest, 4 verano	Benicarló, Santa Magdalena...	RENFE (HIFE, S.A. y AMSA)
Vinaròs-Tortosa (V-631)	54	2 lab	Alcanar, Sant Carles, Amposta, l'Hostal, l'Aldea	HIFE, S.A.
Vinaròs-Morella (V-470)	66	2 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Enroig...	HIFE, S.A.
Vinaròs-Sant Mateu (V-470)	31	1 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana	HIFE, S.A.
Vinaròs-la Salzedella (V-1403)	40	1 lab	Sant Mateu, Cervera, Càlig, Benicarló	HIFE, S.A.
Vinaròs-Catí (V-479: cs-16)	54	1 diaria	Enroig, Xert, Sant Mateu, Canet, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	HIFE, S.A.
Catí-l'Avellà (V-479: cs-16)	4	1 lab jul-sept	-	HIFE, S.A.
Catí-Emp. Segarró (V-710: cs-19)	14	1 lab jul-sept	-	HIFE, S.A.
Castelló-Sant Mateu (V-1338)	67	1 lab	...la Salzedella	HIFE, S.A.
Castelló-Morella-Alcañiz (V-499)	110+72	1 lab	...La Salzedella, Sant Mateu...	HIFE, S.A.
Tírig-Tortosa (V-992)	70	1 lab	Sant Mateu, la Jana, Traiguera, Sant Rafel, Valentins, la Galera, Sta. Bàrbara	HIFE, S.A.
Vinaròs-Peníscola (V-915)	15	5 diarias desde Vin, 3 desde Penis. Verano doble	Benicarló	F. Martínez
Rossell-Tortosa (V-283)	39	1 lab	La Sénia, la Galera, Santa Bàrbara	HIFE, S.A.
Vinaròs-Rossell (V-317:T-cs-12)	34	1 lab	Sant Rafel, Sant Joan de Pas, Ulldecona	Froilán Jaques Cifre
Castell de C.-la Sénia (V-2400: T-CS-44)	41	1 L y S	Boixar, la Pobla de Benifassà, el Ballestar	Froilán Jaques Cifre
La P de B.-la Sénia (V-2400: T-CS-44)	34	1 M, X, J y V	El Ballestar	Froilán Jaques Cifre
Albocàsser-Benicarló (V-82: cs-1)	49	1 lab	...Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	HIFE, S.A.

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; "Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana", en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

La mayoría de líneas realizaban sólo una expedición diaria, siendo claramente el itinerario con más densidad de servicios el de la costa entre Vinaròs y Benicarló y, en menor medida hasta Peníscola, que era además el que se reforzaba en verano. A la estructura original de preguerra, con un esquema ortogonal, se le añaden nuevos servicios casi diagonales como Vinaròs-la Salzedella y Tírig-Tortosa, este último aprovechando la orografía de la Plana vinarocense. También se aprecia el incremento de la capacidad de atracción de Tortosa, con servicios no sólo a Vinaròs sino también a Rossell e incluso hasta Sant Mateu y Tírig.

Vinaròs se convierte en cabecera de ocho líneas (prácticamente la mitad de las del área) con 16 expediciones, que suponen el 76% del total. Dos de las líneas, con cinco expediciones, se dirigen hacia destinos de rango superior o similar (Castelló y Tortosa), mientras que el resto lo hacen hacia destinos comprendidos dentro de su área de influencia. Sant Mateu ejerce, asimismo, de nodo secundario entre el interior y la costa, como destino de la línea de Castelló y parada de seis líneas. Diariamente, paraban en la histórica capital del Maestrat hasta siete autobuses por sentido. Interesante resulta también observar la pequeña red de líneas que, en verano, se formaba en torno a Catí y l'Avellà, y que muestra la capacidad de atracción que estos destinos vacacionales ejercían, así como el papel de la Sénia como nodo rector de los flujos procedentes de la Tinença.

En cuanto al reparto entre las empresas, el predominio de HIFE es claramente patente, incrementándose notablemente respecto a su situación en la preguerra. La benasalense opera 13 de las 17 líneas, y realiza el 54% de los servicios. La presencia de AMSA se limita a las expediciones que presta en la línea de Castelló, repartiéndose el resto de servicios entre las empresas de Francisco Martínez y Jaques Cifre.

En la tabla 6 se muestran las cantidades tributadas por estas empresas, si bien las cifras correspondientes a HIFE y AMSA son poco representativas de su actividad concreta en el área de Vinaròs al no estar desglosadas por líneas. En cambio los de Jaques Cifre sí se refieren exclusivamente a la actividad que esta empresa ejercía en la provincia de Castelló.

Tabla 6. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial por las concesionarias que operaban en el área de Vinaròs en 1961 (pts.)

Empresa	Impuesto industrial (pts.)
HIFE	147.770
AMSA	29.369
Fco. Martínez	7.150
F. Jaques Cifre	598

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277. Elaboración propia.

En la tabla 7 se recoge el número de vehículos oficialmente asignados por cada concesionaria a las líneas que explotaba en el área de Vinaròs, así como la capacidad y antigüedad de sus respectivas flotas. Aunque los datos son poco fiables y es probable que estén desfasados, se observa claramente no sólo la diferencia en cuanto a la dimensión de las flotas entre HIFE y los pequeños empresarios, sino también en la mayor antigüedad media de los vehículos de estos.

Mapa 3. Líneas del área de Vinaròs en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Tabla 7. Autobuses asignados a las líneas del área de Vinaròs en 1961, por concesionarias. Antigüedad y capacidad de las mismas

Empresa	Vehículos	Plazas	Antigüedad media
HIFE	17	439	12
AMSA	3	141	9
Fco. Martínez	4	128	16
F. Jaques Cifre	2	54	15

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928; Fichas de matrículas, en JPT. Elaboración propia.

Mapa 4. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

5. 1961-1986

La tendencia observada en las anteriores décadas de concentración de la población en la franja costera y de éxodo demográfico en el interior se acentuará en los años 60 y 70, hasta el punto que, en 1981, los municipios de Peníscola, Benicarló y Vinaròs llegaron a suponer el 70% de la población del área, con más de 37.000 habitantes, producto en buena medida de la inmigración interior, procedente de els Ports y las zonas rurales del Maestrat.

El crecimiento demográfico que ya venía produciéndose en Benicarló y Vinaròs se acentuó notablemente, con incrementos de casi el 60% en dos décadas, mientras que Peníscola invirtió su tendencia negativa a partir de 1960, volviendo a superar los tres mil habitantes. El turismo fue la causa principal de este cambio, actuando de transformador de la dinámica económica local.

Este crecimiento fue acompañado, lógicamente, de una significativa expansión urbanística, si bien la aparición de nuevas construcciones en la línea de costa todavía no supuso la creación de un continuo urbano entre estas tres localidades. También en la costa se concentraron los principales servicios, con la inauguración en 1955 del instituto laboral de Benicarló (con un colegio menor asociado) y, en 1967, del de Bachillerato de Vinaròs.

Durante el mismo periodo, los municipios de interior siguieron perdiendo población, si bien a un ritmo ligeramente menor que en las décadas anteriores, con porcentajes que, en el peor de los casos, llegaban al 30%, situándose la mayoría entre el 2% y el 25%, siendo los municipios del litoral, así como Barcelona, los principales destinatarios de ese éxodo.⁹³ Las localidades situadas más al interior, como Tírig y Catí, padecen los mayores descensos demográficos, si bien otros municipios bien comunicados y bastante cercanos a los centros principales, como la Jana, presentan también porcentajes similares. La Sénia es el único municipio de interior que gana población, con más de 1.500 nuevos vecinos.

Paralelamente a esta evolución demográfica, la inversión en infraestructuras queda prácticamente restringida al itinerario litoral, que concentra también el grueso del tráfico rodado. Las principales actuaciones consistieron en la construcción de las variantes de la N-340 a su paso por Benicarló y Vinaròs, así como otras mejoras en esta carretera. Mención especial merece, evidentemente, la entrada en servicio, en 1977, el tramo correspondiente de la autopista A-7, lo que supuso la transformación de la carretera de Ulldecona, único punto de enlace entre la autopista y Vinaròs, en la N-238.⁹⁴

En la tabla 8 se aprecia que la mayor intensidad de circulación se registra, con diferencia, en el itinerario de la costa, coincidiendo con el incremento del parque móvil, la concentración de la población, el desarrollo urbanístico y el turístico. En los itinerarios del interior la densidad de tráfico es, en algunos casos, prácticamente testimonial. Asimismo también destaca la escasa utilización de la autopista al tratarse de una vía de peaje, contrastando su escasa IMD en comparación con una carretera paralela como la N-340, de menor capacidad y peores prestaciones.⁹⁵

Tabla 8: IMD en las principales carreteras del área de Vinaròs (1965-1980)

Carretera	Tramo	IMD 1965	IMD 1975	IMD 1980
N-340	Vinaròs	5.466 vehículos	12.763 vehículos	10.763 vehículos
A-7	Vinaròs-Peníscola	-	-	6.543 vehículos
N-232	Xert	366 vehículos	1.134 vehículos	1.292 vehículos
C-238	La Pobla-Sant Mateu	De 250 a 500 vehículos	De 1.000 a 2.000	De 1.000 a 2.000

Fuente: *Histórico datos de tráfico autopistas*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpeajes_17.pdf (consultado 26 de diciembre de 2018); *Histórico datos de tráfico carreteras*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpermanentes_17.pdf (consultado 26 de diciembre de 2018); Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 33. Elaboración propia.

⁹³Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 117.

⁹⁴Miquel A. Baila Pallarés, *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs*, pp. 391-392.

⁹⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 33.

El descenso de viajeros en el servicio ferroviario continuó hasta mediados de la década de los 70, a pesar de las distintas mejoras aplicadas desde los años 60, entre las que cabe citar la implantación de los ferrobuses diésel en la línea València-Tortosa, así como la electrificación de la línea en 1973, lo que permitió la circulación de los primeros electrotrenes. Pero para la población del área parece que uno de los hechos más destacados fue el establecimiento de parada en Vinaròs del Talgo III en 1969, que acercó notablemente a este municipio a las principales capitales peninsulares, situándose a 2 h 42' de Barcelona y 1 h 42' de València.⁹⁶

La estación de Vinaròs fue la única del área que, en 1981, había incrementado su tráfico respecto al de 1959, despachando 39.500 billetes, un 24% más. En cambio, la de Santa Magdalena de Polpís presentaba uno de los descensos más notables de la línea, que era, además, una de las de menor grado de utilización de toda la red valenciana. Circulaban por entonces sólo dos trenes de cercanías entre Orpesa y Tortosa, con menos de 500 viajeros diarios.⁹⁷

El emplazamiento periférico de las estaciones tampoco fomentaba la utilización del ferrocarril. Obviando la situación del apartadero de Peníscola (situado a más de siete kilómetros del casco urbano, en una zona aislada y sin comunicaciones), así como la de la estación de Santa Magdalena, por su escaso tráfico, probablemente el caso más problemático era (y es) el de la estación de Vinaròs, tanto por la distancia respecto al centro como por lo intrincado de sus accesos, que dificultan la intermodalidad.

La conexión entre Vinaròs y su estación había sido tradicionalmente cubierta mediante tartanas, y la demanda para mejorar esta comunicación había sido recurrente a lo largo del siglo XX. Esta situación llevó al ayuntamiento vinarocense a establecer un servicio urbano de autobuses en la localidad en 1964. De carácter estival, constaba de dos líneas que unían el centro de la localidad con la estación, la Colonia Europa y el Camping, siendo operado por el transportista Manuel Sebastià.⁹⁸ Durante el verano de 1985 se estableció, asimismo, un servicio urbano en Peníscola, orientado principalmente a los turistas, que conectaba las nuevas urbanizaciones y campings que habían aparecido en los alrededores del municipio con el casco urbano. No tuvo continuidad.⁹⁹

En cuanto a los servicios interurbanos, el hecho más destacado fue la escisión, en 1961, de una minoría de consejeros de HIFE, lo que acabó provocando el abandono por parte de esta sociedad de la mayoría de servicios que operaba en la provincia, que quedaron repartidos entre la nueva sociedad surgida tras la escisión, la Hispano del Cid, S.A., y Autos Mediterráneo, que incrementó notablemente su presencia en el área.

La primera adquirió la concesión Castelló-Vilafranca, que incluía la hijuela entre Catí y el empalme

⁹⁶Miquel A. Baila Pallarés, *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs*, p. 394.

⁹⁷Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 217, 220, 233 y 235.

⁹⁸Acta de la sesión del Pleno del Ayuntamiento de Vinaròs del 20 de junio de 1973, AMV.

⁹⁹*Mediterráneo*, 5 de julio de 1985.

Segarró,¹⁰⁰ mientras que la segunda se hizo entre 1962 y 1966 con las concesiones Castelló-Sant Mateu, Castelló-Morella, Castelló-Alcañiz, Morella-Vinaròs, Catí-Vinaròs y Albocàsser-Benicarló,¹⁰¹ que se sumaron a los servicios que ya operaba entre Vinaròs y Castelló y a los de Vinaròs-Benicarló-Peníscola, tras adquirir la empresa de Francisco Martínez en 1962.¹⁰² AMSA pasó, de esta manera, a operar la mayoría de servicios del área.

HIFE, por su parte, apenas mantuvo una presencia testimonial, conservando las líneas hacia Tortosa (Tírig-Tortosa, Vinaròs-Tortosa, Rossell-Tortosa) y operando junto con AMSA la línea de Castelló-Vinaròs. Jaques Cifre conservó, durante unos años más, su independencia, prolongando en 1966 la línea entre la Sénia y Uldecona hasta Rossell.¹⁰³ En 1971 traspasó sus concesiones a Nicolás Salvador, que a su vez las transfirió en 1975 a HIFE, que se hizo así con el control de todos los tráficos de la franja limítrofe.¹⁰⁴

La línea Castelló-Vinaròs, que había sido adjudicada a RENFE en 1960 y operada por HIFE y AMSA, fue adquirida en 1971 en sus tres cuartas partes por esta última mercantil, quedándose HIFE con la parte restante.¹⁰⁵ La inauguración de la autopista no supuso una variación en la oferta de servicios, al no establecerse expediciones por esta nueva vía. La oferta por la N-340 se mantuvo sin variaciones, aunque se incluyó parada en Peníscola, tras la autorización de la hijuela solicitada en 1963 por RENFE entre este municipio y el empalme con la carretera.¹⁰⁶ Fue esta la única solicitud correspondiente a esta área registrada durante este periodo, lo que de nuevo resulta llamativo, en comparación con el aluvión de servicios solicitados en otras zonas de la provincia.

Sí que se reforzó, en cambio, la oferta en las líneas de la costa, especialmente en la de Vinaròs-Peníscola, incrementándose el número de expediciones hasta alcanzarse, en los años 80, las 15 diarias en verano, que se reforzaban con trayectos parciales entre Benicarló y Peníscola¹⁰⁷. También se incrementó la oferta en la zona limítrofe entre Castelló y Tarragona, que albergaba cada vez más población, tanto en la línea entre Vinaròs y Tortosa como en el entorno de la Sénia.

En cambio, empezó a reducirse en algunos trayectos de interior que llevaban años perdiendo viajeros, como el de Morella-Vinaròs, que dejó de ser directo al requerir transbordo en Sant Mateu, o el de Tírig-Tortosa, que se suprimió.¹⁰⁸ Lo mismo ocurrió con las líneas estivales de Catí, quedando comunicada esta localidad mediante el servicio de Vinaròs, o con las efímeras líneas de la Tinença de Benifassà. Pese a ello, eran muy pocos los itinerarios de esta área considerados como de

¹⁰⁰BOE, 28 de julio de 1962.

¹⁰¹BOE, 23 de mayo de 1964 y 5 de enero de 1967.

¹⁰²BOE, 1 de febrero de 1963.

¹⁰³Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja. 545, Exp. 8507.

¹⁰⁴BOE, 19 de enero de 1972.

¹⁰⁵Expediente de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 131, Exp. 5849.

¹⁰⁶Expediente de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 459, Exp. 7997.

¹⁰⁷Cabe recordar que Benicarló era, en la práctica, la estación férrea más próxima al núcleo turístico de Peníscola, dada la escasez de tráfico y de servicios del apartadero de Peníscola, que resultaba totalmente inoperativo.

¹⁰⁸*Mediterráneo*, 17 de diciembre de 1981.

poco tráfico, recibiendo las primeras ayudas públicas únicamente los servicios a Tírig, ya en la década de los 80.¹⁰⁹

Observando los datos de tráfico de los años 1965 y 1977 recopilados por Vicent Ortells, se constata el descenso de viajeros tanto en los trayectos de la costa como en los del interior, a pesar del notable incremento de servicios experimentado en los primeros, que de 2.229 viajes en 1965 pasaron a 4.264 en 1977 en la línea Vinaròs-Castelló y del crecimiento demográfico. Para este autor, dos hechos confluyen en la explicación de esta dinámica: por una parte, la generalización del uso del automóvil particular; por otra, el desarrollo comercial e industrial de Vinaròs y Benicarló, que les confiere una mayor autonomía frente a la capital provincial.¹¹⁰

Tabla 9. Evolución del número de viajeros en las líneas del área de Vinaròs. Años 1965 y 1977

Línea	Viajeros 1965	Viajeros 1977
Vinaròs-Castelló	122.094	117.174
Morella-Vinaròs	55.248	48.821
Catí-Vinaròs	n.d.	51.534
La Salzedella-Vinaròs	n.d.	40.082
Total	177.342	257.611

Fuente: Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 73 y 115-117.

La problemática del transporte escolar se circunscribía, principalmente, a las zonas rurales, las más afectadas por la despoblación y el envejecimiento de la población, que provocaba el consecuente cierre de escuelas y la concentración del alumnado. El transporte de los escolares matriculados en el colegio de Sant Mateu desde sus localidades se hacía, en algunos casos como los de Xert o Tírig, mediante los servicios regulares de uso general.¹¹¹ Este hecho provocaba, en ocasiones, una inadecuación entre los horarios del autobús y los del centro escolar, obligando al alumnado a permanecer a la intemperie hasta que abriera el colegio, con esperas que podían ser incluso de 45 minutos, como les ocurría a los escolares de Tírig al llegar a Sant Mateu.¹¹²

Los centros de Secundaria se concentraban, hasta la inauguración en 1986 del instituto de Sant Mateu, exclusivamente en la costa, con el consiguiente perjuicio para el estudiantado de los municipios de interior y sus familias. En el caso de Vinaròs, cuyo instituto se encontraba alejado del casco urbano, el ayuntamiento estableció un servicio hasta el centro educativo, aunque su falta de rentabilidad conllevó su suspensión en 1982.¹¹³

Entre 1977 y 1979 se otorgaron las unificaciones de las diversas concesiones existentes en el área,

¹⁰⁹*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984.

¹¹⁰Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 73 y 115-117.

¹¹¹*Mediterráneo*, 4 de octubre de 1983.

¹¹²*Mediterráneo*, 15 de agosto de 1981.

¹¹³*Mediterráneo*, 22 de diciembre de 1982.

operadas por HIFE (V-3225 Tortosa-Alcañiz) y AMSA (V-3286 Castelló-Alcañiz)¹¹⁴. En cuanto a las procedentes de la antigua concesión de RENFE, se procedió a la transferencia de la titularidad a favor de AMSA, manteniendo HIFE los servicios como prolongación de la línea Castelló-València.¹¹⁵

En total 17 líneas repartidas entre cuatro concesiones, con 980 kilómetros y unas 30 expediciones diarias en invierno, que se incrementan hasta el medio centenar en verano. Unas cifras algo más elevadas que las recogidas por Sanchis Deusa, que no tiene en cuenta los servicios que parten de Rossell, ni los de Sant Mateu. Esta autora escribe en 1988 sobre esta área:¹¹⁶

La ciudad de Vinaròs, a pesar de su condición portuaria y su localización ventajosa en el punto de confluencia de dos grandes rutas viarias (la litoral y la del Bajo Aragón al Mediterráneo), así como su posición intermedia entre Castellón y Tarragona (lo suficientemente alejada de ambas para que puedan arrebatarle cierto tipo de servicios), no ha logrado desarrollar una red de autobuses ni siquiera de la categoría de Segorbe. La red de Vinaròs apenas cuenta con media docena de líneas: Morella, Catí, la Salzadella, Peníscola, Tortosa y Alcanar, a las que podrían sumarse las otras dos que van de la vecina Benicarló a Albocàsser y Càlig. Entre todas ellas, y a pesar del largo recorrido de algunas de ellas (Morella, Catí, Albocàsser), no suman más que una veintena de servicios diarios, de los que 8 corresponden además a la línea litoral de Peníscola que sirve para las relaciones de reciprocidad entre Vinaròs y Benicarló.

Ciertamente la escasa densidad de población del interior del área, así como la concentración de la misma en el litoral, hace que sea en esta franja donde la densidad de servicios sea considerablemente mayor. La mitad de las expediciones diarias realizadas en invierno, y el 60% en verano, corresponden a servicios de la franja litoral, con un considerable peso de la conexión entre las tres ciudades costeras Vinaròs, Benicarló y Peníscola.

Esta concentración poblacional, unida a la baja densidad demográfica tanto del resto del área como, especialmente, de zonas más alejadas del interior sobre las que Vinaròs ejerce su influencia (els Ports, el Bajo Aragón incluso), disminuye su proyección como centro de referencia, a pesar de lo ventajoso de su localización. Esta concentración poblacional, unida a la baja densidad demográfica tanto del resto del área como, especialmente, de zonas más alejadas del interior sobre las que Vinaròs ejerce su influencia (els Ports, el Bajo Aragón incluso), disminuye su proyección como centro de referencia, a pesar de lo ventajoso de su localización, como apunta Sanchis.

Esta autora también establece una comparación entre el área de Vinaròs y la otra red comarcal de segundo orden que identifica en la provincia, la de Segorbe, marcando la debilidad de la primera respecto a la segunda. Si bien ambas áreas presentan, dentro de la provincia de Castelló, una elevada autonomía respecto a la capital provincial, la cercanía de Segorbe al área de influencia

¹¹⁴BOE, 9 de agosto de 1977 y 16 de marzo de 1979.

¹¹⁵Expediente de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 131, Exp. 5849.

¹¹⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 279.

metropolitana de València marca sustancialmente su naturaleza y repercute inevitablemente en sus flujos y comunicaciones, diferenciando notablemente su situación respecto a la de Vinaròs, haciendo que, en la práctica, se trate de dos casos diferentes.

Tabla 10. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en el área de Vinaròs

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-València prolongación Vinaròs (V-1737)	142	2 lab	Benicarló	RENFE (HIFE, S.A.)
Vinaròs-Tortosa (V-3225)	47	n.d.	Alcanar, Sant Carles, Amposta, l'Hostal, l'Aldea	HIFE, S.A.
Vinaròs-Alcanar (V-3225)	10	n.d.	-	HIFE, S.A.
Rossell-Tortosa (V-3225)	39	1 lab	La Sénia, la Galera, Santa Bàrbara	HIFE, S.A.
Rossell-Ulldecona (V-3225)	20	1 lab	La Sénia, els Valentins	HIFE, S.A.
Vinaròs-Rossell (V-3225)	34	1 lab	Sant Rafel, Sant Joan de Pas, Ulldecona	HIFE, S.A.
Vinaròs-Castelló (V-1768)	78	2 lab 1 fes inv 3 lab 1 fes ver	Benicarló, Santa Magdalena	AMSA
Castelló-Morella-Alcañiz (V-3286)	182	2 lab	...la Salzadella, Sant Mateu, Xert, Enroig...	AMSA
Castelló-Sant Mateu (V-3286)	67	1 lab	...la Salzadella	AMSA
Vinaròs-Morella (V-3286)	64	2 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Sant Mateu/Xert...	AMSA
Vinaròs-Alcañiz (V-3286)	125	1 lab verano	Morella	AMSA
Vinaròs-Catí (V-3286)	49	1 lab	Sant Jordi, Traiguera, la Jana, Sant Mateu, Xert, Enroig	AMSA
Vinaròs-la Salzadella (V-3286)	40	2 lab	Benicarló, Càlig, Cervera, Sant Mateu	AMSA
Vinaròs-Peníscola (V-3286)	16	8 diarias inv 15 diarias ver	Benicarló	AMSA
Benicarló-Peníscola (V-3286)	10	9 diarias verano	-	AMSA
Albocàsser-Benicarló (V-3286)	49	1 lab	Tírig, Sant Mateu, Cervera del Maestre, Càlig	AMSA
Benicarló-Càlig (V-3286)	8	1 lab	-	AMSA

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 9 de agosto de 1977 y 16 de marzo de 1979; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 279. Elaboración propia.

Mapa 5. Líneas del área de Vinaròs en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 9 de agosto de 1977 y 16 de marzo de 1979; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 279. Elaboración propia.

De cualquier manera, Vinaròs es claramente el centro del área, siendo cabecera de la mitad de los servicios, que son los que concentran, además, el mayor número de expediciones. Como centros subcomarcales destaca Sant Mateu, en el corredor prelitoral, que incrementa su papel como nodo en los flujos E-W al suprimirse las expediciones directas entre Vinaròs y Sant Mateu. Otros centros subcomarcales serían Rosell y Benicarló. El primero para los flujos de la zona limítrofe entre ambas comunidades autónomas, y el segundo para los que provienen de l'Alt Maestrat. Rosell también se refuerza al convertirse en cabecera de hasta tres servicios que comunican los municipios de ambas orillas del Sénia entre sí y con sus centros de referencia: Vinaròs y Tortosa.

En relación con el resto de la provincia, suponían el 18% de las líneas y el 13% de las expediciones. Por concesionarias, el predominio que ha adquirido AMSA tras la escisión de HIFE se hace ahora patente, al operar el 65% de las líneas y efectuar el 80% de las expediciones. La presencia de HIFE ha quedado restringida a los servicios hacia Tortosa, así como, de manera testimonial, a la línea de València.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 9 de agosto de 1977 y 16 de marzo de 1979; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 279. Elaboración propia.

6. 1986-1998

Durante la siguiente década no hacen sino consolidarse e incrementarse las tendencias ya observadas en el periodo anterior.

En los aspectos demográficos, continua la concentración de la población en los municipios costeros, intensificándose considerablemente en el caso de Peníscola (su censo se incrementa casi un 57%), y ralentizándose en Vinaròs y Benicarló, con un crecimiento de en torno al 25%. Esto supone que el porcentaje de población del área que reside en estos tres municipios asciende hasta superar el 75% del total.

En los municipios de interior, en cambio, continua la sangría demográfica, si bien la pérdida de población es sensiblemente más moderada en la mayoría de localidades, invirtiéndose incluso en el caso de Càlig o Santa Magdalena. Los descensos oscilan porcentajes de entre el 25% y el 30% (Cervera, Canet, Tírig, Xert) e inferiores al 8% como en Rossell, Sant Jordi y Sant Mateu, no apreciándose tampoco en este periodo ninguna relación entre la localización de los municipios y su comportamiento demográfico. En general, el censo de la mayoría de ellos se sitúa entre los 500 y 1.500 vecinos.

El crecimiento demográfico experimentado en la franja litoral del área, así como el potencial turístico alcanzado por municipios como Peníscola, ha supuesto un considerable incremento del tráfico en la línea entre Vinaròs, Benicarló y Peníscola, así como un refuerzo del servicio. Imagen 18 (arriba izq.). Autobús de Francisco Martínez en Vinaròs, en 1932. Imagen 19 (arriba dcha.). Pegaso 6424 de AMSA, cargando viajeros en Peníscola en 2006. Imagen 20 (centro izq.). Scania Hispano V.O.V. II. Imagen 21 (centro dcha.). Irizar Intercentury, realizando la hijuela a la estación de Benicarló. Imagen 22 (abajo izq.). Hispano Habit en el intercambiador de la plaza de la Constitución de Peníscola. Imagen 23 (abajo dcha.). Castrosua Magnus en el hospital de Vinaròs en 2018.

Fuente: Imagen 18, Fundació Caixa Vinaròs, Fons fotogràfic Agustin Delgado; imágenes 19-22, colección Miquel Segura; imagen 23, colección del autor.

Este crecimiento demográfico en el litoral se traduce en un claro incremento del grado de urbanización, especialmente notable en el término municipal de Peníscola, completándose el continuo urbano entre esta localidad y Benicarló por la fachada marítima. También se aprecia la proliferación de urbanizaciones al sur de Peníscola, en las estribaciones de la sierra d'Irta. Entre Benicarló y Vinaròs el grado de urbanización costera es menor, aunque abundan las construcciones unifamiliares en la línea de costa y las industriales siguiendo las vías de comunicación. Ambas ciudades superan ya los 20.000 habitantes y mantienen entre sí una fuerte interrelación, formando lo que Ortells denomina un sistema de ciudades gemelas.¹¹⁷

Vinaròs y Benicarló aglutinan también los principales servicios básicos, entre los que destaca la inauguración, en 1992, del Hospital Comarcal de Vinaròs, que convierte a este municipio en centro de referencia sanitario para todo el Baix Maestrat y els Ports. Un año antes se había inaugurado en Castelló la Universitat Jaume I, a la que acudían numerosos estudiantes procedentes de estas comarcas. Todos estos hechos, unidos al crecimiento demográfico del área, que rozaba ya los 60.000 habitantes, supuso un incremento de los desplazamientos tanto internos como externos que no fue debidamente atendido por la oferta de transporte público.

En cuanto a los servicios por carretera, se incrementó el número de expediciones en los trayectos de la costa, especialmente en la línea periurbana de Vinaròs-Peníscola, que se fue reforzando progresivamente a lo largo de la década de los 90. También se implantaron más expediciones en la línea de Tortosa, mientras que en los itinerarios de interior la red se reestructuró, quedando limitadas las conexiones entre Vinaròs y Sant Mateu a la línea Catí-Vinaròs, que pasó a realizar cuatro viajes diarios en este recorrido parcial, siendo necesario el transbordo en Sant Mateu para desplazarse al resto de destinos. La inauguración del hospital de Vinaròs supuso la creación en 1994 de un servicio semidirecto entre Castelló y Vinaròs por la autopista, con tres expediciones diarias, especialmente concebido para el personal de dicho centro sanitario.¹¹⁸

La poca rentabilidad de las líneas de interior supuso el cierre de servicios como el parcial entre Càlig y Benicarló, aunque el único trayecto oficialmente deficitario, y receptor de ayudas públicas fue el de Sant Mateu-Tírig, de la línea Albocàsser-Benicarló.¹¹⁹ En el caso del transporte escolar, la concentración del alumnado de Secundaria, unido a la despoblación rural, incrementó el número de usuarios, si bien las principales reivindicaciones en esta materia eran de carácter económico, y estaban protagonizadas por estudiantes de Bachillerato del Baix Maestrat. Estos alumnos, que debían desplazarse diariamente a Vinaròs, no tenían derecho a la gratuidad del transporte al ser una etapa no obligatoria, lo que suponía un importante dispendio para sus familias y una traba para el

¹¹⁷Término habitualmente empleado por Vicent Ortells en sus disertaciones.

¹¹⁸*Mediterráneo*, 7 de junio de 1994.

¹¹⁹*Mediterráneo*, 20 de abril de 1991 y 17 de noviembre de 1991.

acceso del alumnado del medio rural a los estudios superiores.¹²⁰

El peso que el sector turístico había alcanzado en esta área tuvo su repercusión en el establecimiento de nuevas líneas o prolongación de otras claramente enfocadas a este público. Son buen ejemplo de ello los diversos servicios Castelló-Peníscola, puestos en marcha durante distintos veranos a partir de finales de los 80, los combinados realizados por ABASA y AMSA entre Zaragoza y la costa, por Alcañiz, o el “Papa Luna” de 1989.¹²¹ También la prolongación hasta Vinaròs de los servicios de Auto Res a Madrid, o hasta Peníscola de los de HIFE a Zaragoza.¹²² No prosperó, en cambio, la creación de un servicio nocturno estival entre Peníscola y Vinaròs, si bien el horario de circulación de esa línea era de los más amplios de la provincia.¹²³

Contrasta esta situación con la escasa repercusión que la creación de núcleos generadores de tráfico como la UJI de Castelló o el Hospital de Vinaròs, ambos centros de atracción de numerosa población cautiva, tuvieron en la oferta de transporte público. En el primero de los casos, los servicios entre Vinaròs y Castelló apenas experimentaron variaciones, lo que unido a la exigua circulación de trenes Regionales, supuso que el transporte fuera uno de los principales problemas para los universitarios del área. Esta insuficiencia de servicios, ante la falta de soluciones por parte de la Administración, intentó paliarse mediante algunas iniciativas promovidas por los propios padres e institutos que no tuvieron continuidad, como el arrendamiento de un autocar que realizara un servicio directo entre Benicarló y la UJI.¹²⁴

En cuanto al hospital, en 1996 se creó un servicio desde Alcalà de Xivert, gracias a una iniciativa municipal.¹²⁵ La ubicación periférica de este centro sanitario, además, complicaba su comunicación, haciéndose necesario incluir una nueva línea en el servicio urbano de Vinaròs para conectarlo con el casco urbano. Así, el urbano vinarocense pasó a constar de tres líneas, entre el centro y el Hospital, la avenida F. Balada y la Colonia Europa,¹²⁶ con circulación durante todo el año.¹²⁷

El servicio ferroviario, como se ha avanzado, no experimentó mejoras significativas más allá del desdoblamiento de la vía en 1993. Los nuevos trenes de velocidad alta (Euromed) no realizaban parada en ninguna de las estaciones del área, lo que se sumaba a la escasa circulación de Regionales (que hubieran permitido un sencillo transbordo con los de larga distancia en la cercana estación de l'Ampolla) y el cierre de las estaciones y apeaderos de menor tráfico, como los de Peníscola y Santa Magdalena, centralizándose el acceso al ferrocarril en las estaciones de Benicarló y Vinaròs, con un escaso servicio de autobuses no siempre coordinados con el horario de los trenes.

¹²⁰*Mediterráneo*, 17 y 18 de octubre de 1997, 27 de mayo de 1998 y 11 de julio de 1998.

¹²¹*Mediterráneo*, 17 de julio de 1989 y 5 de julio de 1997.

¹²²*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 52-53.

¹²³*Mediterráneo*, 2 de julio de 1996.

¹²⁴*Mediterráneo*, 17 de mayo de 1996.

¹²⁵*Mediterráneo*, 9 de julio de 1996.

¹²⁶*El Servol*, 1 de junio de 1996.

¹²⁷*Vinaròs. Setmanari d'informació local*, 29 de marzo de 1997.

En esta área, los municipios de Vinaròs y Peníscola disponen de su propio servicio urbano, el primero operativo desde 1964 y el segundo desde 2002, aunque en la práctica la línea Vinaròs-Benicarló-Peníscola hace también funciones de servicio urbano. Como en muchos otros casos, los horarios de estos servicios (imágenes 26 y 27) no son siempre de fácil comprensión para los usuarios. Imagen 24 (arriba izq.). Pegaso 5062 A de Manuel Sebastià, primer concesionario del urbano vinarocense. Imagen 25 (arriba dcha.). Minibús Iveco del servicio urbano de Vinaròs, actualmente operado por AMSA. Imagen 26 (centro izq.). Horario actual del urbano de Peníscola. Imagen 27 (centro dcha.). Horario actual del urbano de Vinaròs. Imagen 28 (abajo, izq.). Minibús Iveco de HIFE en la plaza de la Constitución de Peníscola en 2012.

HORARIOS DE LÍNEAS URBANAS		HORARIOS DE LÍNEAS URBANAS	
LÍNEA 1: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 2: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 3: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 4: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 5: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 6: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 7: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 8: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 9: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 10: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 11: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 12: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 13: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 14: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 15: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 16: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 17: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 18: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 19: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 20: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 21: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 22: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 23: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 24: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 25: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 26: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 27: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 28: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	
LÍNEA 29: Vinaròs - Benicarló - Peníscola		LÍNEA 30: Vinaròs - Benicarló - Peníscola	

HORARIOS AUTOBÚS	
URBANO VINARÒS	
ZONA NORTE	
DE LUNES A VIERNES	
VINARÒS - ZONA NORTE	ZONA NORTE - VINARÒS
8:10 - 9:15 - 9:55 - 11:05 - 11:45 - 12:55 - 13:35 - 14:45 - 15:25 - 16:35 - 17:25 - 18:25 - 19:05 - 20:15	7:30 - 8:30 - 9:35 - 10:15 - 11:25 - 12:05 - 13:15 - 13:55 - 15:05 - 15:45 - 16:55 - 17:35 - 18:45 - 19:25 - 20:35
SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS (DOMINGOS Y FESTIVOS SOLO JULIO Y AGOSTO)	
VINARÒS - ZONA NORTE	ZONA NORTE - VINARÒS
9:10 - 9:00 - 11:00 - 11:40 - 12:50 - 16:40 - 17:20 - 18:30	9:30 - 10:10 - 11:20 - 12:00 - 13:10 - 17:00 - 17:40 - 18:50
ZONA SUR	
DE LUNES A VIERNES	
VINARÒS - ZONA SUR	ZONA SUR - VINARÒS
7:50 - 8:50 - 10:35 - 12:25 - 14:15 - 16:05 - 17:55 - 19:45	8:00 - 9:00 - 10:50 - 12:40 - 14:30 - 16:20 - 18:10 - 20:00
SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS (DOMINGOS Y FESTIVOS SOLO JULIO Y AGOSTO)	
VINARÒS - ZONA SUR	ZONA SUR - VINARÒS
10:30 - 12:20 - 18:00	9:00 - 10:45 - 12:35 - 18:15
Horarios revisados en Noviembre 2018, actualmente en vigor
AUTOS MEDITERRÁNEO <small>Compañía S.L. - Ronda de Castellón - 12001 - Castellón de la Plana Telf: 964 224 554 - 964 224 175 - FAX: 964 221 087 www.autosmediterraneo.com</small>

Fuente: Imagen 24, fotografía de Rosa Mengual, archivo *Levante de Castellón*; imagen 25, colección Miquel Segura; imágenes 26 y 27, empresas concesionarias [en línea], HIFE, <http://hife.es/es-ES/LineaUrbana/5> y AMSA, <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; (consultado 11 de septiembre de 2019); imagen 28, colección del autor.

Tabla 11. Líneas y concesiones en el área de Vinaròs en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana

Línea	Km	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Vinaròs-CS-VLC L2 (CVCS-102)	142	1	Benicarló, emp. Peníscola, Sta. Magdalena...	HIFE, S.A.
Castelló-Morella L1 (CVCS-105)	110	2	...la Salzadella, Sant Mateu, Xert...	AMSA
Albocàsser-Benicarló L3 (CVCS-105)	49	1	Tírig, Sant Mateu, Cervera, Càlig	AMSA
Càlig-Benicarló L4 (CVCS-105)	8	0	-	AMSA
Morella-Vinaròs L14 (CVCS-105)	66	(*)	...Enroig, Xert, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	AMSA
Catí-Vinaròs L15 (CVCS-105)	49	1 (4 Vin-S.Mat)	Enroig, Xert, Sant Mateu, la Jana, Traiguera, Sant Jordi	AMSA
Canet-Sant Mateu L16 (CVCS-105)	17	1 (**)	La Jana	AMSA
Peníscola-Vinaròs L17 (CVCS-105)	16	18 verano	Benicarló	AMSA
Castelló-Sant Mateu L18 (CVCS-105)	72	1	...la Salzadella	AMSA
La Salzadella-Vinaròs L21 (CVCS-105)	40	0	Sant Mateu, Cervera, Càlig, Benicarló	AMSA
Castelló-Vinaròs L25A (CVCS-105)	77	3	Benicarló, emp. Peníscola, Sta. Magdalena...	AMSA
Castelló-Vinaròs L25B (CVCS-105)		3	Benicarló	
Alcañiz-Castelló L26 (CVCS-105)	206	0	Monroyo, Morella, Vinaròs, Benicarló, Peníscola...	AMSA

(*) En la práctica se sigue efectuando transbordo en Sant Mateu con la línea Catí-Vinaròs.

(**) Prestada mediante hijuela de la línea Catí-Vinaròs.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Esta situación no sólo gestó una histórica reivindicación comarcal por una mejora del servicio ferroviario, sino también una elevada dependencia de los medios privados, que se manifiesta en un incremento de las IMD de vehículos en las vías del litoral, con más de 15.000 y 17.000 vehículos al día en la N-340 y A-7, respectivamente, en el año 2000.¹²⁸ Esta elevada densidad de circulación no fue acompañada de ninguna actuación relevante en materia de infraestructuras, lo que acabó acarreando graves consecuencias en cuanto a saturación de las vías, siniestralidad e impacto medioambiental.

En 1998 la Conselleria convalidó los antiguos títulos concesionales por los nuevos adaptados al marco legislativo europeo. En el caso del área de Vinaròs esto afectó a las concesiones V-1737 y V-

¹²⁸ *Mapa de tráfico 2000*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/trafico_2000_anv2.jpg (consultado 26 de diciembre de 2018).

prestados era diferente, al combinarse expediciones de diversas líneas y no tener en cuenta los títulos dependientes de otras administraciones.

Mapa 8. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1998

Fuente: Xavier Florez, *La Hispano de Fuente En Segures* [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_HIFE.pdf; resoluciones de adjudicación de concesiones, *BOE*, 9 de agosto de 1977 y *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

En el primer caso, y como se aprecia en la tabla, algunas líneas de interior eran servidas mediante recorridos parciales (Vinaròs-Sant Mateu), hijuelas (Canet) y transbordos (Sant Mateu-Morella) de la línea Catí-Vinaròs, mientras que había líneas que no fueron explotadas inicialmente.

Existían, además, otros servicios de cercanías prestados al amparo de concesiones de otras administraciones, que se muestran en la tabla 12. Representaban cinco itinerarios más, con 116 kilómetros y nueve servicios.

Esto suponía que el conjunto de servicios con cabecera en el área de Vinaròs, independientemente de la Administración titular de la concesión, estuviera formado por un total de 16 líneas con 17 itinerarios (el 18% del total de la provincia), con una extensión de 1.045 kilómetros, efectuándose hasta 42 expediciones en verano (el 9% del total provincial). A todas ellas hay que añadir las líneas nacionales a Zaragoza, Barcelona y Madrid, con dos, tres y una expedición diaria de media

respectivamente.

Tabla 12. Líneas de cercanías en el área de Vinaròs en 1998, correspondientes a títulos del Ministerio de Fomento

Línea	Km	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Rossell-Tortosa (V-3225)	39	2	La Sénia, Godall, la Galera, Santa Bàrbara	HIFE, S.A.
Rossell-Vinaròs (V-3225)	20	1	La Sénia, els Valentins, Sant Rafel, el Castell, Sant Joan de Pas, Ulldecona	HIFE, S.A.
Vinaròs-Alcanar (V-3225)	10	1	-	HIFE, S.A.
Vinaròs-Tortosa (V-3225)	47	5	Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, Amposta, l'Hostal dels Alls, l'Aldea, Camp-redó	HIFE, S.A.

Fuente: Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_HIFE.pdf (consultado 26 de diciembre de 2018); resoluciones de adjudicación de concesiones, *BOE*, 9 de agosto de 1977. Elaboración propia.

Exceptuando estas últimas líneas nacionales, el itinerario litoral sigue concentrando el grueso de servicios, con cinco líneas que suponen 26 expediciones, más de la mitad del total, a las que cabría sumar las nacionales. De todas las expediciones, 18 corresponden a la línea entre Vinaròs y Peníscola, la de mayor densidad de servicios.

Vinaròs es cabecera de nueve líneas (el 56%) con 36 expediciones (el 86%), consolidando su papel como centro de referencia e intercambiador, realizando allí parada todas las líneas nacionales. A gran distancia quedan los otros nodos subcomarcales: Benicarló, cabecera de una línea de baja densidad hacia el interior; Rossell, cabecera de los servicios de la zona limítrofe del Sénia, dirigidos hacia los dos centros de referencia (Vinaròs en territorio castellonense y Tortosa en el catalán); y Sant Mateu, como nodo rector de los tráficos de interior.

A diferencia de la costa, los servicios de interior se caracterizan por una longitud en torno al medio centenar de kilómetros y su baja densidad (el itinerario con mayor número de expediciones es el de Vinaròs-Sant Mateu, con cuatro diarias), siendo necesario el transbordo para bastantes desplazamientos entre el interior y la costa.

En cuanto al reparto entre concesionarias, Autos Mediterráneo opera siete líneas y realiza 32 expediciones de Vinaròs hacia Castelló y el Maestrat, mientras que HIFE lo hace en cinco líneas y diez expediciones, la mayoría de ellas hacia Cataluña.

7. 1998-2018

Durante los últimos años se han registrado importantes cambios en el comportamiento demográfico del área, invirtiéndose la tendencia negativa de la mayoría de municipios de interior y produciéndose significativos incrementos en la costa.

Respecto a las localidades de interior, pocas son las que presentan porcentajes negativos, todos ellos inferiores al 10%: Rossell, Tírig, Xert, Canet, Catí y la Jana. El resto de municipios recuperan

población, registrándose los mayores incrementos entre los de la Plana de Vinaròs más cercanos a los principales núcleos: Càlig, Sant Rafel, ambos con casi un 25%, Ulldecona y, sobre todo, Sant Jordi, con un crecimiento del 73%, asociado en este caso a nuevos y ambiciosos desarrollos urbanísticos. Sant Mateu, la Salzedella o Cervera presentan crecimientos inferiores al 10%, aunque invierten la tendencia negativa que llevaban arrastrando durante décadas.

En la costa el mayor crecimiento corresponde a Peníscola, que con un incremento demográfico del 62% supera los siete mil habitantes, mientras que la población de Alcanar, Benicarló y Vinaròs crece en torno a un 30%. La primera supera los diez mil vecinos, mientras que Benicarló y Vinaròs superan ya los 25.000.

A pesar de la recuperación demográfica del interior, el gran crecimiento de los municipios costeros implica que continúe la tendencia a la concentración poblacional en el litoral, de manera que Peníscola, Benicarló y Vinaròs representan ya el 80% del censo del conjunto de municipios castellanenses del área.

Consecuentemente, este crecimiento demográfico ha ido acompañado por un importante desarrollo urbanístico que ha supuesto que, en las últimas décadas, se complete y consolide el continuo urbano entre estos municipios. El caso más notable ha sido el de Peníscola, con nuevas construcciones en las estribaciones de la sierra d'Irta, a lo largo del trazado de la CV-141 y la completa urbanización de toda la fachada litoral hasta Benicarló, que junto con Vinaròs también ha experimentado una expansión urbanística tanto de suelo residencial como industrial.

Así, Benicarló y Vinaròs se consolidan como centros de un área pseudofronteriza que supera ya los cien mil habitantes, suficientemente alejada de otros núcleos urbanos de mayor entidad para disponer de servicios propios y mantener cierta autonomía. Este centro casi bicéfalo (con cierta preponderancia de Vinaròs) concentra la mayoría de servicios (sanitarios, educativos, administrativos), así como del comercio e industria, que también subsiste en otros puntos del área ligada a sectores tradicionales como el mueble. Peníscola concentra buena parte de la actividad turística, con un gran peso, a diferencia de otras áreas costeras de la provincia, del sector hotelero y el turismo internacional.

La oferta educativa se concentra, igualmente, en la costa, con dos institutos en Vinaròs y Benicarló y un nuevo centro en Peníscola. Las rutas escolares no presentan una problemática específica más allá de algunas cuestiones puntuales,¹³¹ tratándose además de un área de poca complejidad orográfica y poblaciones relativamente consolidadas. Los únicos conflictos registrados derivan de la ubicación periférica de los centros de Secundaria de Vinaròs.¹³²

La actuación en infraestructuras y servicios de transporte en el área ha adolecido de cierto retraso

¹³¹*Mediterráneo*, 17 de octubre de 2002.

¹³²*Mediterráneo*, 20 de septiembre de 2000 y 17 de febrero de 2013.

respecto a su desarrollo demográfico y económico. Ejemplifican esta afirmación los casos de la N-340 y del servicio ferroviario, que se desarrollan a continuación.

La N-340 mantenía hasta fechas muy recientes el mismo trazado de la década de los 70, con unas variantes que habían quedado obsoletas ante la expansión urbana de Benicarló y Vinaròs y con un estado de conservación bastante deficiente que, unido a la gran densidad de circulación (ver tabla 13) suponía un problema de siniestralidad. La nueva variante de esta vía, que alejaba el tráfico de los núcleos urbanos, no se aprobó hasta 2006, siendo finalmente inaugurada en 2015.¹³³ La tabla 13 recoge la evolución del tráfico en las principales carreteras del área. Cabe indicar que desde septiembre de 2018 es obligatorio el desvío de los vehículos pesados por la autopista entre Peníscola y l'Hospitalet de l'Infant.¹³⁴

Tabla 13: IMD en las principales carreteras del área de Vinaròs (2000-2017)

Carretera	Tramo	IMD 2000	IMD 2010	IMD 2017
AP-7	Benicarló-Vinaròs	15.736 vehículos	16.906 vehículos	15.943 vehículos
N-340	Benicarló-Vinaròs	12.853 vehículos (33%*)	18.141 vehículos (27%*)	11.417 vehículos (42%*)
N-232	Xert	2.706 (13%*)	2.618 vehículos (12%*)	2.917 vehículos (16%*)
N-238	Vinaròs	n.d.	7.131 (12%*)	4.627 vehículos (16%*)
CV-10	La Salzadella-St. M.	2.504 vehículos	2.878 vehículos (13%*)	2.745 vehículos (17%*)
CV-11	St. Rafel-N-238	2.111 vehículos	3.181 vehículos (4%*)	3.128 vehículos (3%*)
CV-141	Acceso Peníscola	5.058 vehículos	5.864 vehículos (2%*)	3.340 vehículos (5%*)

(*) Porcentaje de vehículos pesados.

Fuente: *Histórico datos de tráfico autopistas*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpeajes_17.pdf (consultado 5 de enero de 2019); *Histórico datos de tráfico carreteras*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpermanentes_17.pdf (consultado 5 de enero de 2019); *Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/intensidad-media-diaria> (consultado 5 de enero de 2019). Elaboración propia.

Como se observa, el grueso del tráfico corresponde a los itinerarios del litoral, destacando la saturación de la N-340 en comparación con la autopista AP-7, de mayor capacidad. Realmente llamativos, en este sentido, son los datos del año 2010. En el interior la intensidad disminuye sensiblemente, con cifras ligeramente más altas sólo en la N-232.

Nótese la densidad de tráfico registrada en vías sin arcén como la N-238 y, especialmente, la CV-141, consecuencia del crecimiento demográfico experimentado en los últimos años en municipios de la Plana más próximos a Vinaròs.

En cuanto al servicio ferroviario, la mejora de la conexión de Cercanías, limitada a cuatro Regionales diarios por sentido, ha sido una histórica reivindicación de la comarca que no se ha atendido hasta noviembre de 2018, y con algunas limitaciones y deficiencias, como luego se comentará. A estas circulaciones se sumaban algunos de larga distancia, hasta alcanzar los doce

¹³³*Mediterráneo*, 15 de octubre de 2015.

¹³⁴*BOE*, 1 de septiembre de 2018.

trenes diarios de media. No efectúan parada, sin embargo, los de velocidad alta (Euromed), para lo que es necesario desplazarse a Castelló o a l'Aldea, lo que convierte esta estación catalana, de facto, en el auténtico punto de acceso de esta área a los servicios ferroviarios de elevadas prestaciones.

El recientemente reforzado servicio ferroviario de Cercanías ha supuesto la prolongación hasta Vinaròs de varios trenes de la línea C-6 del núcleo de Cercanías de València, incrementando la oferta hasta los 12 trenes diarios desde Vinaròs y Benicarló a Castelló y València.¹³⁵ Esto ha supuesto una importante mejora en las comunicaciones no sólo del Baix Maestrat, sino de otras comarcas para las que Vinaròs es la estación férrea más próxima, como els Ports, el Maestrazgo o incluso el Bajo Aragón.

Sin embargo, la limitación de esta prolongación a la estación vinarocense no tiene en cuenta las intensas relaciones existentes entre ambos lados del límite provincial y regional, entre el Baix Maestrat y el Montsià y Baix Ebre, por lo que los incrementos aplicados quedan circunscritos a los flujos hacia destinos meridionales. Tampoco permite una mejor conexión con los servicios de larga distancia en l'Aldea, ni ha supuesto la reapertura de la estación de Santa Magdalena de Polpís.

Este escaso servicio ferroviario, unido asimismo a la reducida oferta de autobuses, con unos parámetros además poco competitivos, ha generado una gran dependencia de medios privados. La línea Castelló-Vinaròs apenas se ha incrementado en una expedición, organizándose servicios especiales para estudiantes (un autobús directo Vinaròs-Benicarló-UJI)¹³⁶ o para trabajadores del Hospital Comarcal,¹³⁷ que no hacen sino intentar cubrir las deficiencias de los servicios regulares. Caso similar serían los servicios lanzadera contratados por el Patronato Municipal de Turismo de Peníscola para trasladar a los huéspedes de los hoteles de la localidad a la estación de Benicarló.¹³⁸

Sustancialmente mayor ha sido el incremento en el número de expediciones en el servicio de Tortosa, que ha duplicado expediciones, así como el ya prácticamente urbano entre Peníscola y Vinaròs, que inauguró en 2002 un servicio nocturno estival, amplió horarios, y pasó a incluir parada en el Hospital de Vinaròs en todas sus expediciones.¹³⁹ No obstante, la escasa capacidad de la mayoría de vías por las que discurre y el crecimiento urbanístico desordenado de algunas áreas del litoral le resta competitividad a la línea, siendo frecuentes los atascos durante la temporada estival, y la disminución de tráfico en invierno ha supuesto en ocasiones una reducción de expediciones, que no se han recuperado la siguiente temporada.¹⁴⁰

En el verano de 2002 se restableció el servicio urbano en Peníscola, entre las cada vez más dispersas urbanizaciones y en centro urbano. Constaba de dos líneas, ambas con cabecera en la

¹³⁵*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 2018.

¹³⁶*Mediterráneo*, 14 de septiembre de 2011.

¹³⁷*Mediterráneo*, 2 de febrero de 2000.

¹³⁸*Mediterráneo*, 27 de mayo de 2014.

¹³⁹*Mediterráneo*, 10 y 15 de julio de 2002, 27 de abril de 2006 y 20 de junio de 2008.

¹⁴⁰*Mediterráneo*, 15 de junio de 2001, 26 de marzo de 2005 y 24 de junio de 2009.

plaza de la Constitución, que ejerce de intercambiador.¹⁴¹ Desde entonces ha ido ampliando su cobertura hasta alcanzar las cuatro líneas en 2011 (tres actualmente), así como sus fechas de circulación.¹⁴²

En 2007 se intentó implantar un servicio urbano entre Benicarló y el polígono industrial el Collet, orientado casi exclusivamente para su uso por parte de los trabajadores de las empresas allí ubicadas.¹⁴³ Pese a los planes de ampliación, a los tres meses se suspendió por su exigua utilización, con sólo cuatro viajeros al mes.¹⁴⁴ Las causas de este fracaso, que recuerdan a un servicio similar que se intentó implantar en Onda, deberían ser profundamente analizadas, pues probablemente concurren numerosos factores de distinta índole.

Tabla 14. Datos estadísticos del área de Vinaròs en 2015 y 2016, por líneas en explotación correspondientes a concesiones de la Generalitat Valenciana

Concesión	Línea	2015		2016	
		Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-102	Vinaròs-CS-València	7.268	34.549,54	6.753	32.622,72
CVCS-105	Castelló-Vinaròs (N-340)	46.738	160.577,79	46.079	166.256,56
CVCS-105	Castelló-Vinaròs (AP-7)	17.931	96.815,88	16.447	94.219,82
CVCS-105	Vinaròs-Peníscola	1.137.192	1.552.588,82	1.080.312	1.486.614,84
CVCS-105	Castelló-Sant Mateu	8.671	37768,78	9.218	36926,75
CVCS-105	Salzadella-Vinaròs (*)	131	209,61	130	211,69
CVCS-105	Morella-Vinaròs (*)	12.416	23.206,25	12.709	24.559,00
CVCS-105	Catí-Vinaròs	3.375	6.554,39	3.129	6.387,02
CVCS-105	Canet-Sant Mateu (*)	188	293,68	400	800,23
CVCS-105	Albocàsser-Benicarló	4.121	7.101,28	4.237	7.077,73
Subtotal costa		28.902	75.133,99	29.823	75.962,42
Subtotal interior		1.209.129	1.844.533,03	1.149.591	1.779.713,94
Total		1.238.031	1.919.666,02	1.179.414	1.855.676,36

(*) Realizada mediante la combinación de los servicios Catí-Vinaròs, con transbordo en Sant Mateu.

Fuente: *Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 52, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742840/Projecte+CV-001MorellaVinar%C3%B2sCastell%C3%B32003.pdf/4f9b44cd-c2ac-4fa9-8603-336a0ca45537> (consultado 10 de febrero de 2019); *Projecte CV-002 Vinaròs-Peníscola*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 21, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165521407/DOGV_CV-002_16-03-2018.pdf/24c25ba0-3f45-4afc-a2b1-3e9518202c7b (consultado 10 de febrero de 2019); *Projecte CV-003 Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 41, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742842/Projecte+CV-003+Vinar%C3%B2s-Castell%C3%B32002.pdf/56f0fa4f-7c90-4086-93fa-93016e3ed45f> (consultado 10 de febrero de 2019). Elaboración propia.

Completan la oferta en la costa las líneas nacionales, especialmente enfocadas al turismo, con expediciones sin transbordo a destinos como Barcelona, Madrid y Zaragoza. También de carácter vacacional son los servicios estivales Alcañiz-Peníscola-Castelló establecidos desde 2017 por

¹⁴¹ *Mediterráneo*, 9 de julio de 2002.

¹⁴² *Mediterráneo*, 22 de enero de 2003.

¹⁴³ *Mediterráneo*, 27 de abril de 2007.

¹⁴⁴ *Mediterráneo*, 25 de julio de 2007.

AMSA al amparo de la línea 26 de su concesión, que aunque facilitan el acceso a las playas desde el Bajo Aragón y els Ports, no contemplan la intermodalidad en Vinaròs.¹⁴⁵

En el interior, la oferta se mantiene sin grandes variaciones. La principal novedad radica en el itinerario prelitoral, donde en 2007 se estableció una nueva expedición los días laborables entre Castelló, Sant Mateu y Morella, efectuándose así tres servicios entre Sant Mateu y la capital provincial de lunes a viernes y uno los sábados.¹⁴⁶ Los tráficos E-W siguen limitados a las líneas de Albocàsser-Benicarló y Catí-Vinaròs (con los recorridos parciales Vinaròs-Sant Mateu), requiriendo transbordo en esta localidad para desplazarse a otros destinos. Todo el interior sigue careciendo de servicio de autobús los domingos y festivos. En 2002 se suprimió el servicio entre Rossell y Vinaròs, si bien posteriormente fue recuperado.¹⁴⁷

Aunque sólo se dispone de datos correspondientes a concesiones de la Generalitat Valenciana, quedando por tanto excluidos los servicios desde Rossell y Vinaròs a Tortosa, además de los de larga distancia, la tabla 14 muestra claramente la gran diferencia entre los servicios realizados en la costa respecto a los del interior. Estos últimos representan sólo el 2,5% de los viajeros y el 4% de la recaudación del área, siendo los principales flujos los de Vinaròs-Morella y Sant Mateu-Castelló. La escasez de datos impide aventurar tendencias, por lo que el ligero descenso registrado en los dos años recogidos en la tabla puede ser meramente anecdóticos. Respecto al total provincial, los servicios de esta subárea representan aproximadamente un 30% de los viajeros y un 36% de la recaudación.

Con respecto a los datos de 1977 disponibles, el descenso es generalizado en todos los trayectos, pero especialmente en los del interior, con dos tercios menos de tráfico en el de Morella, un 93% menos en la línea de Catí y hasta un 99% menos en el trayecto a la Salzadella. En la costa el descenso resulta menos acusado, con una disminución del tráfico del 39% en la suma de servicios entre Vinaròs y Castelló respecto a los datos de cuarenta años atrás.

Más interesante resulta analizar la tabla 15, que recoge información correspondiente sólo a los itinerarios de la costa, de los que se dispone de datos de más años. En estos servicios, el 94% de los viajeros y el 84% de la recaudación corresponde a la línea Vinaròs-Peníscola, la de mayor tráfico de la provincia. El resto, unos 68.000 viajeros anuales de media, queda repartido entre los distintos servicios existentes Vinaròs-Castelló, siendo el que discurre por la N-340 (que efectúa parada en todas las poblaciones del recorrido) el de mayor tráfico, con un 66% del total. Los servicios directos

¹⁴⁵*Horarios autobuses Alcañiz-Peníscola*, Autos Mediterráneo, S.A., [en línea], https://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2017/07/FLYER_ALCAN%CC%83IZ_PEN%CC%83ISCOLA.pdf (consultado 9 de junio de 2019).

¹⁴⁶*Horarios autobús Castellón-Sant Mateu-Morella*, Autos Mediterráneo, S.A., [en línea], <https://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2015/09/CASTELLON-MORELLA-2016.jpg> (consultado 14 de junio de 2019).

¹⁴⁷*Mediterráneo*, 2 de octubre de 2002.

por la AP-7, así como los prestados por HIFE, representan sólo un tercio del tráfico existente en esta línea, aunque sus magnitudes son, de por sí, superiores a la gran mayoría de líneas de interior.

Tabla 15. Datos estadísticos de las líneas de costa entre 2013 y 2016

	Año	2013	2014	2015	2016
Vinaròs-CS-València	Viajeros	7.993	6.789	7.268	6.753
	Recaudación (€)	37.571	32.623	34.550	32.623
CS-Vinaròs (N-340)	Viajeros	44.453	43.279	46.738	46.079
	Recaudación (€)	151.999	148.289	160.578	166.257
CS-Vinaròs (AP-7)	Viajeros	14.729	15.637	17.931	16.447
	Recaudación (€)	88.477	93.128	97.717	94.220
Vinaròs-Peníscola	Viajeros	1.066.898	1.128.370	1.137.192	1.080.312
	Recaudación (€)	1.430.361	1.538.265	1.552.589	1.486.615
Total	Viajeros	1.134.073	1.194.075	1.209.129	1.149.591
	Recaudación (€)	1.708.408	1.812.305	1.845.434	1.779.715
	Población (*)	62.197	62.037	62.315	63.502

(*) De Vinaròs, Benicarló y Peníscola.

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; *Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-102*, Conselleria d'Infraestructures, Valencia, 2015, p. 22; *Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-105*, Conselleria d'Infraestructures, Valencia, 2015, p. 41; *Projecte CV-002 Vinaròs-Peníscola*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 21, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165521407/DOGV_CV-002_16-03-2018.pdf/24c25ba0-3f45-4afc-a2b1-3e9518202c7b (consultado 10 de febrero de 2019); *Projecte CV-003 Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 41, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742842/Projecte+CV-003+Vinar%C3%B2s-Castell%C3%B32002.pdf/56f0fa4f-7c90-4086-93fa-93016e3ed45f> (consultado 10 de febrero de 2019). Elaboración propia.

La evolución entre 2013 y 2016 ha sido relativamente estable, presentando un ligero incremento gracias, principalmente, al comportamiento del tráfico en 2014 y 2015 en todas las líneas, que fue seguido por un pequeño retroceso en 2016. Aparentemente esta tendencia presenta cierta relación con el comportamiento demográfico en las tres poblaciones de tránsito, que ha seguido en este periodo una evolución ascendente bastante regular, aunque de mayor intensidad que el incremento del tráfico.

Resultará interesante estudiar la repercusión que la mejora del servicio ferroviario tendrá en los datos de tráfico de 2019, especialmente en las líneas entre Castelló y Vinaròs. La de Peníscola-Vinaròs, en cambio, no es probable que se vea muy afectada, ya que la ubicación de las estaciones de Benicarló y Vinaròs inhabilita en la práctica al tren como medio de transporte para los desplazamientos entre ambas localidades.

La actual propuesta para el área de Vinaròs identifica, como se ha dicho al principio del capítulo, un área funcional Morella-Vinaròs, caracterizada por presentar cierta autonomía interna, debido a la

lejanía de las capitales provinciales más próximas, así como al peso que, sobre el conjunto de esta área, ejerce el eje urbano costero Vinaròs-Benicarló-Peníscola.¹⁴⁸

Mapa 9. Líneas del área de Vinaròs en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 17 de abril de 2019). Elaboración propia.

Los flujos de movilidad existentes en el área se dirigen, por una parte, desde els Ports, el interior de la comarca del Baix Maestrat y algunos municipios de l'Alt Maestrat al eje costero, y entre este trinomio urbano y la capital provincial. A estos habría que añadir los existentes hacia Cataluña, que no se incluyen en el mencionado estudio al exceder el ámbito competencial valenciano.

A partir de este análisis, la propuesta de servicios plantea distribuir los tráficos del área en una concesión zonal y dos lineales. La primera de ellas, denominada CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló, incluye los servicios existentes entre el interior y el eje costero, así como los que comunican estos municipios de interior con la capital provincial, hasta ahora agrupados en la concesión CVCS-105.

Las concesiones lineales se localizan íntegramente en la costa. La primera de ellas, la CV-002 Vinaròs-Benicarló-Peníscola, atiende exclusivamente a los tráficos de tipo metropolitano existentes entre estos municipios, hasta ahora integrados también en la CVCS-105. Para los tráficos de tipo

¹⁴⁸ *Projecte CV-002 Vinaròs-Peníscola*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 6, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165521407/DOGV_CV-002_16-03-2018.pdf/24c25ba0-3f45-4afc-a2b1-3e9518202c7b (consultado 9 de febrero de 2019).

interurbano existentes a lo largo de toda la costa norte de la provincia, se propone la concesión CV-003 Vinaròs-Castelló, que incorpora la totalidad de servicios de la antigua CVCS-102, y algunos de la CVCS-105.

Mapa 10. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 17 de abril de 2019). Elaboración propia.

Como el resto de proyectos, las concesiones CV-001 y CV-003 plantean la integración, en una segunda fase a aplicar en 2020, de las rutas de transporte escolar, que se convierten en líneas de uso preferente escolar. De esta manera, la oferta de líneas propuesta resultaría la siguiente:

- De la concesión CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló:¹⁴⁹
 - Línea 1a: Morella-Sant Mateu-Castelló (3 exp i/v L-V, 2 S y D).¹⁵⁰
 - Línea 1b: Sant Mateu-la Vall d'Alba-Castelló (1 exp i/v L-V).¹⁵¹
 - Línea 2a: Sant Mateu-Xert-Vinaròs (4 exp i/v L-V, 1 a Xert).¹⁵²
 - Línea 2b: Catí-Sant Mateu-Canet lo Roig-Vinaròs (1 exp i/v L-V).

¹⁴⁹Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló, pp. 16-17 y 31-40.

¹⁵⁰Modificadas en el proyecto definitivo a 4 exp i/v L-V y 2 S y D, prolongándose a Alcañiz 1 exp L, M y V. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 37.

¹⁵¹Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*.

¹⁵²El proyecto definitivo contempla 3 exp i/v S y D. Conselleria d'Habitatge, 2019. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 38.

- Línea 2c: Sant Jordi-Vinaròs (1 exp i/v lectivos).
- Línea 2d: Rossell-la Sénia (1 exp i/v lectivos).
- Línea 2e: Catí-Traiguera-Sant Mateu (1 exp i/v lectivos).
- Línea 2f: Traiguera-Sant Mateu (1 exp i/v lectivos).
- Línea 2g: Canet lo Roig-Sant Mateu (1 exp i/v lectivos).
- Línea 2h: Sant Rafel del Riu-Sant Mateu (1 exp i/v lectivos).
- Línea 3a: Albocàsser-Benicarló (2 exp i/v L-V, con prolongación a la Torre d'en Besora y Culla a demanda L, X y V).
- Línea 3b: Càlig-Benicarló (1 exp i/v L y X).
- Línea 3c: Càlig-Benicarló-IES (2 exp i/v lectivos).
- Línea 3e: Cervera-Sant Mateu (1 exp i/v lectivos).
- Línea 3f: Tírig-Sant Mateu (1 exp i/v lectivos).
- Línea 7i: les Coves-Sant Mateu (2 exp i/v lectivos).
- De la concesión CV-002 Peníscola-Vinaròs:¹⁵³
 - Línea 1a: Vinaròs-Benicarló-Peníscola (32 exp i/v diarias invierno, 54 verano).¹⁵⁴
 - Línea 1b: Vinaròs-Benicarló-estación Benicarló-Peníscola (10 exp i/v diarias sólo verano).¹⁵⁵
- De la concesión CV-003 Vinaròs-Castelló:¹⁵⁶
 - Línea 1a: Vinaròs-estación Castelló (3 exp ida/5 vuelta L-V no lectivos, 3i/4v S y 3 i/v D).
 - Línea 1b: Vinaròs-Castelló-UJI (3i/5v lectivos).
 - Línea 1c: Vinaròs-estación Castelló (semidirecto) (3 exp ida/2 vuelta L-V no lectivos, 2 i/v S y 1i/2v D).
 - Línea 1d: Vinaròs-Castelló-UJI (semidirecto) (3i/2v lectivos).
 - Línea 5d: Santa Magdalena de Polpís-Alcalà (1 exp i/v lectivos).¹⁵⁷
 - Línea 9b: Aeropuerto-Vinaròs (según vuelos).¹⁵⁸

La actual propuesta presenta un esquema muy similar al ya existente, pudiéndose afirmar incluso que, en algunos aspectos, recoge de manera oficial la oferta actual de servicios, como ocurre en el

¹⁵³*Projecte CV-002 Vinaròs-Peníscola*, pp. 11-13.

¹⁵⁴Modificadas en el proyecto definitivo a 20 exp i/v diarias en invierno y 56 en verano. *Projecte definitiu CV-002 Vinaròs-Peníscola*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, pp. 11-13, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167526381/Proyecto+definitivo_+CV-002.pdf/8359517f-72b8-400f-a9ca-f79b00bf0f78 (consultado 15 de abril de 2019).

¹⁵⁵Modificadas en el proyecto definitivo a 12 exp i/v diarias durante todo el año. *Projecte definitiu CV-002 Vinaròs-Peníscola*, pp. 11-13.

¹⁵⁶*Projecte CV-003 Vinaròs-Castelló*, pp. 13-29.

¹⁵⁷Suprimida en el proyecto definitivo. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*.

¹⁵⁸Redenominada en el proyecto definitivo como línea 7b. *Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló*, p. 9.

caso de la línea Vinaròs-Sant Mateu. La principal novedad, en las zonas de interior, es la inclusión de las rutas escolares, que mejora la conexión especialmente con Sant Mateu y, en menor medida, con Benicarló. Integra asimismo en la red de líneas regulares los servicios entre el aeropuerto de Vilanova d'Alcolea y el área de Vinaròs.

Sant Mateu también ve reforzada de manera destacada su oferta de servicios, con una nueva expedición los días laborables y disponiendo, por primera vez, de autobús los días festivos, una medida que beneficiará especialmente a los estudiantes universitarios de la comarca que residan en Castelló. En este sentido, se mejora en general la conexión con la UJI en todas las líneas con destino en la capital, al contemplar parada en el campus. Las líneas hacia Castelló procedentes del interior (concesión CV-001), incluyen asimismo un circuito urbano por Castelló con paradas, además de en la UJI, en el Hospital Provincial y la plaza de la Independencia, manteniendo su cabecera en la estación de autobuses.

Las conexiones interior-costa presentan, en cambio, pocas variaciones, más allá de la inclusión de rutas escolares antes referida. La oferta en la ruta E-W entre Catí, Sant Mateu y Vinaròs permanece invariable, requiriendo transbordo en Sant Mateu para cualquier desplazamiento entre municipios situados al interior de éste y Vinaròs, excepto la expedición diaria Catí-Vinaròs. En cambio, el proyecto definitivo plantea una mejora sustancial al establecer servicio entre Sant Mateu y Vinaròs los sábados, domingos y festivos, con tres expediciones de ida y vuelta, solventando en buena medida las deficiencias que los habitantes del interior del Baix Maestrat venían padeciendo para acceder a los servicios ubicados en Vinaròs, especialmente los sanitarios, a cuyo hospital están adscritos.

Los servicios Albocàsser-Benicarló mantienen la oferta actual, que refuerza con el recorrido parcial desde Càlig dos días a la semana (uno de ellos los miércoles, día de mercado en Benicarló), así como algunas rutas escolares. No se contempla en la actual propuesta la continuidad de los servicios directos entre el Bajo Aragón y la costa castellonense (la línea estival Alcañiz-Morella-Vinaròs-Peníscola-Castelló), lo que supondría una reducción en las conexiones entre ambas zonas, con especial perjuicio para los vecinos del Bajo Aragón y els Ports, principales usuarios de esta línea.

En la zona limítrofe del Sénia (municipios como Rossell o Sant Rafel), la propuesta concesional no tiene en cuenta los servicios existentes correspondientes a títulos de la Generalitat de Catalunya (V-6472-T Terres de l'Ebre-Tortosa-Tarragona-Barcelona) que incluyen las líneas entre estos municipios y Vinaròs y Tortosa. Así, el proyecto anuncia la ampliación de la cobertura al incluir servicio a estas localidades (líneas 2d y 2h, primero a la demanda y después integrando las rutas escolares), a pesar de estar actualmente servidos mediante las líneas Rossell-Vinaròs y Rossell-Tortosa. En cualquier caso, los nuevos servicios propuestos no son coincidentes en itinerario, y mejoran la conexión de esta zona con Sant Mateu y la Sénia.

La comarca del Baix Maestrat incluye también una serie de pequeños núcleos urbanos, actualmente agregados a los municipios de Rossell y la Pobla de Benifassà, ubicados en la subcomarca conocida como la Tinença de Benifassà, una zona escasamente poblada y de compleja orografía. Como se ha podido ver a lo largo del capítulo, tradicionalmente la salida natural de estos núcleos ha sido a través de Rossell y la Sénia a la Plana de Vinaròs. Resulta en la mayoría de casos el itinerario más corto, además de localizarse en la Plana de Vinaròs sus principales centros de referencia y servicios. Sin embargo, la propuesta de Conselleria plantea orientar los servicios de la Tinença hacia Morella, nodo rector de menor entidad y centro de servicios al que estos municipios no se encuentran adscritos. La ruta presenta, además, un itinerario más largo. Este desajuste se trata más pormenorizadamente en el capítulo referido a la subárea de Morella. Queda excluida de la oferta de servicios la pedanía rosellana de Bel.

Respecto a los servicios de la costa, mantiene una oferta similar entre Vinaròs y Castelló, mejorando la conexión con la Universitat Jaume I. Sin embargo, no establece expediciones por la AP-7, asignando el recorrido de las expediciones semidirectas (Vinaròs-Benicarló-Peníscola-Castelló) por la N-340, lo que disminuirá la velocidad comercial y empeorará los tiempos.

En cuanto al servicio pretendidamente metropolitano (aunque más bien periurbano) de Peníscola-Vinaròs, mantiene la oferta actual en invierno, aunque plantea un incremento sustancial en verano (54 expediciones, con salidas cada 15 minutos),¹⁵⁹ reforzado por los servicios con hijuela a la estación de Benicarló, con horarios que deberían estar coordinados con el tren. Esta propuesta supone una gran mejora respecto a la situación actual, y debería contribuir a disuadir del uso de los medios privados para los desplazamientos entre estos municipios, contribuyendo así a aliviar el colapso circulatorio que se padece en verano. Sin embargo, la escasa capacidad de las infraestructuras puede mermar el cumplimiento horario y suponer un perjuicio a la hora de ofrecer una velocidad comercial competitiva.

En cuanto a la conexión intermodal y con los principales centros de referencia, la nueva propuesta presenta claroscuros. Las líneas entre Catí/Sant Mateu y Vinaròs incluyen parada en el Hospital Comarcal, pero no en la estación; lo mismo ocurre con los servicios entre Vinaròs y Castelló, efectuando sólo parada en la estación la línea Peníscola-Vinaròs y el urbano vinarocense.

Se mantiene la cabecera de servicios en la avenida 29 de septiembre de Vinaròs, que continúa ejerciendo de intercambiador, si bien sería conveniente armonizar los puntos de parada que las concesiones de distintas administraciones tienen en Vinaròs, en vistas a un trazado más eficiente y una reducción de los tiempos. Asimismo convendría mejorar la dotación de servicios existente en dicho emplazamiento, en aras de brindar una mayor comodidad a los viajeros.

¹⁵⁹En el proyecto definitivo el número de expediciones diarias durante la temporada estival se ha incrementado hasta las 68. *Projecte definitiu CV-002 Vinaròs-Peníscola*, pp. 13-14.

En el caso de Benicarló, efectúan parada los servicios procedentes de Albocàsser y Càlig, pero no los de Peníscola-Vinaròs, quedando restringida la conexión con esta línea a las diez expediciones suplementarias previstas para el verano.

Estas carencias suponían, en el momento de la presentación de los actuales proyectos, la no resolución de los problemas de los municipios de interior para el acceso al ferrocarril, situación que se repetía también en Peníscola, que sólo dispone de conexión en verano. Tras la implantación de una mayor circulación en el servicio de Cercanías, la situación se recrudece al existir una mayor oferta ferroviaria, que no ha sido tenida en cuenta en la redacción del proyecto, tanto para la coordinación como para la intermodalidad.¹⁶⁰

8. Conclusiones

Todos los autores consultados coinciden en señalar que la existencia en torno a la ciudad de Vinaròs de un área de influencia relativamente autónoma se debe, principalmente, a su posición geográfica. Localizada junto al litoral, en pleno corredor mediterráneo, resulta la salida natural para un amplio territorio que se extiende, hacia el interior, hasta el Maestrazgo y el Bajo Aragón. A esta condición se une su ubicación, algo distanciada de otros centros que podrían eclipsar su influencia sobre esta área, así como la moderada debilidad de aquéllos. El municipio de mayor población más cercano es Tortosa (33.445 habitantes en 2017), situado a unos 50 kilómetros, y las capitales de provincia más cercanas son Castelló, a casi 80 kilómetros, y de la que depende administrativamente, y Tarragona, a casi 120.

Vinaròs se ha ido así convirtiendo, a lo largo de la historia, en un centro de referencia para todo el norte valenciano, función que comparte con su vecina Benicarló, con la que forman un sistema de ciudades gemelas. Ambos han sido, históricamente, los puertos marítimos del Maestrazgo, els Ports y el Bajo Aragón. Con la llegada del ferrocarril, cuyo trazado discurría, como en la actualidad, paralelo a la costa, la función portuaria fue lentamente desplazándose a favor de la ferroviaria. Como en otras comarcas, esto propició el establecimiento de las primeras líneas de automóviles que permitían a las localidades de interior acceder al servicio ferroviario, siendo esa la génesis de una red de líneas de autobuses que acabarían estructurando el área de transportes de Vinaròs.

El éxodo rural padecido desde principios del siglo XX, y especialmente a partir de la década de los 60, ha provocado una gran concentración demográfica en los municipios del litoral, multiplicando su peso en el conjunto del área. A este fenómeno se ha sumado el desarrollo turístico, en el que destaca especialmente Peníscola. La confluencia de ambas circunstancias ha supuesto, también, una

¹⁶⁰El proyecto definitivo de la concesión (*DOGV*, 15 de febrero de 2019) se adecúa a la nueva oferta ferroviaria, contemplando doce servicios diarios durante todo el año por la estación benicarlanda, en coordinación con los horarios de Cercanías. Sin embargo, no incluye ninguna cláusula que permita ir adaptando este servicio a las futuras modificaciones que se aplicaren al servicio ferroviario, ni tampoco la intermodalidad con trenes de larga distancia. *Projecte definitiu CV-002 Vinaròs-Peníscola*, p. 14.

notable expansión urbanística, conformándose un continuo urbano entre Peníscola, Benicarló y Vinaròs siguiendo la línea de costa y las principales vías de comunicación, creándose una pequeña conurbación con dinámicas casi metropolitanas.

La evolución de la oferta de transporte público en esta área ha sido dispar. Los servicios que permitían conectar el interior con los centros costeros han ido disminuyendo paralelamente a la población de estas zonas rurales, dificultando el acceso de los vecinos de estos municipios tanto a los servicios básicos (sanitarios, administrativos) como a la oferta de transportes del corredor mediterráneo. El caso del Hospital de Vinaròs es un buen ejemplo, siendo necesario el transbordo para desplazarse desde bastantes municipios de interior adscritos a este centro, con un escaso número de expediciones y sin servicio los días festivos.

En la costa, la ubicación periférica de las estaciones de Vinaròs y Benicarló, así como los deficientes accesos a las mismas, unido al reducido número de trenes, ha redundado en una gran dependencia del transporte por carretera, cuya oferta y parámetros ha resultado ser, también, insuficiente para una población cada vez más numerosa.

Desde hace años, ha sido una demanda recurrente de esta comarca la mejora del servicio ferroviario, como mejor alternativa a una carretera nacional colapsada y con elevada siniestralidad y a una autopista de peaje. Esta reivindicación fue tradicionalmente ignorada por la administración competente (el Ministerio de Fomento), a la par que apoyada por la administración autonómica, que sin embargo, al tiempo que denunciaba la inacción ministerial, tampoco tomaba medidas en su ámbito competencial para atender, si quiera parcial y provisionalmente, las necesidades de movilidad de la población de esta comarca, reforzando el servicio de autobuses.

En noviembre de 2018 el Ministerio de Fomento, a través de una OSP¹⁶¹, ha mejorado la oferta de Cercanías hacia Castelló, con nuevas circulaciones que elevan hasta doce el número de trenes diarios entre Vinaròs y la capital provincial, empleando una hora en completar el trayecto. Esta medida, que responde a la demanda ciudadana, choca con el inconveniente de la ubicación y accesibilidad de las estaciones y la escasa intermodalidad con los servicios de autobús, que dificultan el acceso de los potenciales usuarios al servicio.

La no continuación de estos nuevos trenes hacia el norte impide también el transbordo con los servicios ferroviarios de larga distancia y mayores prestaciones (Euromed, con parada en l'Aldea), y la no reapertura de la estación de Santa Magdalena de Polpís excluye a este municipio de las ventajas del ferrocarril. Por otra parte, queda por valorar la repercusión que los nuevos Cercanías tengan en los servicios de autobús entre Vinaròs y Castelló, que también deberán tenerse en cuenta para una adecuada coordinación entre ambos medios.

En los tráficos urbanos y periurbanos del trinomio costero, el servicio de autobuses se ha ido

¹⁶¹Obligación de Servicio Público.

reforzando progresivamente, aunque la incapacidad de las infraestructuras viarias genera colapsos circulatorios durante el verano, al no poder absorber el incremento del tráfico. La importante mejora planteada en el proyecto resulta fundamental para aliviar esta situación, pero debería ir acompañada por otras actuaciones viarias que evitaran que los autobuses quedaran atrapados en el tráfico.

El mencionado incremento del servicio ferroviario agrava y pone en evidencia las carencias que, en cuanto a intermodalidad, presentan las diversas propuestas de servicios aplicables al área. Los casos más graves son el de Peníscola y los servicios entre Vinaròs y el interior.

En el primero, la carencia de estación le hace depender de la de Benicarló, con la que sólo dispone de conexión en autobús en verano, con diez expediciones diarias, tantas como trenes efectuaban parada en dicha estación. Esta oferta, aunque escasa, podía resultar adecuada hasta el refuerzo del servicio de Cercanías, siendo ahora necesario implantar nuevas expediciones entre Peníscola y la estación de Benicarló para adecuarse a la oferta ferroviaria, como ya ha demandado el consistorio benicarlando.¹⁶²

En el caso de las conexiones entre el interior y la estación de Vinaròs, ninguna de las líneas que, procedentes de estos municipios, se dirigen a Vinaròs, incluye una parada en los alrededores de la estación, obligando a los usuarios que deseen desplazarse a la misma transbordar con el servicio urbano o dirigirse a pie desde el hospital. En cualquier caso, un inconveniente para el viajero que sería fácilmente salvable.¹⁶³

En definitiva, el incremento del servicio ferroviario plantea un nuevo escenario distinto al contemplado por los actuales proyectos de concesiones presentados por la Conselleria d'Habitatge, y al que deberán adaptarse, tanto para mejorar la coordinación e intermodalidad como para lograr una mayor eficiencia en los tráficos en este tramo del corredor mediterráneo.

¹⁶²"Benicarló negocia la connexió amb l'estació a través d'autobús urbà i un aparcament tancat per a bicicletes", Ayuntamiento de Benicarló, 13 de noviembre de 2018, [en línea], https://www.ajuntamentdebenicarlo.org/pdo/ppdo-shostd.php3?i_pdo=22989&g_idioma=c (consultado 31 de diciembre de 2018).

¹⁶³En el proyecto definitivo se contempla parada en la estación de Vinaròs en los mapas de la línea 2, pero no en el listado de paradas para dichas líneas. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, pp. 106 y 128.

Capítulo 10. Área de Vinaròs

La subárea de Morella

1. Introducción

Resulta ciertamente indiscutible, a la vista de la estructura de las líneas regulares de transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castelló, considerar la existencia de una subárea en el entorno de Morella y els Ports, articulada en torno a su capital comarcal, en la que confluyen las dirigidas hacia destinos de rango superior (Castelló) y las que lo hacen hacia otros municipios de semejante o menor rango, sobre las que Morella ejerce de centro de referencia.

Sin embargo, resulta más controvertido definir los límites de esta subárea e insertarla dentro de un área de influencia mayor. El único autor consultado que reconoce esta subárea es Joan Carles Membrado,¹ que incluye en sus límites orientales los términos de Herbers, Castell de Cabres y Vallibona, y la expande por el W adentrándose en territorio turolense, con los municipios de Tronchón, La Cuba, Mirambel, Cantavieja y La Iglesuela. En cuanto a su adscripción a un área mayor, si bien la incluye en la de Castelló, reconoce que la capital de la Plana comparte su influencia en la subárea con Vinaròs.

Sanchis Deusa, por su parte, no se refiere a ninguna subárea específica para els Ports, que incluye invariablemente en el área de Vinaròs.² No obstante, hay que señalar que esta autora no tiene en cuenta en su estudio las líneas correspondientes a la concesión Vilafranca-Morella, que son precisamente las que, con cabecera en Morella, articulan la red de la comarca. Asimismo, y por esta razón, limita el área de Vinaròs al territorio estrictamente provincial. Ambos autores coinciden en establecer los límites meridionales en los términos de Portell, Cinctorres y Morella, adscribiendo las localidades de Vilafranca y Castellfort al área de Castelló.

En cualquier caso, el esquema de líneas en esta subárea escapa a la estructura típica de la red provincial septentrional, y se adapta sólo parcialmente a las rutas naturales, con las líneas Cantavieja-Morella (siguiendo el río Cantavieja) y Morella-Sorita (siguiendo el curso del Bergantes). El resto rompe con esta estructura formando un eje Vilafranca-Morella-Alcañiz, que se ve obligado a atravesar varios puertos de montaña.

La naturaleza fronteriza de esta subárea se ha manifestado históricamente en su continuidad geográfica y etnográfica hacia los territorios limítrofes del Matarraña y los Puertos de Beceite, el

¹Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-766.

²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 258-259 y 279.

Bajo Aragón y el Maestrazgo, como se irá viendo a lo largo del capítulo. Los servicios de transporte de viajeros por carretera se han repartido entre una concesión que agrupa los tráficos internos, la CVCS-103 Vilafranca-Morella, operada por la empresa local Automóviles Altaba, y otra para los tráficos hacia Castelló y la costa, la CVCS-105, operada por Autos Mediterráneo.

2. Características de la subárea

El mismo nombre de la comarca, els Ports, alude a la complejidad orográfica de este territorio, en el que confluyen las estribaciones del sistema Ibérico de orientación W-E con las costero catalanas, inflexionando hacia el NE continuando hacia los Puertos de Beceite y la Tinença de Benifassà. Esto ha dado lugar a un relieve variado y complejo, en el que se combinan sierras, cerros, altiplanos, cubetas y muelas, surcados por diversos ríos y ramblas. Hacia el sur de este territorio predominan las muelas y altiplanos, mientras que hacia el norte el plegamiento y deformación de los materiales ha formado pliegues, fallas o sinclinales.

En este territorio abrupto y áspero, de suelos ingratos y clima riguroso, se alzan una veintena de municipios, en los que tradicionalmente predominaba el poblamiento disperso en forma de *masos*. Destaca especialmente la baja densidad (4,9 hab./Km² en els Ports en 2017), así como el envejecimiento de su población, con casi un 30% de mayores de 65 años.³ Agricultura y ganadería han sido, y son, las principales actividades económicas de estos municipios, si bien Morella mantuvo hasta las primeras décadas del siglo XX cierta actividad industrial. Hoy en día se ha producido un notable proceso de terciarización, con el auge del turismo rural empujado por la capacidad de atracción de Morella, si bien todo ello no ha logrado detener un grave éxodo rural que se viene padeciendo desde principios del siglo pasado.

Dentro de la subárea de Morella se pueden incluir sin ningún tipo de dudas la inmensa mayoría de los municipios de la comarca de els Ports (Cintorres, Forcall, Herbers, la Mata, Morella, Olocau, Palanques, Portell, Sorita, la Todolella, Vallibona y Villores), de los que se excluye a Castellfort al estar comunicado por Vilafranca. Igualmente tampoco se incluye a este último municipio, considerado como parte de els Ports histórico, que se encontraría basculante entre las áreas de Morella y Castelló, con creciente predominio hacia la capital de la Plana (un servicio diario hacia Castelló frente a dos semanales a Morella).

A partir de este núcleo de els Ports, la subárea de Morella se extiende hacia el W superando los propios límites provinciales, incluyendo según Membrado a una serie de localidades del Maestrazgo turolense que disponen de comunicaciones mediante transporte público con la ciudad de Morella.⁴

³"Dades estadístiques: Demografia: Els Ports. Banc de dades municipal", Portal Estadístic Argos, Generalitat Valenciana, [en línea], http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_COMADATOSINDICADORES.DibujaPagina?aNComaId=1&aNIndicador=2&aVLengua=v (consultado 19 de noviembre de 2018).

⁴Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, p. 764.

Son básicamente los municipios de La Iglesuela, Mirambel y Cantavieja, con dos expediciones semanales a la capital de els Ports, a los que cabría añadir La Cuba y Tronchón. A su vez, otras localidades de els Ports disponen de servicios hacia Aragón, como es el caso de Olocau del Rey y, antiguamente, de Herbers. Este hecho redonda en la histórica naturaleza fronteriza de estas tierras, limítrofes con Aragón y Cataluña.

Al este de els Ports se extiende otra histórica comarca, la Tinença de Benifassà, que comparte con la primera su escasa población y su carácter fronterizo. Formada por Castell de Cabres, la Pobla de Benifassà y sus pedanías (Fredes, el Ballestar, el Boixar, Coratxà), actualmente forma parte del Baix Maestrat. Pero en el ámbito del transporte, la inclusión o no de estos municipios en la subárea morellana varía a lo largo de la historia.

Hasta la segunda mitad del siglo XX, las únicas vías de comunicación existentes se dirigían hacia la Plana de Vinaròs, y con ellas las escasas y efímeras líneas de autobuses que se establecieron. A finales de los años 80 y principios de los 90, tanto Sanchis Deusa como Membrado las incluían en el área de Vinaròs, aunque ninguna de estas poblaciones disponía ya por entonces de servicio de autobuses, situación que se mantiene hoy en día. Sin embargo, en el actual proyecto se contempla el establecimiento de una línea a demanda entre la Pobla de Benifassà y Morella, por Castell de Cabres, y ninguna entre estos núcleos y Vinaròs⁵. Esta circunstancia modifica los antiguos límites de las dos áreas, y plantea dudas acerca del área en la que deberían ser considerados.

La inclusión de Castell de Cabres en la subárea del Morella resulta bastante clara por su evidente cercanía respecto al otro centro de referencia, mientras que el caso de la Pobla resulta algo más ambiguo, atendiendo a diversas circunstancias:

- Situar en un punto intermedio entre ambos centros, tanto en cuanto a distancia kilométrica como a tiempo de desplazamiento
- La mayor capacidad de atracción de Vinaròs como centro de servicios y nodo de comunicaciones.
- La existencia de localidades intermedias entre la Pobla y Vinaròs que pueden ejercer como centros secundarios de diversos servicios, como la Sénia o Traiguera.

A pesar de estos hechos, se ha optado por atender al nuevo esquema propuesto en la concesión zonal CV-001, y se han incluido en la subárea de Morella.

De esta manera, se conforma el área de Morella con 19 municipios: Los dos de la Tinença de Benifassà (Castell de Cabres y la Pobla de Benifassà) y zonas colindantes (Herbers y Vallibona); el extenso término de Morella con sus denas;⁶ los del valle del Bergantes (Vil·lores, Palanques, Sorita y la pedanía morellana de Hortells); los del curso del río Cantavieja (Forcall, la Todolella y la Mata,

⁵*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 16.

⁶Subdivisión administrativa del término de Morella, que agrupa un número diverso de *masos* y pedanías cercanas.

además de Olocau del Rey), los del interior de els Ports (Cinctorres, Portell) y los del Maestrazgo turolense (Cantavieja, Mirambel, La Iglesuela, La Cuba y Tronchón).

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios de la subárea de Morella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
El Ballestar (1)	389	320	306	337	256	223	135	-	-	-	-	-
El Boixar (1)	526	361	396	389	294	228	41	-	-	-	-	-
Cantavieja (TE)	1.982	1.924	1.817	1.558	1.561	1.289	1.034	823	737	759	740	714
Castell de C.	434	406	315	288	348	153	76	36	24	19	20	19
Cinctorres	1.534	1.566	1.478	1.346	1.350	1.167	868	698	602	502	473	399
Coratxà (1)	248	150	181	190	157	128	44	-	-	-	-	-
La Cuba (TE)	378	339	335	288	273	194	159	118	71	57	49	41
Forcall	2.241	1.782	1.621	1.469	1.332	1.084	921	705	569	558	520	453
Fredes (1)	189	76	147	147	113	87	55	50	-	-	-	-
Herbers (2)	638	546	-	-	-	327	231	168	132	90	57	49
Hortells (5)	565	447	374	339	279	192	122	-	-	-	-	-
La Igles. (TE)	1.360	1.270	1199	1125	1075	980	703	605	484	489	484	414
La Mata	659	611	554	527	496	456	290	232	211	166	199	162
Mirambel (TE)	866	782	751	683	577	415	252	154	138	145	127	116
Morella (3)	6.722	5.498	5.832	5.037	4.786	4.132	3.652	3.337	2.717	2.715	2.668	2.437
Olocau del R.	518	473	441	420	421	311	239	188	143	138	131	117
Palanques	225	248	210	216	189	163	71	32	44	24	31	31
La P. de B.(4)	748	670	642	645	571	470	326	361	231	227	288	197
Portell de M.	1.086	920	977	913	803	681	518	369	297	260	228	197
Sorita	1.270	1.087	1.009	861	615	479	268	176	150	137	145	112
La Todolella	743	683	610	509	474	394	306	185	152	138	140	138
Tronchón (TE)	961	877	758	740	691	551	331	159	100	102	99	65
Vallibona	1.702	1.418	1.282	1.202	1.061	811	386	179	89	90	99	75
Villores	484	459	443	416	415	352	235	120	90	61	49	42
Xiva de M. (5)	614	533	471	412	382	252	160	-	-	-	-	-
Total:	27.082	23.446	22.149	20.057	18.519	15.519	11.423	8.695	6.981	6.677	6.547	5.778

(1) Incluidos a partir de 1981 en el censo de la Población de Benifassà.

(2) Entre los censos de 1930 y 1960 los datos se integran en el de Morella.

(3) Entre 1930 y 1960 incluye el censo de Herbés, y a partir de 1981 a Xiva de Morella y Hortells.

(4) A partir de 1981 incluye los censos del Ballestar, el Boixar, Fredes y Coratxà.

(5) Incluidos a partir de 1981 en el censo de Morella

(TE) Pertenecientes a la provincia de Teruel

Fuentes: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 19 de noviembre de 2018); “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 19 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

Todos estos municipios sólo reúnen actualmente alrededor de 5.800 vecinos, de los que unos 4.500 corresponden a la provincia de Castelló. Destaca el peso demográfico de Morella, que representa el

42% de la población de la subárea, porcentaje que se incrementa a más del 55% si se tienen en cuenta únicamente las localidades castellonenses. La capital de els Ports comparte esta supremacía en la zona con Vilafranca, de población similar, cuyos datos se muestran en el capítulo del área de Castelló. El peso demográfico de la Tinença de Benifassà es irrelevante, de menos de 250 habitantes, mientras que en la zona turolense el municipio más poblado es Cantavieja.

Gráfico 1. Evolución demográfica en la subárea de Morella. Años 1910-2018

Fuentes: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 19 de noviembre de 2018); “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 19 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

La evolución demográfica de esta subárea ha sido la común del interior castellonense, aunque en un grado más acusado si cabe. En líneas generales se alcanzó el máximo histórico de población entre 1900 y 1910, iniciándose ya en la primera década del siglo XX (algo más pronto que en el resto de la provincia) un éxodo rural que le ha llevado a perder más de las tres cuartas partes de su censo, como se representa en el gráfico 1.

Este enorme descenso sólo resulta más moderado en los principales municipios (Morella, Cintorres, Cantavieja, La Iglesuela) donde oscila en torno al 60%, mientras que en el resto de localidades la pérdida demográfica se eleva hasta el 80%, disparándose incluso hasta más del 90% y 95% en las más pequeñas y aisladas como Herbers, Vallibona y Castell de Cabres.

3. Evolución histórica: 1910-1935

A principios del siglo XX, los municipios de esta subárea reunían unas 27.000 personas, una cuarta parte de las cuales residía en la ciudad de Morella, que con sus 6.700 habitantes destacaba

claramente en toda la comarca, triplicando el censo de la segunda localidad más poblada, Forcall. Sin embargo, ya por aquellas fechas, Morella y su área de influencia padecía cierta decadencia, tras haber alcanzado su máximo de población en 1900 con 7.335 habitantes.

La industria textil ligada a la lana, que en el siglo XVIII había alcanzado una gran relevancia, se resintió gravemente de los sucesos bélicos del siglo XIX y de la merma de competitividad por la dificultad en las comunicaciones. Así las cosas, el inicio del declive demográfico de la comarca se inició con la entrada en el nuevo siglo, al menos una década antes que en el resto del interior castellonense.

Pese a todo, a la vista de lo descrito por Sarthou, els Ports mantenían por entonces una destacada actividad económica, ligada principalmente a la ganadería (con una renombrada feria) y la fabricación textil, localizada principalmente en Cinctorres, Vilafranca y, por supuesto, Morella, con importantes fábricas, además de cierta producción minera en Castell de Cabres.⁷

Sin embargo, la gran escasez de comunicaciones fue un enorme lastre para la comarca, contra el que la burguesía morellana llevaba luchando con denuedo desde el siglo XIX. La única vía de comunicación que atravesaba la comarca era la carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza, y los intentos de implantar un ferrocarril que permitiera dar una salida rápida a la producción por el puerto de Vinaròs resultaron infructuosos.

A lo largo del siglo XIX, els Ports vieron como la comarca quedaba sistemáticamente excluida de los distintos proyectos ferroviarios que se iban estableciendo, tanto por la costa, con línea Almansa-València-Tarragona (1865-1868), como por el interior, con la línea de Zaragoza a la Puebla de Híjar y Alcañiz (1879-1895). Y todo ello a pesar de que la necesidad de proporcionar una salida fácil al mar para la producción minera aragonesa, procedente de las cuencas de Utrillas y Gargallo, generó numerosos proyectos de establecimiento de líneas férreas entre el Bajo Aragón y el Mediterráneo, por Morella.

Carles Ripollés recoge en un interesante artículo todas estas propuestas, ninguna de las cuales llegó a desarrollarse.⁸ La primera de ellas data de 1863, y consiste en un proyecto de línea por la Val de Zafán, Alcañiz y Aguaviva, desde donde, siguiendo el curso del Bergantes, alcanzaría Morella, descendiendo hasta el puerto de Vinaròs. No será este el único proyecto ferroviario entre estas cuencas mineras y el puerto de Vinaròs: en 1885 existe uno entre Utrillas y Vinaròs, y en 1893 se plantea toda una red compuesta por una línea Gargallo-Cantavieja-Vinaròs, otra entre Castelló y Mora de Rubielos y una tercera entre ambas, por Albocàsser, enlazando en Forcall y convirtiendo a esta localidad en un pequeño nudo ferroviario. Ya en el siglo XX, en 1908 se plantea una línea de vía estrecha entre Alcañiz y Vinaròs, por la Poble d'Alcolea y Morella, y la construcción del

⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 623 y 627.

⁸Carles Ripollés, "El ferrocarril", pp. 7-17. En dicho artículo se incluye una extensa bibliografía con la que se puede ampliar este tema.

ferrocarril será una reivindicación constante de la comarca a lo largo de los años 20.

Pero ninguna de estas iniciativas llegará a fructificar, y ninguna línea férrea llegará a ejecutarse en la comarca. Esto, como ya se ha dicho, supuso un importante lastre para la economía de els Ports. El único medio posible, excluido el ferrocarril, era el transporte en carruaje, que no podía competir ni en velocidad ni en volumen de carga con el primero. A estos inconvenientes se sumaba la compleja orografía, que complicaba aún más la situación, y la falta de vías de comunicación, a pesar de encontrarse la comarca en un lugar de paso histórico entre el Bajo Aragón y la costa.

La principal carretera era la de Castelló a Zaragoza, que una vez alcanzada Morella ascendía hacia Alcañiz siguiendo la línea más recta, que no la menos compleja, por la cuesta de Sant Vicent y els Tancats hasta la Pobla d'Alcolea, superando para ello el puerto de Torre Miró. El que sería el itinerario natural, siguiendo el curso del Bergantes, no dispuso de carretera hasta la primera década del siglo XX (Forcall, 1911), construyéndose un ramal hacia la Todolella y la Mata en 1924. El resto de la comarca disponía, en el mejor de los casos, de malos caminos, permaneciendo casi incomunicadas la mayoría de localidades de la Tinença. El único servicio regular de viajeros existente a principios del XX era la línea de diligencias entre Morella y Vinaròs, inaugurada en 1860 y que permitía completar el itinerario en un mínimo de ocho horas.⁹

El perjuicio que estas pésimas comunicaciones provocaban en la economía comarcal era evidente, dificultando la exportación de la producción textil y ganadera, lo que se tradujo finalmente en una emigración anterior y más intensa que en el resto del interior de la provincia. Cataluña fue uno de los destinos principales de aquel éxodo, fundándose en Barcelona ya en 1903 la primera asociación de emigrantes morellanos. Entre 1910 y 1930 los municipios de esta subárea perderán unos cinco mil habitantes, aunque la sangría, se había iniciado ya en 1900.

Ante esta situación, la aparición del automóvil, con todas las posibilidades que ofrecía, suscitó gran interés entre la burguesía morellana, que vio en él una posible solución a los problemas de transporte. Tal es así que en enero de 1909 se constituyó la primera de las sociedades de transportes mecánicos de la provincia, la Hispano Suiza del Maestrazgo, S.A. (HISUMA), por iniciativa del alcalde de Morella y otros industriales, y con la participación de la propia Hispano-Suiza.¹⁰

El inicio de operaciones tuvo lugar en mayo de aquel año con el servicio Morella-Vinaròs, que permitió reducir a la mitad la duración del trayecto respecto a la tracción sangre, comunicando en sólo cuatro horas Morella con el mar y con su estación ferroviaria más próxima. En 1910 HISUMA inició también el transporte de mercancías, y en 1911 se iniciaron los servicios combinados con la compañía ferroviaria Norte.¹¹

⁹Carles Ripollés "El transport públic de viatgers", pp.10-13.

¹⁰*H. de C*, 30 de enero de 1909.

¹¹*H. de C*, 21 de mayo de 1909, 18 de enero de 1910 y 5 de diciembre de 1911.

Fue en Morella donde se constituyó la primera empresa de autobuses de la provincia, la Hispano-Suiza del Maestrazgo (HISUMA), y los servicios entre Morella y Vinaròs fueron, de los primeros en entrar en funcionamiento. Más de un siglo después, se siguen empleando prácticamente las mismas instalaciones, y los coches de línea siguen partiendo desde la antigua cochera de HISUMA (hoy garaje de AMSA) en el portal de Sant Mateu. Imagen 1 (arriba izq.). Hispano-Suiza de 1914, de HISUMA. Imagen 2 (arriba dcha.). Anuncio de 1922 de HISUMA-Transportadora Morellana. Imagen 3 (abajo izq.). Irizar Century procedente de Castelló, entrando en la cochera de Morella en 2017. Imagen 4 (abajo dcha.). Antigua maquinaria de taller conservada en el garaje de Morella.

Fuente: Imagen 1, archivo HIFE; imagen 2, Manuel Bellido Rubert, *Guía Comercial de Castellón 1922*; imágenes 3 y 4, colección del autor.

En 1918 la empresa vinarocense La Confianza se adjudicó la conducción del correo en esta misma línea, iniciando también su explotación y prolongando el recorrido hasta Forcall, lo que obligó a HISUMA a adoptar la misma decisión. Sin embargo la competencia duró poco, pues La Confianza suspendió el servicio aquel mismo año.¹² En 1920 se constituyó en Morella la sociedad anónima Transportadora Morellana, dedicada al transporte de mercancías, que se fusionó pocos meses después con HISUMA, estableciéndose así un doble servicio diario a Vinaròs.¹³

En 1921 otra nueva empresa vinarocense, la de Eduardo Torres, vino a competir con la morellana en

¹²H. de C, 2 de marzo de 1918, 18 de mayo de 1918, 15 de noviembre de 1918 y 26 de noviembre de 1918.

¹³H. de C, 17 de julio de 1920.

la línea de Vinaròs, que alargó también hasta Forcall. Finalmente se alcanzó un acuerdo entre ambas compañías para coordinar las expediciones (Torres hacía el ascendente de la mañana e HISUMA el de la tarde), aunque de nuevo la iniciativa vinarocense resultó efímera, no circulando ya en 1922.¹⁴

Estos primeros años de la década de los 20 vieron surgir diversas iniciativas para la creación de líneas que completaban la oferta de HISUMA, comunicando Morella no sólo con los municipios de la comarca, sino también con el Bajo Aragón.

Se trataba en su totalidad de servicios mixtos de viajeros y mercancías, establecidos aprovechando la construcción de las nuevas carreteras del Bergantes y a la Mata. Así, en 1922 Alfredo Mallof comenzó a operar Sorita-Morella y Forcall-Morella; en 1923 Pedro Asensio inició un servicio entre Morella y Alcañiz; y en 1924 Gabriel Amela y José Sorolla hicieron lo propio en la línea Cinctorres-Morella, Tomás Martí y José Mampel en la de Sorita-Morella, y Enrique Mezquita entre Cantavieja y Vilafranca.¹⁵

Con la aplicación del reglamento de servicios públicos de transportes de 1924 estas líneas fueron adjudicadas en exclusiva, resultando concesionarios HISUMA-Transportadora Morellana de la de Morella-Vinaròs (1925); Gabriel Amela de la línea Cinctorres-Morella (1926); José Cases Julve de la línea Morella-Alcañiz (1927, suspendida en 1930); y Tomás Martí y José Mampel de la línea Sorita-Morella (1928).¹⁶

A estas se sumaron otras nuevas concesiones, como la de Morella-Puebla de Híjar (Miguel Trallero, 1929), así como otros servicios no regulares de clase B: Morella-Vivel del Río (Miguel Trallero, 1929), Morella-Alcorisa (Tomás Martí, 1929), Tronchón-Forcall (Antonio Querol, 1930, suspendido al año siguiente) y Sorita-Mas de las Matas (Tomás Martí, 1932).¹⁷ Caso curioso fue el del servicio Morella-Castelló, que a pesar de declararse de utilidad pública en 1927, y adjudicarse su explotación a HISUMA en 1929, no llegó a iniciarse la circulación hasta 1935.¹⁸

Entre todos estos servicios se establecía una red de la que Morella era claramente su centro, con líneas hacia la costa, el Bajo Aragón y la comarca de els Ports. La búsqueda de un enlace con el ferrocarril era una constante en estos nuevos servicios. La estación más cercana desde Morella era la de Vinaròs, a 72 kilómetros, pero la apertura de la carretera del Bergantes abrió nuevas posibilidades, especialmente para los municipios del área noroccidental de la comarca, que tenían en las estaciones de la Puebla de Híjar y Alcañiz su punto de acceso más cercano al tren (44 kilómetros de Sorita a Alcañiz). Hacia allí se dirigieron, como se puede observar, buena parte de los

¹⁴H. de C, 26 de enero de 1921 y 8 de febrero de 1921.

¹⁵BOP, 19 de julio de 1922, 12 de marzo de 1923, 9 de noviembre de 1923, 15 de febrero de 1924, 16 de abril de 1924, 5 y 7 de julio de 1924.

¹⁶Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 1 C1; Sig. 15, Exp. 8 C2; Sig. 18, Exp. 24 C5. H de C, 3 de enero de 1927 y 25 de enero de 1930.

¹⁷Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 13 C7; Sig. 23 Exptes. 11 C10, 12 C10 y 13 C10.

¹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 9 C7 y H. de C, 5 de julio de 1935.

servicios autorizados entre 1929 y 1930. En cambio, la comunicación directa con la capital provincial resultaba completamente secundaria, como muestra el hecho que no pusiera en marcha el servicio hasta ocho años después.

En la Tinença de Benifassà los primeros servicios datan de 1934 y corresponden a los considerados como de clase B o tolerados, establecidos entre estos municipios y la Sénia, quedando por tanto fuera de la influencia morellana: se trata de las líneas la Pobla de Benifassà-la Sénia (Domingo Vivas, 1934) y el Boixar-la Sénia (La Ceniense, 1934).¹⁹

Al final de este primer periodo estudiado, se produjeron una serie de cambios entre los concesionarios. El hecho más relevante fue la absorción de HISUMA por parte de HIFE en 1935, que inició la explotación de la línea Castelló-Morella con los primeros autobuses de gasóleo.²⁰ Pero también hubo movimientos entre los pequeños concesionarios: en 1934 Gabriel Amela traspasó la línea Cinctores-Morella a Miguel Ferrer, a quien en 1935 se le autorizaron servicios tolerados desde Cinctores a otros destinos como La Iglesuela o Vilafranca.²¹ Aquel mismo año Miguel Trallero renunció a su concesión, de la que se hizo cargo Tomás Martí, explotando así en exclusiva todos los servicios del itinerario del Bergantes.²² La situación en 1935 era la de la tabla 2.

Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en la subárea de Morella

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Morella-Vinaròs	A	66	2 diarias	Vallivana, Venta de l'Aire, Enroig, la Serafina...	HISUMA (HIFE, S.A.)
Morella-Castelló	A	106	n.d.	Vallivana, Enroig, Xert, Sant Mateu...	HISUMA (HIFE, S.A.)
Morella-Sorita	A	25	2 diarias	Forcall, Villosres, Hortells, Palanques	Tomás Martí
Morella-Puebla de H.	A	112	1 diaria	Forcall, Villosres, Hortells, Palanques, Sorita...	Tomás Martí
Morella-Alcorisa	B	59	n.d.	Forcall, Villosres, Hortells, Palanques, Sorita...	Tomás Martí
Morella-Vivel del R.	B	118	n.d.	Forcall, Villosres, Hortells, Palanques, Sorita...	Tomás Martí
Sorita-Mas de las M.	B	23	1 diaria	Aguaviva	Tomás Martí
Morella-Cinctores	A	15	1 diaria	-	Miguel Ferrer
Cinctores-Vilafranca	B	32	1 diaria	Portell, La Iglesuela	Miguel Ferrer
La P de B-la Sénia	B	19	n.d.	El Ballestar	Domingo Vivas
El Boixar-la Sénia	B	25	n.d.	-	La Ceniense

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

En total cinco concesiones regulares complementadas con seis servicios de clase B, efectuándose

¹⁹Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exptes. 25 C10 y 26 C10.

²⁰*H. de C*, 5 de julio de 1935.

²¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 30 C10.

²²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 24 C5.

alrededor de unas trece expediciones diarias. La falta de datos completos dificulta a la hora de establecer relaciones entre la oferta hacia los distintos destinos, pero a la vista de la tabla se distinguen dos itinerarios principales que partían de Morella, descendiendo el primero hacia la costa, con unas dos o tres expediciones, y siguiendo el segundo el curso del Bergantes, con un número similar de circulaciones. En relación con el resto de la provincia, suponían el 15% de las líneas y el 7% de las expediciones.

El itinerario de la costa se bifurcaba a la altura Sant Mateu para dirigirse bien a Vinaròs, bien a Castelló, mientras que el del Bergantes presentaba a partir de Sorita diversas prolongaciones e hijuelas por el Bajo Aragón, que permitían combinaciones hasta municipios relevantes de la zona como Alcorisa, Mas de las Matas o la Puebla de Híjar, llegando incluso a destinos tan distantes como Vivel del Río.

Mapa 1. Líneas de la subárea de Morella en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Fuera de estos dos itinerarios principales, se encuentran otros de carácter comarcal, establecidos entre Morella y otras localidades cercanas, que básicamente permitían una comunicación semidirecta entre los dos principales municipios de la zona (Morella y Vilafrañca), con una

expedición diaria. Carácter testimonial presentan los servicios de la Tinença, dirigidos todos hacia la Sénia.

Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en la subárea de Morella en 1935 (pts.)

Empresa (*)	Total
HISUMA	127.638,00
Tomás Martí (datos del año 1934)	15.897,05
Miguel Ferrer	6.186,00

Fuente: *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS. Elaboración propia.

Asumiendo que los ingresos generados por la explotación de los servicios de la Tinença, de los que no se dispone de datos, serían muy reducidos por la escasa población, se puede considerar que las cifras de la tabla 3 representan, de manera bastante exacta, la situación general de la subárea.

La disponibilidad de datos específicos de recaudación de HISUMA, a pesar que desde julio de aquel año formaba ya parte de HIFE, permite conocer con precisión cuál era su peso real, y pone de manifiesto el dominio que ejercía en la subárea, representando aproximadamente el 85% del total de

recaudación. Esto indica que el grueso del tráfico correspondía, sin lugar a dudas, al recorrido entre Morella y Vinaròs. En cuanto al resto de concesionarios, todos empresarios particulares, Tomás Martí representaba un 10% del volumen de negocio, a pesar de la diversidad de destinos que ofrecía, mientras que los recorridos por la comarca, explotados por Miguel Ferrer, suponían sólo el 5% restante.

4. 1935-1961

Tras la suspensión de servicios en la Guerra Civil, especialmente en 1938 cuando el frente alcanzaba Vinaròs y comenzaba a descender hacia Castelló, a partir de 1939 se reemprendió la actividad en condiciones muy precarias, y en un escenario que presentaba algunas diferencias respecto al de la preguerra. Asimismo, la existencia del maquis por la comarca condicionó la prestación de estos servicios, que debían ir acompañados en algunas ocasiones por la Guardia Civil.²³

En las dos principales líneas, las de Morella a Vinaròs y Castelló, HIFE asumió totalmente su explotación, inaugurando además un servicio entre Morella y Alcañiz, ofreciendo, en teoría, una expedición de ida y vuelta los días laborables en cada recorrido. En la práctica, sin embargo, las restricciones en combustibles y la escasez de neumáticos provocaron continuas reducciones y suspensiones de servicios, no normalizándose la situación hasta principios de 1948.²⁴ El nuevo servicio a Alcañiz, centro comarcal de referencia y estación férrea, mejoró las comunicaciones de els Ports con el Bajo Aragón, pero la no existencia de coordinación horaria impedía enlazar este servicio con los de Vinaròs o Castelló.²⁵

En 1953 estas líneas fueron adjudicadas a HIFE, dando lugar a dos concesiones distintas: una entre Morella y Vinaròs y otra entre Castelló y Alcañiz.²⁶ Esta última se dividía a su vez en los trayectos Castelló-Morella (con una expedición los días laborables) y Morella-Alcañiz, con servicio tres días a la semana, enlazando el primero en Morella con el segundo los días de circulación.²⁷

En cuanto a los servicios por el Bergantes, la empresa de Tomás Martí, conocida como la Hispano del Bergantes, explotaba la línea Morella-Puebla de Híjar, que incluía una hijuela de Santolea a Mas de las Matas, así como el recorrido parcial entre Morella y Sorita. La escasez de combustibles y neumáticos también provocó restricciones en el servicio, que generaron numerosas quejas en los municipios afectados. Concretamente la circulación en el tramo parcial a Sorita estuvo suspendida entre octubre de 1940 y julio de 1948, limitando el servicio en estos municipios a la línea de Puebla

²³Carles Ripollés “El transport públic de viatgers”, p. 13.

²⁴Informes y comunicaciones sobre incidencias en varias líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exptes. IA-77 e IA-111.

²⁵*Guía comercial de Castellón 1941*, pp. 203 y 208.

²⁶BOE, 22 de abril de 1954.

²⁷Horarios de líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General.

de Híjar, con un horario inadecuado a sus necesidades y que no permitía enlazar en Morella con los coches a Vinaròs y Castelló.²⁸

En 1948, tras la jubilación de Tomás Martí, la línea fue traspasada a José Mestre Beltrán, restableciéndose el servicio a Sorita, y unificándose en 1955 en una única concesión Morella-Alcorisa, que incluía un recorrido parcial Morella-Sorita.²⁹

En cuanto a los servicios entre Morella y Vilafranca, su explotación corría a cargo de la familia de Miguel Ferrer. Este era el concesionario de la línea Morella-Cinctorres, mientras que su sobrino Delfín Altaba adquirió en 1940 la de Vilafranca-Morella, a la que sumó en 1948 la de su tío, integrando ambos recorridos en 1953.³⁰ La prestación de estas líneas estuvo marcada en los primeros años por una gran precariedad, por el mal estado del vehículo y las carencias de diverso tipo que padecían, y que provocaban que el servicio fuera muy irregular. En la línea de Cinctorres, el horario permitía enlazar en Morella con los coches a Vinaròs y Castelló, pero no así en la de Vilafranca, que servía también a La Iglesuela y Portell, en la que la circulación se limitó a tres días a la semana hasta 1948, cuando se restableció el servicio diario.³¹

En la década de los 50, Altaba expandió sus actividades hacia el Maestrazgo, al establecer un servicio de viajeros y correspondencia entre Cantavieja y Morella (1950, adjudicado en 1954) y La Iglesuela-Teruel, en 1951.³²

Las actuaciones en la red viaria durante la postguerra fueron encaminadas, por una parte, a la reparación de los daños sufridos durante la contienda, así como a la construcción de nuevos tramos y recuperación de pistas y caminos rurales. En aplicación del Plan Peña, la antigua carretera de Castelló a Zaragoza a partir de la Venta de la Serafina, así como la que enlazaba entre dicho punto y Vinaròs, se convirtieron en la nueva carretera nacional N-232 Vinaròs-Santander. Esta nueva denominación, y el incremento de categoría que suponía, no siempre fueron parejos a su estado, persistiendo en 1960 algunos tramos sin asfaltar por la comarca.³³ Asimismo, el sinuoso trazado de esta vía en el paso de algunos puertos dificultaba la circulación de vehículos pesados. En este sentido, en 1952 fue necesario ampliar la carretera para que pudieran pasar por el puerto de Querol los nuevos autobuses de 35 plazas que HIFE pretendía destinar a la línea Morella-Vinaròs.³⁴

En cuanto al resto de vías, en 1940 quedó concluida la carretera entre Cinctorres y Forcall,³⁵ y a lo

²⁸Informes de la Jefatura de Obras Públicas recogiendo las quejas de los municipios sobre los horarios de la línea Morella-Mas de las Matas, y sobre incidencias varias, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-158 y Caja 11197, Exp. IA-157.

²⁹BOE, 10 de noviembre de 1955.

³⁰BOE, 22 de agosto de 1952 y expediente de la línea Cinctorres-Morella, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 8 C2.

³¹Comunicaciones y reclamaciones varias entre Jefatura de Obras Públicas y concesionarias, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

³²BOE, 24 de agosto de 1954 y 10 de enero de 1955.

³³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 30.

³⁴AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-194.

³⁵Carles Ripollés "El transport públic de viatgers", p. 10.

largo de los años 40 y 50 se abrieron las carreteras de Morella a Xiva de Morella, de Vallibona a la N-232; de la carretera de Sorita a Villosres y Luco de Bordón, de Forcall a Cantavieja, del empalme de la Todoella a Tronchón, de Cinctorres a La Iglesuela y de Cinctorres a l'Hostalet de la Canà, disponiendo así en 1956 de carretera todos los municipios de la comarca de els Ports salvo Herbers.³⁶

Donde todavía persistían los problemas de comunicación era en la Tinença, que tras la Guerra Civil no recuperó ninguno de los servicios existentes antes del conflicto. En 1952 permanecían sin carretera Castell de Cabres, Herbers, Herbeset y la Pobla de Benifassà, lo que supone que cuatro de los 11 núcleos urbanos de la provincia que por entonces se encontraban en esa situación fueran de esta zona.³⁷ Pocos años después, a finales de la década, la carretera llegaba ya a todos los municipios de la Tinença, aunque sólo existía hacia la Sénia, siendo Castell de Cabres y Coratxà sus extremos occidentales, frustrando la iniciativa de Jaques Cifre de establecer un servicio entre la Sénia y Morella que vertebrara toda esta subcomarca.³⁸ Sí que fue autorizado, en cambio, el establecimiento de un servicio entre Castell de Cabres y la Sénia, solicitado por Cifre en 1958 y adjudicado en 1964, aunque de efímera duración.³⁹

Más curiosa era la situación del municipio de Herbers, que no dispuso de carretera hasta finales de los 50, y para entonces sólo era posible la comunicación hacia la comarca del Matarraña, no hacia Morella. En 1961 Miguel Serret, concesionario de la línea entre la estación de Valderrobres y Monroyo, solicitó la prolongación de este servicio hasta Herbers, llegando finalmente a esa localidad en 1963.⁴⁰

Como se ha visto en estos párrafos anteriores, pese al avance en las comunicaciones experimentado a lo largo de los años 40 y 50, en general esta subárea presentaba un considerable déficit respecto a otras zonas de la provincia. No sólo congregaba buena parte de los núcleos urbanos sin carretera, sino que las vías existentes presentaban en general un estado bastante deficiente, lo que unido a unos trazados sinuosos fruto de la compleja orografía. Las iniciativas para la construcción de líneas férreas pasaron a ser meramente anecdóticas, especulándose a finales de los 40 con alguna línea por el Maestrazgo y Bajo Aragón retomando antiguos proyectos del gobierno de Primo de Rivera, pero que no pasaron de artículos en prensa.⁴¹

³⁶Según se desprende al comparar los mapas de carreteras de 1930 (Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 28) y 1956 (Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 95).

³⁷Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 94.

³⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 234 Exp. 6562.

³⁹Francesc Itarte i Vericat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", p. 93.

⁴⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 347, Exp. 7338.

⁴¹Carles Ripollés, "El ferrocarril", p. 14.

El desabastecimiento de combustibles y neumáticos, entre otras carencias, provocó a lo largo de la postguerra numerosas restricciones y suspensiones de los servicios de viajeros. Fue en esta época cuando Delfín Altaba empezó a hacerse cargo de la explotación de algunas líneas regulares por la comarca, que hoy siguen operando sus herederos. Imagen 5 (izq.). Aviso de octubre de 1940, sobre la restricción de servicios de HIFE en varias líneas del norte de la provincia. Imagen 6 (arriba, dcha.). Minibús Renault de Altaba cargando viajeros para Vilafranca en 2010. Imagen 7 (centro, dcha.). Varios vehículos de Altaba realizando transporte escolar en Morella. Imagen 8 (abajo). Autobús Ford de 1923, destinado a la línea Vilafranca-Morella.

Fuente: Imagen 5, AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-40; imágenes 6-7, colección Rubén M. Villalba; imagen 8, archivo Altaba.

Estos problemas en las comunicaciones, que suponían un lastre para el comercio y la industrialización, unidos a otros factores de diversa índole, hicieron que los municipios de esta subárea resultaran de los más castigados por el éxodo rural. Ya en 1940 el conjunto de la población se había reducido a poco más de veinte mil habitantes, que dos décadas después habían disminuido un cuarto, hasta los quince mil. Morella seguía congregando buena parte de la población, representando en 1960 en torno a un tercio del total de la subárea. Cantavieja, Cinto Torres y Forcall eran los únicos que sobrepasaban, en poco, el millar de habitantes, mientras que algunos núcleos de la Tinença presentaban censos de alrededor de un centenar de vecinos. En 1961, la situación de los servicios regulares era la que muestra la tabla 4.

Tabla 4. Líneas en explotación en la subárea de Morella, con cabecera en municipios de la provincia de Castelló en 1961

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Castelló-Morella-Alcañiz (V-499)	110+72	1 lab. Alcañiz 1 L, J y S.	Sant Mateu, Xert, Enroig, la Vallivana, Morella, Torre Miró, la Pobla d'Alcolea...	HIFE, S.A.
Morella-Vinaròs (V-470)	66	2 lab	Vallivana, Enroig, Xert...	HIFE, S.A.
Morella-Alcorisa (V-1050)	64	1 diaria	Forcall, Villoses, Hortells, Palanques, Sorita, Aguaviva, Mas de las Matas	José Mestre
Morella-Sorita (V-1050)	25	1 diaria	Forcall, Villoses, Hortells, Palanques	José Mestre
Morella-Vilafranca (V-132; te-CS-3)	48	1 lab	Cinto Torres, Portell, La Iglesuela	Delfín Altaba
Morella-Cantavieja (V-733; te-CS-20)	43	1 diaria	Forcall, la Mata, Mirambel	Delfín Altaba
Morella-la Mata (V-733; te-CS-20)	9	1 diaria	Cinto Torres, Forcall	Delfín Altaba
Castell de C.-la Sénia (V-2400: T-CS-44)	41	1 L y S	Boixar, la Pobla de Benifassà, el Ballestar	Froilán Jaques Cifre
La P de B.-la Sénia (V-2400: T-CS-44)	34	1 M, X, J y V	El Ballestar	Froilán Jaques Cifre

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Nueve líneas repartidas en seis concesiones, con una extensión de 512 kilómetros y diez expediciones diarias. Morella se consolida como nodo de comunicaciones y cabecera indiscutible de todas las líneas de la comarca de els Ports, con nueve expediciones diarias. Sólo la Tinença escapa a la atracción morellana, hacia la que no dispone de carreteras, basculando hacia la Sénia, su salida natural a la Plana de Vinaròs. En relación con el resto de la provincia, suponían el 11% de las líneas y el 3% de las expediciones.

De todos los servicios que convergen en Morella, tres de ellos lo hacen hacia destinos de rango superior (Alcañiz, Castelló, Vinaròs), que además son estaciones ferroviarias, realizándose hasta

cuatro expediciones diarias, lo que representa aproximadamente un 40% de los servicios. Nótese asimismo que la única línea con doble servicio diario es la de Vinaròs, entendiéndose que es este recorrido el que concentra el mayor tráfico.

De Morella parten también líneas hacia poblaciones de similar o menor entidad, tanto de la propia comarca (Vilafranca), como del Maestrazgo (Cantavieja), extendiéndose incluso hacia el Bajo Aragón (Alcorisa). Estas líneas incluyen recorridos parciales que refuerzan el servicio en el área de influencia más inmediata de la capital de els Ports, sumando entre todos ellos cinco líneas y sendas expediciones. Los servicios de la Tinença apenas suponen una expedición diaria entre los dos recorridos.

Mapa 3. Líneas de la subárea de Morella en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

En cuanto al reparto por concesionarias, HIFE opera las líneas de mayor tráfico, aunque la falta de datos segregados de su facturación impide precisar el porcentaje exacto. En cualquier caso, a partir de las condiciones estipuladas en las concesiones de esta subárea explotadas por esta mercantil, se muestra en la tabla 5 el número de vehículos oficialmente asignados a líneas en esta subárea, así como su capacidad.

Tabla 5. Autobuses asignados a las líneas de la subárea de Morella en 1961 y número de plazas

Empresa	Vehículos	Plazas
HIFE, S.A.	5	122
Delfín Altaba	5	125
José Mestre	3	65

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928; Fichas de matrículas, en Jefatura Provincial de Tráfico (JPT). Elaboración propia.

Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

5. 1961-1986

Las siguientes décadas vendrán marcadas por una agudización del éxodo rural, que repercutirá muy negativamente en la población de estos municipios, experimentándose una pérdida de casi 7.000 habitantes en dos décadas, es decir, una disminución del 44% del censo. Esta auténtica sangría demográfica fue especialmente dura en los municipios más pequeños, lo que provocó que Morella, a pesar de haber perdido casi 800 habitantes, incrementara su peso en la subárea hasta concentrar al 40% de su población, porcentaje que alcanza el 50% si se tienen en cuenta sólo los municipios

pertenecientes a la provincia de Castelló.

En 1981 la comarca de els Ports presentaba una densidad demográfica de sólo 7,3 habitantes/km², lo que supone que podía ser considerada como un desierto demográfico. Las dos terceras partes de los núcleos de población tenían menos de 200 vecinos, y el censo de al menos siete de ellos era inferior al centenar de habitantes. Del mismo modo, el poblamiento disperso se vio también fuertemente afectado, con la decadencia y desaparición de numerosos *masos*. Esta bajísima densidad venía acompañada, además de por un alto grado de envejecimiento, por un crecimiento vegetativo negativo y una emigración que no cesaba, dirigida hacia Vinaròs, Castelló y Barcelona.⁴² En definitiva, una desertización insostenible que provocó varios procesos de agregación de municipios, por los que Xiva de Morella y Hortells pasaron a formar parte de Morella, y el Ballestar, el Boixar y Coratxà se incorporaron al de la Pobla de Benifassà, al que se sumó poco después Fredes.

Las causas de esta gran despoblación se deben a diversos factores, entre los que cabe señalar la crisis del sector primario y de la industria textil, así como, por supuesto, el aislamiento de la comarca por su orografía y precariedad de las vías de comunicación, que hicieron que el éxodo rural, común a todo el interior castellonense, se viera aquí agravado.⁴³

Y es que, en cuanto a infraestructuras, pocos fueron los avances realizados en estos años. La política de carreteras durante el desarrollismo tendió a favorecer principalmente las rutas de gran tráfico, entre las que no se encontraba ninguna de las que discurrían por esta zona. La red de carreteras de esta subárea se caracterizaba por las malas condiciones de su trazado y firme, las dificultades orográficas que debía salvar y su escaso grado de utilización, con una IMD inferior a mil vehículos en la N-232 a su paso por la comarca de els Ports,⁴⁴ quedando además frecuentemente cortadas durante varios días por las nevadas invernales. Como se ve, ni siquiera la principal vía de la comarca permanecía ajena a esta situación, que suponía que el tiempo de viaje entre Morella y Vinaròs oscilara entre las dos horas y media y tres horas.⁴⁵

Las únicas actuaciones llevadas a cabo durante este periodo se centraron en la red local, con la apertura de la carretera entre Forcall y Cinctorres, así como la conexión por carretera entre Herbers y Herbeset con Morella por Torre Miró, trabajándose también en completar la prolongación hasta

⁴²Concha Domingo Pérez, "La Población. Demografía", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, pp. 112-117.

⁴³La bibliografía que trata sobre la idiosincrasia de esas tierras es extensa; gran parte de ella se encuentra recopilada en Grup d'Estudis dels Ports, *Guia Bibliogràfica de la comarca dels Ports*, Edicions dels Ports, Morella, 1990. Entre toda ella se puede destacar, para las afirmaciones aquí realizadas, el trabajo de Joan F. Mateu i Bellés, "Subdesenvolupament i comarcalització; el cas del nord valencià muntanyós", en *Taula rodona sobre la comarcalització al País Valencià I*, Diputació de València, 1980.

⁴⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 31 y 42.

⁴⁵Horario de la línea Morella-Vinaròs, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AMSA.

Castell de Cabres, que permitiría enlazar la Tinença y la capital de els Ports.⁴⁶

Sin embargo, estos pequeños avances en la red viaria no vinieron acompañados de una mejora en la oferta de transporte público, que ya empezaba a resentirse por la fuerte despoblación de la zona. José Mestre traspasó su concesión Morella-Alcorisa a favor de la zaragozana Automóviles Bajo Aragón, S.A. (ABASA) en 1969.⁴⁷ Según se desprende de algunos horarios que se conservan, esta empresa mantuvo, al menos hasta 1975, la misma oferta de servicios, aunque Carles Ripollés afirma que esta línea se clausuró en la década de los 60.⁴⁸

En 1968 Altaba unificó sus líneas en territorio valenciano en la concesión V-2787 Morella-Vilafranca, que incluía el itinerario Cantavieja-Morella. En 1978 esta empresa se hacía cargo también del servicio entre Morella y Sorita, porque recibió una subvención para su sostenimiento.⁴⁹ En Aragón, explotaba la línea La Iglesuela-Teruel.

En cuanto a las dos principales líneas, en 1964 pasaron a manos de Autos Mediterráneo tras la escisión de HIFE, haciéndose cargo esta sociedad desde entonces de su explotación.⁵⁰ En 1979 las líneas Castelló-Morella-Alcañiz y Morella-Vinaròs se integraron en la unificación V-3286, con dos servicios diarios a Castelló y Vinaròs y uno a Alcañiz tres días a la semana.⁵¹ Los únicos datos disponibles de aquellos años indican un descenso tanto de servicios como de usuarios en la línea Morella-Vinaròs, que de realizar 1.328 servicios con 55.248 viajeros en 1965 pasó a suponer 1.230 servicios con 48.821 viajeros en 1977.⁵²

Pocas fueron las iniciativas de creación de nuevas líneas: en 1963 HICID solicitó una hijuela entre Forcall y l'Hostalet de la Canà, autorizándosele únicamente el tramo Cincorres-l'Hostalet en 1965. Sin embargo, sólo cinco años después, la propia empresa solicitó suprimir el recorrido entre Cincorres y Castellfort.⁵³ Los servicios por la Tinença de Benifassà tuvieron una efímera duración, como ya se ha comentado, mientras que el de Herbers a Peñarroya parece que se mantenía en activo al menos en 1969, sin que se hayan encontrado datos de fechas posteriores.⁵⁴

La despoblación socavaba la rentabilidad de las explotaciones de servicios regulares, afectando especialmente a las pequeñas concesionarias, que eran las que operaban, además, los servicios más deficitarios, con un menor tráfico. El envejecimiento de la población hacía que hubiera un alto porcentaje de usuarios cautivos del transporte público en estos municipios, sobre los que se cernía

⁴⁶Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 95 y 108.

⁴⁷BOE, 5 de noviembre de 1969.

⁴⁸Carles Ripollés "El transport públic de viatgers", p. 15.

⁴⁹*Mediterráneo*, 2 de marzo de 1978.

⁵⁰BOE, 23 de mayo de 1964.

⁵¹BOE, 16 de marzo de 1979.

⁵²Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, p. 116.

⁵³Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja. 464, Exp. 8029.

⁵⁴BOE, 8 de enero de 1970.

la amenaza del cierre de líneas. Para evitar los graves perjuicios que esto acarrearía, desde finales de los años 70 se empezaron a conceder subvenciones por parte de la Diputación a las concesionarias de los trayectos de menor tráfico. Las primeras de las que se tiene constancia datan de 1978 para la línea de Altaba entre Morella y Sorita, pero en 1984 ya eran prácticamente todos los municipios de els Ports los que dependían de estas ayudas.⁵⁵ Política similar se adoptó por parte de la Diputación de Teruel, para las líneas de su territorio.⁵⁶

El éxodo rural, el envejecimiento de la población y la bajísima densidad demográfica también afectaron negativamente a los servicios escolares, provocando el cierre de algunas unidades y la concentración del alumnado, incrementando así el número y duración de las rutas escolares.⁵⁷ En una zona históricamente de población dispersa, en la que los escolares residentes en masías debían recorrer diariamente varios kilómetros hasta el centro escolar al que estuvieran adscritos, la dispersión del alumnado era tal que, en algunos casos, no existían rutas de transporte escolar, sino que eran los propios padres los que debían llevar diariamente a sus hijos al colegio, percibiendo para ello una subvención para cubrir los gastos que esto ocasionaba.⁵⁸

Las líneas en explotación en 1986 eran las recogidas en la tabla 6.

Tabla 6. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en la subárea de Morella, con cabecera en municipios de la provincia de Castelló

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Morella-Vinaròs (*) (V-3286)	64	2 lab	La Vallivana, Sant Mateu...	AMSA
CS-Morella-Alcañiz (V-3286)	182	2 lab a CS; Alcañiz 1 L, X, J y S inv. 1 lab ver	...la Vallivana, Torre Miró, empalme la Pobla d'Alcolea...	AMSA
Vinaròs-Alcañiz (V-3286)	125	1 lab verano	...la Vallivana, Morella, Torre Miró, empalme la Pobla d'Alcolea...	AMSA
Morella-Vilafranca (V-2787)	48	1 lab	Cinctorres, Portell, La Iglesuela	Jacinto Altaba
Morella-Cantavieja (V-2787)	43	1 lab	Forcall, emp. Todolella, la Mata, emp. Olocau, Mirambel	Jacinto Altaba
Morella-la Mata (V-2787)	32	1 lab	Forcall, Cinctorres	Jacinto Altaba
Morella-Sorita (V-1050)	25	1 L y V	Forcall, Villoses, Hortells, Palanques	Jacinto Altaba

(*) Transbordo en Sant Mateu para ir a Vinaròs.

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 10 de noviembre de 1955, 16 de marzo de 1979; Carles Ripollés "El transport públic de viatgers" en *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

La reducción de la oferta es bien patente si se compara con la de 1961. Desaparece la línea entre

⁵⁵*Mediterráneo*, 2 de marzo de 1978 y 22 de enero de 1984.

⁵⁶*Boletín Oficial de Aragón (BOA)*, 17 de febrero de 1988.

⁵⁷*Mediterráneo*, 4 de agosto de 1978.

⁵⁸*Mediterráneo*, 21 de julio de 1984.

Morella y Alcorisa, limitándose el transporte por el Bergantes a los servicios de Altaba hasta Sorita; se suprimen las expediciones directas a Vinaròs, debiendo transbordar en Sant Mateu con el servicio Catí-Vinaròs, con una expedición diaria. También desaparecen todos los servicios de la Tinença de Benifassà, tanto hacia el Matarraña como hacia la Sénia, quedando de nuevo incomunicada por transporte público.

Mapa 5. Líneas de la subárea de Morella en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 10 de noviembre de 1955, 16 de marzo de 1979; Carles Ripollés “El transport públic de viatgers” en *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

El kilometraje total resultante es de 550 kilómetros, aunque en la práctica se reduce casi a la mitad respecto al de 1961 (330 kilómetros) y la oferta de expediciones se contrae hasta una media de sólo siete los días laborables, no efectuándose ningún servicio los días festivos. Con la desaparición de servicios directos a Vinaròs, salida natural de els Ports para toda la comarca e histórico nodo intercambiador queda sensiblemente apartado, mientras que las comunicaciones hacia el Bajo Aragón se reducen a una expedición diaria de media, con un horario bastante inadecuado, pero que permite enlazar hacia Zaragoza.⁵⁹ En total, la oferta hacia destinos de rango superior resulta de tres

⁵⁹Con salida de Morella a las 10, llegada a Alcañiz a las 12 y regreso sólo dos horas después. (Carles Ripollés “El transport públic de viatgers”, pp. 15 y 18).

expediciones y dos líneas. Los tráficos internos por la comarca y zonas limítrofes mantienen un peso similar, con cuatro líneas y otras tantas expediciones, a pesar de la supresión del servicio a Alcorisa.

El reparto del espacio queda ahora limitado entre dos concesionarias, Autos Mediterráneo, que explota los principales servicios hacia la costa y el Bajo Aragón, con dos líneas y tres expediciones, las de mayor tráfico, y Jacinto Altaba, que se limita a los servicios internos de la subárea (cuatro líneas y cuatro expediciones, de muy escaso tráfico), así como la conexión entre el Maestrazgo turodense y su capital provincial. En relación con el resto de la provincia, suponían el 7% de las líneas y el 2% de las expediciones.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1986

Fuente: Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 10 de noviembre de 1955, 16 de marzo de 1979; Carles Ripollés “El transport públic de viatgers” en *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280. Elaboración propia.

6. 1986-1998

La situación en los siguientes años no hizo sino agravarse, de la misma manera que proseguía la despoblación. El mayor retroceso demográfico se produjo en la década de los 80, cuando el censo en el conjunto de la subárea disminuyó en unos dos mil habitantes, continuando a menor ritmo a lo largo de los 90 hasta situarse la cifra total de población a finales del siglo XX en torno a los 6.700

habitantes, el 40% de los cuales residía en Morella, aunque este porcentaje se incrementaba hasta más del 50% si se tienen en cuenta únicamente los municipios de la provincia de Castelló.

En 2001 el número de municipios con menos de 200 habitantes era de doce, de los cuales la mitad presentaban un censo inferior al centenar de vecinos. A estos cabría sumar hasta seis núcleos de población más que en los años 80 y 90 se habían acabado agregando a otros municipios.

El municipio más poblado, Morella, apenas superaba los 2.700 vecinos, y el resto no llegaba al millar de habitantes, siendo los más populosos Cantavieja, Cinctorres y Forcall. En definitiva, un auténtico desierto demográfico en el que la baja densidad de población suponía un tráfico muy escaso en los servicios regulares, que convertía a la totalidad de las líneas de la subárea en profundamente deficitarias, incluidas las principales.

Esta circunstancia coexistía, a su vez, con una población difusa y envejecida, que necesitaba en muchos casos desplazarse para acceder a los servicios básicos, que se localizaban en las cabeceras comarcales y supracomarcales. Lo mismo se puede decir del acceso a los puestos de trabajo, que también suele requerir un desplazamiento. Además, la creación de nuevos e importantes centros de referencia para esta subárea no fue en absoluto acompañada de una mejora de los servicios.

Este fue el caso de la inauguración, en Castelló, de la Universitat Jaume I y, en Vinaròs, del Hospital Comarcal, que tuvieron lugar respectivamente en 1991 y 1992. La apertura de ambos centros no comportó ninguna variación en la oferta de transporte público. En el caso de la UJI, la duración del viaje y las escasas expediciones imposibilitaban prácticamente su uso diario por parte de los estudiantes, y la no circulación los domingos lo convertía también en inútil para los universitarios de els Ports residentes en Castelló.⁶⁰

Respecto al Hospital Comarcal de Vinaròs, de referencia para toda la comarca dels Ports, se mantuvieron también únicamente las dos expediciones, no directas, los días laborables entre Morella y Vinaròs, claramente insuficientes para atender dignamente a las necesidades de la población.

El resultado es una gran necesidad de movilidad, lo que unido a la escasa oferta de transporte público se traduce en una gran dependencia de medios privados, con tasas de vehículos por habitante particularmente elevadas (1 vehículo por cada 2,2 habitantes en Morella en 1991).⁶¹ Por su parte, para la población cautiva, la dependencia del transporte público es asimismo muy grande, lo que choca frontalmente con su limitada oferta y su carácter deficitario.

La prestación de estos servicios dependía en gran medida, y en algunos casos por completo, de las ayudas públicas. En los servicios con cabecera en municipios de Aragón, la Diputación General

⁶⁰La primera expedición descendente del lunes llegaba a Castelló a media mañana (10:30), siendo incompatible con el horario de clases.

⁶¹Carles Ripollés "El transport públic de viatgers", p. 15.

comenzó a subvencionar en 1987 las líneas de Altaba La Iglesuela-Teruel y Cantavieja-Alcorisa,⁶² mientras que en territorio castellonense las únicas subvenciones seguían siendo las que concedía la Diputación Provincial, que se revelaban claramente insuficientes y que no cubrían los gastos de explotación.

En este estado de cosas, la situación a finales de los 80 para el concesionario de los servicios regulares en la comarca, Jacinto Altaba, era insostenible, con un déficit de explotación que amenazaba la continuidad de los servicios, para una empresa que no operaba en otras concesiones más rentables que pudieran compensar las pérdidas. Esto desembocó en septiembre de 1988 en la suspensión del servicio en la línea de Sorita, y en la amenaza de cierre de otros recorridos. Finalmente se pudo restablecer la circulación tras alcanzarse un acuerdo entre la empresa, los ayuntamientos y la Diputación, pero aquello no pasó de ser una solución provisional.⁶³

En 1989 volvió a repetirse la misma problemática, alcanzándose otro nuevo acuerdo con la Diputación por el que el ente provincial incrementaba las ayudas para este trayecto, si bien éstas apenas representaban la mitad del coste de explotación.⁶⁴ Altaba, por su parte, reestructuró sus servicios, suprimiendo la línea Morella-la Mata, reduciendo a una sola expedición semanal el servicio a Sorita y dejando también de circular los sábados.⁶⁵

Hasta la concesión de las primeras ayudas sistemáticas por parte de la Generalitat Valenciana en 1993,⁶⁶ que aliviaron esta situación, la prestación de los servicios de Sorita y Olocau siguió dependiendo de las ayudas provinciales.⁶⁷

En cuanto a infraestructuras, las principales actuaciones se centraron en la mejora y adecuación de los caminos rurales, completándose finalmente la carretera entre Morella y sus denas meridionales, que al prolongarse hasta l'Hostalet de la Canà permitía enlazar con la carretera de Vilafranca, dando lugar a una carretera autonómica de primer nivel, la CV-12 Morella-Ares del Maestrat.

En 1998 tuvo lugar la convalidación de las antiguas concesiones por las nuevas adaptadas al marco europeo, de manera que la antigua V-2787 Vilafranca-Morella se convirtió en la CVCS-103, que pasó a incluir también las líneas Morella-Sorita y Castellfort-Hostalet de la Canà (esta última incluida en el área de Castelló), y la V-3286 Castelló-Alcañiz se convirtió en la CVCS-105, ambas adjudicadas a sus antiguos operadores.⁶⁸ El resultado se muestra en la tabla 7.

⁶²BOA, 12 de diciembre de 1988.

⁶³*Mediterráneo*, 15 y 24 de septiembre de 1988.

⁶⁴*Mediterráneo*, 29 de noviembre de 1989 y 28 de febrero de 1990.

⁶⁵Carles Ripollés "El transport públic de viatgers", p. 15.

⁶⁶DOGV, 2 de agosto de 1993 y *Mediterráneo*, 25 de agosto de 1994.

⁶⁷*Mediterráneo*, 22 de abril de 1991.

⁶⁸DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998.

Tabla 7. Líneas y concesiones en la subárea de Morella en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Cantavieja-Morella L1 (CVCS-103)	43	1 L-V	Mirambel, Olocau, la Mata, la Todolella, Forcall	Jacinto Altaba
Vilafranca-Morella L2 (CVCS-103)	48	1 L-V	La Iglesuela, Portell, Cincorres	Jacinto Altaba
Sorita-Morella L3 (CVCS-103)	25	1 L y V	Palanques, Hortells, Villors, Forcall, Fábrica de Giner	Jacinto Altaba
Castelló-Morella L1 (CVCS-105)	110	2 lab	Vallivana...	AMSA
Morella-Alcañiz L2 (CVCS-105)	65	1 L y V	Torre Miró, la Pobla d'Alcolea...	AMSA
Morella-Vinaròs L14 (CVCS-105)	66	(*)	Vallibona...	AMSA
Alcañiz-Castelló L26 (CVCS-105)	206	-	Monroyo, Morella, Vinaròs...	AMSA

(*) En la práctica se sigue efectuando transbordo en Sant Mateu con la línea Catí-Vinaròs.

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Mapa 7. Líneas de la subárea de Morella en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, en DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, en DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

7. 1998-2018

Con la entrada en el nuevo siglo, el ritmo de despoblación parecía haberse ralentizado, al menos durante la primera década, en la que el descenso en el conjunto de la subárea fue de poco más de un centenar de habitantes. Sin embargo, en los últimos años, con la crisis económica, se ha vuelto a incrementar el descenso, con 769 habitantes menos. Morella ha aumentado ligeramente su peso a pesar de contar con menos de 2.500 vecinos, a bastante distancia del resto de municipios. Ya sólo Cantavieja supera el medio millar de habitantes, cifra a la que se aproximan Forcall, La Iglesuela y Cinctorres. En al menos trece núcleos de población residen menos de un centenar de personas, y en catorce municipios el censo es inferior a los 200 vecinos.

El turismo rural ha comenzado a despuntar en las últimas décadas como una alternativa a las actividades económicas tradicionales, aprovechando el enorme potencial de la zona tanto como destino histórico y artístico como de naturaleza. Sin embargo, estas nuevas actividades no han logrado revertir el deterioro económico y social,⁶⁹ y requieren además «una adecuada

⁶⁹Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón*,

infraestructura de comunicaciones y servicios»,⁷⁰ de la que esta subárea, por lo general, carece.

Las intervenciones en infraestructuras viarias en la comarca de els Ports han seguido siendo reducidas, limitándose fundamentalmente a la mejora del trazado de la CV-14 y a la reparación del angosto tramo del barranco de la Bota, en la N-232 en el puerto de Querol. Actualmente, tras décadas de retraso, están ejecutándose las obras de una variante para salvar dicho puerto, entre el barranco de la Bota y el mas de la Torreta.⁷¹

Realmente las carreteras de la comarca presentan una IMD muy reducida,⁷² en consonancia con su escasa densidad demográfica, pero no es tanto esa la cuestión sino su sinuoso trazado, con calzadas estrechas y abundancia de curvas, que combinado con un elevado porcentaje de vehículos pesados y un firme defectuoso por las condiciones meteorológicas y el inadecuado mantenimiento, las convierte en especialmente peligrosas. Destaca en este aspecto la situación de la CV-14, ruta natural entre las minas de Aragón y las fábricas de la Plana, diariamente transitada por numerosos camiones de arcilla, representando los vehículos pesados un 40% del tráfico total de esta vía.⁷³

La evolución durante estos últimos años de la oferta de transporte público ha sido desigual. En 2000 se implantó un servicio de taxi en Morella, gestionado por el propio ayuntamiento, que además de las funciones habituales de este tipo de servicio se encargaría del transporte público a pedanías del municipio como Xiva de Morella.⁷⁴ Cuatro años después, en 2004, se estableció un servicio de autobús entre Vallibona y Morella que terminó con la histórica incomunicación de dicho municipio. Esta línea, con circulación un día a la semana, está operada por Altaba y financiada por la Diputación.⁷⁵ En la provincia de Teruel, en 2007 se inauguró una nueva línea entre La Iglesuela y Alcañiz, operada por Altaba mediante un contrato-programa con el gobierno aragonés, y que da también servicio a la localidad castellonense de Olocau del Rey, además de a otras del Maestrazgo como Cantavieja, Mirambel, La Cuba o Tronchón.⁷⁶

En cuanto a la línea Castelló-Morella, en 2007 se estableció una tercera expedición de ida y vuelta de lunes a viernes, pero en cambio se redujo la oferta los sábados a una sola salida, continuando sin servicio los domingos. Esta decisión, aunque mejoraba la conexión con la capital provincial entre semana, y también mediante transbordo con Vinaròs, no solucionaba la situación de los estudiantes,

un territorio en comunicación, p. 26.

⁷⁰Joan Romero González y Concepción Domingo Pérez, "La dicotomía interior-litoral en la provincia de Castellón y sus consecuencias demográficas", *Cuadernos de Geografía*, nº25, 1979, p. 191.

⁷¹*Levante de Castelló*, 28 de junio de 2017.

⁷²En 2017 la N-232 presentaba una IMD de 1.112 vehículos en la única estación de aforo de la comarca (Torre Miró), la CV-12 de 617 y la CV-14 de 1.369 entre Morella y Forcall. Fuentes: *Mapa de tráfico 2017*, Ministerio de Fomento, y *Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea].

⁷³*Mediterráneo*, 4 de diciembre de 2017 y *Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea].

⁷⁴*Mediterráneo*, 20 de febrero de 2000.

⁷⁵*Convenio Vallibona*, Diputación de Castelló, [en línea], https://www7.dipcas.es/files/858-1020-anexo_documento/CONVENIO_VALLIBONA.doc?download=1 (consultado 27-11-2018).

⁷⁶Xavier Flórez, "Altaba", Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_AltabaFerrer.pdf, (consultado 27 de noviembre de 2018).

que seguían demandando un servicio los domingos.⁷⁷

En 2008, un estudio de movilidad en els Ports, encargado por la Conselleria, planteaba una serie de actuaciones en el transporte público de la comarca. Las principales propuestas eran la creación de una línea directa a Vinaròs tres días a la semana y la construcción de una estación de autobuses en Morella. El plan no cubrió las expectativas de los municipios y no ha llegado a hacerse realidad, de manera que los transbordos han seguido efectuándose en los alrededores de la cochera de Autos Mediterráneo, en el Portal de Sant Mateu, un lugar que no reúne las mínimas condiciones para los usuarios.⁷⁸

Con la irrupción de la crisis económica, las dificultades financieras por las que atravesaba la Generalitat supusieron el impago y la suspensión de las ayudas que desde los años 90 venían recibiendo las líneas consideradas de débil tráfico, y que suponían, en muchos casos, la única garantía para su prestación, como ya se ha mencionado. La desaparición de estas subvenciones creó dificultades para las concesionarias, especialmente para las de menor tamaño, como Altaba, que acabaron reduciendo aún más la ya escasa oferta, como medio de evitar el cierre de las líneas.⁷⁹

Esto acarreó una sensible disminución en los días de circulación en cada itinerario, de manera que, de lunes a viernes, sólo se presta un servicio entre Morella y su comarca, de manera alternativa entre los distintos itinerarios: lunes y miércoles a Vilafranca, martes y jueves a Cantavieja y viernes a Sorita. Esto supone que las líneas de Vilafranca y Cantavieja pasan de cinco a dos servicios semanales y la de Sorita de dos a sólo uno. En las líneas de Aragón la oferta sigue siendo de una expedición de lunes a viernes, salvo en la línea entre La Iglesuela y Alcañiz que sólo circula dos días a la semana.⁸⁰

En cambio, las conexiones hacia destinos de rango superior fueron relativamente mejoradas en el verano de 2017, cuando se estableció un servicio entre Alcañiz, Morella y Castelló, por la costa, con parada en Peníscola, y con una expedición diaria de ida y vuelta durante julio y agosto.⁸¹ Esta iniciativa, que supone la explotación de la línea 26 de la concesión CVCS-105, está especialmente pensada para facilitar el desplazamiento de los vecinos del Bajo Aragón y els Ports a la playa, y se ha repetido de nuevo en el verano de 2018.

⁷⁷*Mediterráneo*, 6 de febrero de 2007 y 12 de marzo de 2012.

⁷⁸*Mediterráneo*, 24 de octubre de 2008 y 12 de marzo de 2012.

⁷⁹*Mediterráneo*, 22 de octubre de 2012.

⁸⁰"Líneas regulares", Automóviles Altaba, [en línea], <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/> (consultado 28 de noviembre de 2018).

⁸¹*Horarios autobuses Alcañiz-Peníscola*, Autos Mediterráneo, S.A., [en línea].

Imagen 9 (arriba izq.). Minibús Renault de Altaba en el porche de la posada de Cantavieja. Imagen 10 (arriba dcha.). Autocar Temsa de AMSA en el Aplec dels Ports de 2019, celebrado en Herbers. Imagen 11 (abajo). Irisbus Crossway saliendo de Morella por la puerta de Sant Mateu.

Fuente: Imágenes 9 y 11, colección del autor; imagen 10, colección Antonio Moreno.

La evolución histórica de la oferta en la subárea se muestra claramente en el gráfico 2, donde se aprecia, dentro de un descenso general de servicios, una disminución especialmente notable en las conexiones entre Morella y otras localidades de la comarca, mientras que los servicios a destinos de rango superior (Castelló, Vinaròs, Alcañiz) se mantienen más estables, al menos en verano.

Gráfico 2. Evolución histórica de los servicios de viajeros desde Morella, por destinos (verano). Años 1935-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 29 de noviembre de 2018); “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 29 de noviembre de 2018); “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195; “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, *BOE*, 10 de noviembre de 1955, 16 de marzo de 1979; Carles Ripollés “El transport públic de viatgers” en *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp. 8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; Empresas concesionarias [en línea], Altava: <https://autobusesaltava.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/> (consultado 29 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

Respecto al transporte escolar, como en el resto de zonas de interior, la agrupación del alumnado de Secundaria, unida a otros factores propios como la despoblación y la dispersión de núcleos, incrementó de nuevo el número y duración de las rutas, contándose entre las más largas de la provincia. A estas circunstancias se sumaba la adversa meteorología de els Ports y lo intrincado de su red viaria, lo que incrementaba el riesgo y generaba preocupación entre la comunidad educativa.⁸²

⁸²*Mediterráneo*, 11 de mayo de 1998, 19 de septiembre de 2001 y 17 de octubre de 2002.

Los datos estadísticos disponibles permiten conocer la evolución del tráfico por líneas en el conjunto de la subárea en los años 2015 y 2016 (tabla 8), así como el de la concesión CVCS-103 (tabla 9). En este último caso, aunque incluye también las cifras de la línea entre Castellfort y l'Hostalet de la Canà, correspondientes al área de Castelló, su tráfico es tan reducido que no afecta al resultado global.

Tabla 8. Datos estadísticos de la subárea de Morella en 2015 y 2016, por líneas en explotación

Concesión	Línea	2015		2016	
		Viajeros	Recaudación (€)	Viajeros	Recaudación (€)
CVCS-103	Cantavieja-Morella	360	623,38	365	631,95
CVCS-103	Vilafranca-Morella	705	1209,36	512	883,27
CVCS-103	Sorita-Morella	289	349,45	155	191,45
CVCS-105	Castelló-Morella	15.199	51.516,89	15.174	52.725,92
CVCS-105	Morella-Alcañiz	322	1.619,65	289	1.264,44
CVCS-105	Morella-Vinaròs (*)	12.416	23.206,25	12.709	24.559,00
Total		29.291	78.524,98	29.204	80.256,03

(*) Realizada, como se ha venido indicando, mediante la combinación de los servicios Morella-Castelló y Catí-Vinaròs, con transbordo en Sant Mateu.

Fuente: *Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 52, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742840/Projecte+CV-001MorellaVinar%C3%B2sCastell%C3%B32003.pdf/4f9b44cd-c2ac-4fa9-8603-336a0ca45537> (consultado 29 de noviembre de 2018). Elaboración propia.

Analizando los datos de la tabla 8, llama la atención en primer lugar la gran diferencia de tráfico existente entre las líneas hacia centros de referencia de la costa respecto a las internas de la comarca. Las primeras son las de más tráfico de entre todas las del interior de la provincia, y representan el 95% de los viajeros de toda la subárea y el 96% de la recaudación. En cambio, las líneas internas de la comarca (Cantavieja, Vilafranca, Sorita) tienen un tráfico muy reducido, y suponían en 2016 sólo el 3% de los viajeros y el 2% de la recaudación, siendo notable el descenso de usuarios experimentado en los servicios de Vilafranca y Sorita. La línea de Alcañiz, también con un tráfico testimonial y escasas expediciones, representa un caso particular de línea de interior hacia un destino de rango superior pero con poca capacidad de atracción y oferta muy limitada. Respecto al total provincial, los servicios de esta subárea representan aproximadamente un 0,7% de los viajeros y un 1,5% de la recaudación.

En la tabla 9 se observa la evolución del tráfico en la concesión operada por Altaba CVCS-103, que representa los tráficos internos de la comarca. Esta tabla ha sido elaborada con la información facilitada por la Conselleria d'Habitatge y cabe señalar que los datos correspondientes a la columna de expediciones no recogen la reducción de servicios aplicada por la concesionaria, por lo que los datos de viajeros por expedición tampoco son reales. Asimismo, sorprende el incremento de kilómetros recorridos en algunos años, cuando el número de expediciones se ha reducido.

Tabla 9. Datos estadísticos de la concesión CVCS-103 entre 2010 y 2015

Año	Viajeros	Kilómetros	Expediciones	Viajeros por expedición	Recaudación (€)
2010	2.470	51.912	1.482	1,66	3.157
2011	2.490	51.800	1.482	1,68	3.162
2012	1.925	52.096	1.482	1,30	2.757
2013	1.845	52.102	1.482	1,24	2.797
2014	1.732	52.032	1.482	1,16	2.702
2015	1.487	50.896	1.482	1,00	2.217

Fuente: *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Mapa 9. Líneas de la subárea de Morella en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/> (consultado 1 de diciembre de 2018). Elaboración propia.

En cualquier caso, tomadas las debidas reservas, lo más relevante resulta la progresiva reducción de tráfico en la concesión, especialmente a partir de la supresión de expediciones, y el exiguo número de viajeros por expedición. Esto supone que en cada viaje sólo uno o dos pasajeros suben al autobús, lo que repercute lógicamente en una escasa recaudación que hace totalmente deficitaria la prestación de estos servicios.

Nótese asimismo el gran descenso experimentado en los últimos cuarenta años, al comparar las cifras de 1977 para la línea Morella-Vinaròs (casi 49.000 viajeros) con los 12.700 usuarios que

realizaron en 2016 el mismo trayecto, lo que supone una disminución del 74% del tráfico.

Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/> (consultado 1 de diciembre de 2018). Elaboración propia.

La actual propuesta para el nuevo mapa concesional valenciano recoge diversas medidas especialmente adecuadas para los servicios de transporte público de viajeros por carretera en el medio rural, como son la integración de las rutas escolares, convertidas en líneas regulares de uso preferente escolar, y la implantación de servicios a demanda. Esto permite un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, así como un ajuste de la oferta a la demanda existente en cada momento, prestando un servicio sólo cuando es requerido, y evitando expediciones en vacío y gastos innecesarios.

Además, también como en el resto de proyectos, y siguiendo la legislación vigente, incluye una memoria económica y una compensación por déficit de explotación, lo que crea una seguridad económica a la empresa operadora de la que, hasta ahora, no disfrutaba.

Los tráficos correspondientes a esta subárea se incluyen todos en la nueva concesión zonal CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló, que integra las antiguas concesiones CVCS-103 y CVCS-105.⁸³ Como

⁸³ *Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, pp. 22-40.

en el resto de propuestas, plantea dos escenarios, uno inicial y transitorio y otro definitivo, de aplicación a partir de 2020, que ya incluye todas las rutas escolares, de tal manera que se estructurarían las siguientes líneas en esta subárea:

- Línea 1a: Morella-Sant Mateu-Castelló (3 exp i/v L-V; prolongación a Alcañiz L y V; 2 exp i/v S y D).⁸⁴
- Línea 7a: Olocau del Rey-Morella (1 exp i/v lectivos; resto del año 1 i/v M y J; prolongación a Mirambel y Cantavieja a demanda).⁸⁵
- Línea 7b: Vilafranca-Morella (1 exp i/v L y V).⁸⁶
- Línea 7c: Sorita-Morella (1 exp i/v lectivos; resto del año 1 i/v V).
- Línea 7d: Pobla de Benifassà-Castell de Cabres-Morella (1 exp i/v X y V a demanda).⁸⁷
- Línea 7e: Vallibona-Morella (1 exp i/v M y J a demanda).⁸⁸
- Línea 7f: Herbers-Morella (1 exp i/v L a demanda).⁸⁹
- Línea 7j: Masías-Morella (1 exp i/v lectivos).
- Línea 7k: Cinctorres-Forcall-Morella (1 exp i/v lectivos Secundaria).
- Línea 7l: Palanques-la Todolella-Forcall (1 exp i/v lectivos).

Como se puede comprobar a la vista de la propuesta, si bien el proyecto original mantiene prácticamente la misma oferta existente en la actualidad, no recuperándose los servicios suprimidos durante la crisis, el definitivo sí recupera diversos servicios, empleando la fórmula a la demanda. Además, introduce algunas novedades de interés:

- Implanta servicio Morella-Castelló los domingos, con dos expediciones, recogiendo una larga reivindicación, especialmente del estudiantado morellano. Mejora la conexión con la UJI, estableciendo parada en la entrada del campus.
- Amplía la cobertura a todo el territorio, dotando de servicio a núcleos que hasta ahora no disponían (Herbers, Castell de Cabres, la Pobla de Benifassà) y doblando el existente en otros (Vallibona, dos días a demanda).
- Aprovecha las rutas escolares, una medida ya propuesta en 1991.⁹⁰

⁸⁴El proyecto definitivo contempla 4 exp i/v L-V y 2 S y D, con prolongación a Alcañiz 1 exp i/v L, M y V. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 37.

⁸⁵El proyecto definitivo amplía el servicio a demanda de L a V no lectivos. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 41.

⁸⁶El proyecto definitivo amplía el servicio a 1 exp i/v diaria L-V. El proyecto definitivo amplía el servicio a demanda de L a V no lectivos. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 41.

⁸⁷El proyecto definitivo amplía el servicio a 1 exp i/v diaria L-V a la demanda. El proyecto definitivo amplía el servicio a demanda de L a V no lectivos. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 41.

⁸⁸El proyecto definitivo amplía el servicio a 1 exp i/v diaria L-V a la demanda. El proyecto definitivo amplía el servicio a demanda de L a V no lectivos. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 41.

⁸⁹El proyecto definitivo amplía el servicio a 1 exp i/v diaria L-V a la demanda. El proyecto definitivo amplía el servicio a demanda de L a V no lectivos. *Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 41.

⁹⁰Carles Ripollés, “El transport públic de viatgers”, p. 16.

Sin embargo, la propuesta resulta poco ambiciosa en otros aspectos, no aportando soluciones a los problemas de movilidad de la comarca.

En la conexión de más tráfico de la subárea, entre Morella y su centro de referencia y nodo de comunicaciones más cercano (Vinaròs), la inexistencia de servicios directos entre ambas poblaciones hace que siga siendo necesario transbordar en Sant Mateu. Tampoco tiene en cuenta el nuevo servicio ferroviario existente en Vinaròs, a la hora de adecuar horarios para mejorar la intermodalidad.

Respecto a los servicios internos por la comarca de els Ports, recupera, como ya se ha adelantado, la oferta anterior a la crisis, mediante la fórmula a demanda en algunas de las líneas de menor tráfico. Este sistema, especialmente indicado para realidades como la de esta subárea, permite dotar de servicio a núcleos que hasta ahora no disponían, como los municipios del Bergantes.

Los servicios a demanda permitirían, al menos, igualar la oferta anterior a los recortes a un coste menor, al no verificarse las expediciones no demandadas. Señalar que en estos casos sería posible el transbordo en Morella entre estos servicios y el ascendente de Castelló; para el sentido contrario, sería posible sólo en los servicios de Sorita y Vallibona y, con una espera de 40 minutos, en el de Cantavieja.

El sistema a demanda también se emplea para dotar de servicio a la Tinença de Benifassà, subcomarca históricamente aislada y mal comunicada. La implantación de esta línea supone, pues, un gran avance. Sin embargo, mientras el hecho que la cabecera de la misma se encuentre en Morella resulta bastante lógico en el caso de Castell de Cabres, pues es su centro de referencia más cercano,⁹¹ no lo es en absoluto para la Pobla de Benifassà y sus pedanías, que tienen en la Plana de Vinaròs sus principales centros: la Sénia (a 22 kilómetros de la Pobla, frente a los 35 de Morella) o Traiguera (centro de salud de referencia), por no hablar de la mayor capacidad de atracción de Vinaròs como centro de referencia administrativo y sanitario y nodo de comunicaciones. Por todo ello, si bien disponer de un servicio a la capital de els Ports sí que contribuye a vencer el aislamiento de la Tinença, no soluciona el acceso a los servicios públicos básicos.

Por último, el carácter fronterizo de esta subárea ha venido siendo reconocido, a diferencia de otras áreas limítrofes de la provincia, por la oferta de servicios públicos de viajeros, hasta el punto de incluirse, *de facto*, en la misma algunos municipios del Maestrazgo turolense. Esta realidad sigue contemplándose en el proyecto actual, aunque la prestación de algunos servicios hacia Aragón se ha reducido sólo a demanda, concretamente la prolongación a Mirambel y Cantavieja, este último uno de los municipios de mayor población de la subárea.

La falta de datos en cuanto al tráfico en ese tramo impiden hacer una valoración de esta medida,

⁹¹También a nivel sanitario, formando parte de la Zona Básica de Salud de Morella, a pesar de pertenecer a la comarca del Baix Maestrat (ver anexo 1).

pero las relaciones entre ambos lados del límite provincial y autonómico existen en un grado mayor que la oferta de servicios, y diversas localidades turolenses (Cantavieja, La Iglesuela, Mirambel, Bordón, Luco, La Cuba, Tronchón) podrían verse notablemente beneficiadas con una mejora de la conexión con Morella, resultante de una estructura de líneas que fuera más allá de los límites administrativos vigentes.

Caso similar sería el de Alcañiz, centro de referencia del Bajo Aragón, situado de Morella a una distancia similar a la de Vinaròs y nodo de comunicaciones hacia Zaragoza y otros destinos, para el que Morella resulta la salida rápida hacia el corredor litoral,⁹² especialmente una vez se concluyan las mejoras en la N-232. En este caso, el proyecto mantiene la misma oferta en el itinerario por Sant Mateu, si bien no contempla el de la costa, por el que se viene realizando la línea estival a Peníscola, lo que supondría una reducción respecto a los servicios actuales.

La también próxima reelaboración del mapa concesional aragonés debería ser asimismo una oportunidad para avanzar en esta dirección, superando las disfuncionalidades existentes entre la organización administrativa del territorio y los flujos y relaciones naturales de la población. En la propuesta de reordenación de Badía y Climent, Alcañiz se configura como cabecera de uno de los ejes principales en los que se articula el transporte en toda la región, convergiendo en ese municipio las rutas axiales del Maestrazgo y Bajo Aragón, desde donde enlazan hacia Zaragoza.⁹³ Aprovechar esa condición de Alcañiz como nodo comarcal, sumando a las rutas existentes una oferta competitiva hacia la costa, por Morella, redundaría en beneficios para todas las zonas implicadas, pero para ello sería indispensable una adecuada coordinación entre las administraciones aragonesa y valenciana.

Por último, cualquier actuación en los servicios públicos de la subárea de Morella debería ir acompañada de la construcción de una pequeña estación de autobuses o de la adecuación del garaje existente, de manera que los usuarios pudieran realizar los transbordos en unas condiciones apropiadas, teniendo especialmente en cuenta los rigores meteorológicos de la comarca.

8. Conclusiones

La despoblación resulta, indudablemente, el mayor reto al que se enfrenta esta subárea en la actualidad. Producto de la conjunción de diversas y muy variadas circunstancias geográficas, históricas y sociales que la han llevado a presentar una bajísima densidad de población, similar a la de algunos países del entorno del Sahara, que se acentúa todavía más con la existencia de población dispersa en diferentes núcleos muy pequeños. Esto supone una dificultad a la hora de acceder a los servicios básicos y una necesidad de movilidad particularmente elevada, que debe satisfacerse

⁹²Carles Ripollés, "El transport públic de viatgers", p. 16.

⁹³Ricardo Badía y Eugenio Climent, "Transporte regular interurbano de viajeros en autobús: propuesta de reordenación para Aragón", en *Transportes, movilidad y nuevas estrategias regionales en un mundo en postcrisis. VIII Congreso de Geografía de los Servicios*, Asociación de Geógrafos Españoles, Sevilla, 2018, CD-ROM, pp. 183-188.

mayoritariamente por medios privados.

Evidentemente, la dispersión poblacional y la baja densidad demográfica hacen poco rentable la prestación de servicios de transporte público de viajeros, que se caracterizan por su escasa oferta y exiguo número de viajeros por expedición, lo que repercute en un elevado déficit de explotación, lo que a su vez acaba redundando en una reducción aún mayor de la oferta. Esto, a su vez, incrementa la dependencia del vehículo particular y condena al aislamiento a una población cautiva particularmente numerosa debido al elevado envejecimiento, que acaba viéndose obligada a emigrar para poder disponer de los servicios básicos e, incluso, aprovisionarse.

Revertir este círculo vicioso del transporte resulta indispensable para atajar el éxodo que golpea la comarca, pero para ello es necesario que la Administración asuma el coste que la prestación de un adecuado servicio de viajeros supone. Ciertamente existen diversas fórmulas que permiten ofrecer un servicio de transportes en zonas de baja densidad con un coste menor que el de los servicios regulares tradicionales, agrupadas en lo que se conoce como servicios a la demanda. Estos sistemas, que se aplican desde hace décadas en numerosas zonas rurales europeas, permiten adecuar la oferta a la demanda existente en cada momento, evitando costosas expediciones en vacío, al mismo tiempo que se garantiza la prestación del servicio.

La propuesta del nuevo mapa concesional valenciano contempla estas fórmulas, que se suman a otras iniciativas especialmente indicadas como la integración de las rutas escolares. Implantar el sistema a demanda en las líneas de Sorita, Vilafranca y Cantavieja, recuperando la circulación diaria, permitirá multiplicar la oferta a todos estos municipios y mejorar la articulación de la comarca de els Ports y zonas limítrofes con un coste relativamente reducido.

Del mismo modo, resulta indispensable una buena conexión entre Morella y los principales centros de referencia, Vinaròs y Castelló, tradicionalmente muy precaria. La conexión con Vinaròs, hospital de referencia y punto de acceso más cercano a las comunicaciones del corredor litoral, no solo requiere transbordo, sino que ha visto incrementado el tiempo de viaje desde hace décadas. En el caso de Castelló, si bien se han aumentado las expediciones, la falta de servicio los días festivos supone un lastre para la población cautiva de la comarca. La nueva propuesta viene a solucionar este último aspecto, pero no aporta ningún avance respecto al caso de Vinaròs, ni tiene en cuenta el reciente incremento de la oferta ferroviaria.

La implantación, por ejemplo, de expediciones sin transbordo entre Morella y Vinaròs, debidamente coordinadas con el ferrocarril, no sólo permitiría una mejora sustancial de la comunicación entre estos dos municipios, sino que multiplicaría el número de conexiones con Castelló, permitiendo realizar el trayecto, combinando ambos medios, en alrededor de tres horas, una duración similar al actual servicio entre Morella y Castelló. Ventajas similares obtendrían los municipios de tránsito del Baix Maestrat, que mejorarían su conexión con Vinaròs y Castelló.

Realmente una apuesta decidida por mejorar el transporte público en els Ports, con las medidas aquí propuestas u otras, supone un incremento del gasto en unos servicios que inevitablemente serán de baja ocupación, pero el coste económico y social que supone la despoblación de la comarca es, indudablemente, mucho mayor.

Capítulo 11. El área de Segorbe

1. Introducción

Siguiendo con la configuración de la red de autobuses propia del sur de la provincia, con líneas adaptadas a las cuencas hidrográficas, Sanchis Deusa y Membrado coinciden en distinguir un área propia a lo largo del curso castellonense del río Palancia, cuyo centro correspondería a la ciudad de Segorbe.¹ Esta área, independiente de la de Castelló, presenta por lo demás, dentro de la configuración jerárquica de la red provincial de autobuses, las características comunes a las zonas situadas al sur del Mijares, como ya se ha avanzado: líneas longitudinales E-W adaptadas a las redes hidrográficas y separadas por las alineaciones montañosas, en este caso con el río Palancia como eje y las sierras de Espina y Espadán por el norte y la Calderona por el sur. Como en el caso de la subárea de Onda, son escasas las conexiones que salvan estas cadenas montañosas.²

Ambos autores indican la existencia de un eje principal que se extiende a lo largo del valle, siguiendo el curso del río, adentrándose en Aragón por su extremo occidental y desembocando por su parte oriental en el Camp de Morvedre y Sagunt, desde donde enlaza con el gran eje litoral. Muy pocas son, como se ha indicado, las conexiones N-S con otras áreas que salven las barreras orográficas: Caudiel-Montanejos por su parte occidental, que la conecta con la subárea de Onda y el Mijares y Segorbe-Gátova-Llíria que la comunican con el Camp de Túria.³ Mayores tráficos presenta la conexión que, desde Soneja, se extiende por el corredor de Algar de Palancia hasta la Vall d'Uixó y la Plana. No obstante, el grueso de las líneas continúa Palancia abajo hasta Sagunt. A diferencia de otras áreas de interior, por este eje del Palancia no sólo discurren las líneas de esta área, sino que también lo hace el ferrocarril.

En cuanto a su extensión, abarcaría como se ha comentado todo el valle del Palancia correspondiente a la provincia de Castelló, lo que incluye la vertiente meridional de las sierras de Espina y Espadán y la septentrional de la sierra Calderona. Por municipios, esta área estaría delimitada por los términos de Barracas y Villanueva de Viver en su extremo occidental, Sacañet en el meridional, Soneja, Sot de Ferrer y Chóvar en el oriental y Pavías en el septentrional.⁴ Membrado

¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252 y Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, p. 765.

²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 252.

³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 253.

⁴Sanchis Deusa incluía en 1988 el municipio de Gátova, mientras que Membrado, en 1992, lo situaba dentro del área de València.

la extiende por el norte hasta Montanejos, mientras que Sanchis Deusa la limita en el eje Fuente la Reina-Montán-Pavías. Membrado, además, distingue dentro del área de Segorbe la subárea de Viver, que englobaría los municipios de Bejís, Teresa y Torás.⁵

Tanto Sanchis Deusa como Membrado coinciden asimismo en atribuir a esta área una mayor complejidad que a la de Onda. Sanchis Deusa señala a Segorbe como centro de referencia de la zona occidental del área, en la que confluyen varias líneas, mientras que a partir de Soneja el eje principal se divide en dos, uno de baja intensidad que se dirige a la Vall d'Uixó y Castelló, tradicionalmente operado por Autos Vallduxense en el marco de la concesión CVCS-106, y otro principal que sigue el curso del río hasta Sagunt, donde confluye con el eje Castelló-València, operado históricamente por la Expreso Segorbina (hoy Autocares Herca), dentro de la concesión CVCS-104.

El principal hecho distintivo de esta área respecto al resto de las de la provincia es la escasa atracción que la ciudad de Castelló, a pesar de su capitalidad provincial, ejerce sobre ella, encontrándose completamente eclipsada por València. Sanchis Deusa se refiere explícitamente a esta circunstancia:⁶

La gravitación de la comarca del Alto Palancia hacia València es más que evidente si se atiende al número de servicios de autobús y a la complementariedad de la línea férrea València-Teruel. De Segorbe, capital comarcal, y de Viver a Castelló funcionan cinco servicios directos que van por la Vall d'Uixó. En cambio, hacia València, por la ruta de Sagunt, discurren ocho servicios que nacen de Segorbe, a los que habría que añadir otro procedente de Bejís y los cinco de la línea València-Teruel-Zaragoza que efectúa paradas en el Alto Palancia. En total son 14 servicios a València por sólo 5 a Castelló.

Estos datos, si bien corresponden al año 1988 y están bastante desfasados,⁷ ilustran perfectamente la evidente tendencia de esta área hacia la capital regional, incrementada aún más si cabe por la influencia que, en menor grado, ejerce la localidad de Sagunt como centro de referencia sanitario (Hospital de Sagunt).

Todo ello, junto con otros aspectos culturales y de diversa índole, ajenos al asunto de este trabajo, hace preguntarse si la adscripción de los municipios que conforman esta área a la provincia de Castelló es una circunstancia más bien meramente administrativa que real, y alimenta un viejo debate sobre la idoneidad de algunos aspectos de la división provincial heredada del proyecto de Javier de Burgos, a la que Sanchis Deusa suma también la artificiosidad de la actual división

⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 259 y Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, p. 764.

⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 262.

⁷Actualmente el desequilibrio entre ambos centros es aún mayor a favor de València: se prestan siete servicios de autobús entre Segorbe y València, mientras que desde Castelló, por la Vall, sólo circula uno hasta Torás y otro hasta Teruel dos días a la semana. A estos habría que añadir los siete servicios de la línea Madrid-Teruel-València con parada en el Alto Palancia. Es decir, 14 servicios en autobús desde València por sólo uno desde Castelló. En cuanto al ferrocarril, circulan seis trenes entre València y Segorbe.

comarcal.⁸

El caso más flagrante de esta aparente inadecuación lo protagonizó el antiguo municipio castellonense de Gátova, segregado en 1995 de la provincia de Castelló y agregado a la de València.⁹ De hecho, Sanchis Deusa establece en el río Belcaire el límite septentrional de la influencia predominante de la ciudad de València en el conjunto de las redes de transporte público,¹⁰ retomando de alguna manera la antigua división de la época foral, que establecía en *lo riu Uixó* la frontera entre las gobernaciones de València y Castelló.¹¹

El nuevo mapa concesional valenciano asume en cierta medida esta situación y rompe parcialmente con la división provincial, incluyendo en la nueva concesión CV-008 no sólo los municipios castellonenses del Alto Palancia, sino también los situados en el curso bajo del río pertenecientes a la provincia de València, ampliando en la práctica esta área hasta Sagunt y el Port de Sagunt.

2. Características del área

Conforman esta área una treintena de municipios de la provincia de Castelló, a los que cabría añadir otros 15 de la de València, situados en la Vall de Segó y las estribaciones orientales de la sierra Calderona, todos ellos pertenecientes a la actual comarca del Camp de Morvedre. Respecto a los municipios castellonenses, a los que se circunscribe este trabajo, se sitúan buena parte de ellos –los principales– a lo largo del curso medio y alto del río Palancia: Sot de Ferrer, Soneja, Geldo, Castellnovo, Segorbe, Altura, Navajas, Jérica, Viver, Teresa, Torás y Bejís.

Otros lo hacen en la vertiente meridional de las sierras de Espina y Espadán, compartiendo la mayoría de ellos las mismas características que las localidades de la vertiente septentrional, ya en la subárea de Onda: pequeños municipios escasamente poblados, con términos municipales de escasa extensión y orografía abrupta. Son Chóvar, Azuébar, Almedíjar, Algimia de Almonacid, Vall de Almonacid, Matet, Gaibiel, Pavías, Higueras, Caudiel y Benafer.

Completan esta área otras localidades del extremo occidental, situadas en el altiplano de El Toro-Barracas (El Toro, Barracas y Pina de Montalgrao); en la vertiente septentrional de la sierra de Espina, en el enclave formado por el barranco de la Maimona y el río Montán: Villanueva de Viver, Fuente la Reina y Montán. Y por último los de la vertiente septentrional de la sierra Calderona: Sacañet-Canals y, hasta 1995, Gátova.

⁸Jesús Burgueño Rivero, "Modificacions del mapa provincial espanyol des de 1834", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Vol. V, nº 24, 1990, p. 17; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 291.

⁹Ley Orgánica 15/1995, de 27 de diciembre, sobre alteración de los límites provinciales consistente en la segregación del municipio de Gátova de la provincia de Castellón y su agregación a la de Valencia, *BOE*, 28 de diciembre de 1995.

¹⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 263.

¹¹Juan Piqueras Haba y María del Carmen Sanchis Deusa, *L'organització històrica del territori valencià*; Joan Carles Membrado Tena, "La división territorial valenciana...", pp. 5-24.

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios castellonenses del área de Segorbe. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
Algimia de A.	1.196	1.022	1.009	850	835	665	537	418	318	288	315	259
Almedíjar	819	712	613	582	495	458	415	295	298	273	306	256
Altura	2.925	2.905	3.047	2.892	3.091	2.943	2.895	2.905	2.985	3.145	3.924	3.509
Azuébar	792	788	686	590	556	525	506	428	395	340	376	324
Barracas	517	518	484	467	550	426	300	232	170	164	198	169
Bejís	1.285	1.238	1.101	1.010	1.103	891	680	524	376	381	423	373
Benafer	433	373	337	290	297	259	172	130	106	145	177	156
Castellnovo	1.266	1.126	1.215	1.290	1.275	1.239	1.296	1.098	1.090	1.020	1.065	946
Caudiel	1.849	1.588	1.417	1.286	1.311	1.103	930	618	666	690	754	647
Chóvar	779	687	651	581	504	480	455	421	407	380	363	297
Fuente la Reina	533	423	370	289	218	167	77	37	32	33	64	49
Gaibiel	1.102	1.060	916	767	775	629	430	330	221	205	196	193
Gátova (*)	1.323	1.286	1.308	1.210	1.213	972	829	635	468	-	-	-
Geldo	861	844	934	883	898	878	743	790	717	688	699	633
Higueras	334	289	246	211	165	129	62	51	33	44	49	62
Jérica	3.252	2.980	2.747	2.368	2.712	2.399	2.186	1.680	1.608	1.571	1.634	1.553
Matet	567	588	574	441	441	367	274	158	121	132	111	84
Montán	1.122	1.004	887	873	795	648	524	506	365	339	425	359
Navajas	907	854	912	880	938	802	585	542	457	542	819	712
Pavías	393	264	265	243	218	152	104	86	65	61	59	62
Pina de M.	556	565	538	516	501	494	335	238	197	165	149	114
Sacañet	558	421	385	364	277	166	106	61	74	76	87	59
Segorbe	7.190	6.555	6.603	6.502	7.317	7.538	7.342	7.525	7.435	7.946	9.326	8.878
Soneja	1.804	1.713	1.855	1.656	1.720	1.801	1.607	1.525	1.435	1.369	1.533	1.439
Sot de Ferrer	946	774	689	653	671	595	503	443	413	427	442	428
Teresa	981	1.015	889	818	898	753	640	463	369	342	284	249
Torás	746	686	699	660	681	520	435	314	258	261	268	229
El Toro	1.161	1.181	1.037	968	922	722	424	335	294	314	279	253
Vall de A.	879	777	757	643	613	538	469	309	271	292	277	281
Villanueva de V.	341	342	314	307	320	277	198	164	107	75	66	66
Viver	2.742	2.497	1.949	2.071	3.005	2.248	2.056	1.683	1.205	1.285	1.681	1.538
Total:	40.159	37.075	35.434	33.161	35.315	31.784	28.115	24.944	22.956	22.993	26.349	24.177

(*) Desde 1995 Gátova forma parte de la provincia de València.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 2 de abril de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 2 de abril de 2018). Elaboración propia.

El comportamiento demográfico de esta área presenta elementos característicos. A nivel global, alcanzó como otras zonas de interior su máximo de población en 1910, produciéndose desde

entonces un descenso paulatino que sólo se revirtió durante la primera década del siglo XXI gracias a la recuperación en el censo de los principales municipios como Jérica, Altura o Segorbe. En los últimos años, sin embargo, el descenso demográfico ha vuelto a ser general en toda la comarca, que ha perdido casi la mitad de su población desde 1910, como muestra el gráfico 1.

Gráfico 1. Evolución de la población en el área de Segorbe y distribución de la misma. Años 1910-2018

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 2 de abril de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 2 de abril de 2018). Elaboración propia.

Otro rasgo característico que también se observa en el gráfico 1 es la distribución relativamente homogénea que, incluso actualmente, presenta la población en esta área. A diferencia de otros valles como el del Mijares, con una capital claramente marcada y muchas pequeñas localidades casi deshabitadas, en el área de Segorbe, especialmente junto al río, son diversos los municipios con poblaciones que superan los mil habitantes, entre los que destaca la casi conuración (“pseudoconurbación”) formada por las localidades de Altura y Segorbe, cuyo peso demográfico sobre su área de influencia, sin embargo, es mucho menor que el de otras capitales comarcales.¹² Contrastan con esta relativa homogeneidad los municipios del páramo del Alto Palancia y los de las sierras de Espina y Espadán, con un censo claramente inferior.

3. Evolución histórica: 1910-1935

Así pues, en 1910 el conjunto de esta área alcanzó su máximo de población, y más de la mitad de sus municipios rondaban o superaban ampliamente los mil habitantes. Se encontraban todos ellos repartidos entre los partidos judiciales de Segorbe y Viver y, a diferencia de otras zonas de la provincia, contaban desde principios de siglo con el medio de comunicación por excelencia de su

¹²Vicent Ortells Chabrera “El fenómeno urbano”, en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 139.

tiempo: el ferrocarril, además de la carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt.

En 1901 fue inaugurada la línea València-Teruel-Calatayud, explotada por el Ferrocarril Central de Aragón (FCA). Una complicada obra de ingeniería por el gran desnivel y la compleja orografía que debía atravesar. Proveniente de Sagunt, la línea férrea entraba en la provincia por el término de Soneja y, remontando el valle del Palancia, se alejaba del río a la altura de Jérica.¹³

Desde aquí hace una desviación hacia el N. en busca de Caudiel, y de aquí a Begís marcha gran distancia en despoblado el tren á serpentear con gran fatiga por las elevadas cuestas del Ragudo hasta la estación de Begís (sita á varios kilómetros del pueblo) y salir de las montañas de Castellón por Barracas, a una elevación de cerca de mil metros.¹⁴

Contaba esta línea en su tramo castellonense con siete estaciones: Soneja, Segorbe, Navajas, Jérica-Viver, Caudiel, Bejís y Barracas, con tres servicios diarios por sentido. Con un trazado prácticamente paralelo al del Central de Aragón, funcionaba también desde 1907 el ferrocarril minero de Ojos Negros a Sagunt, explotado por la Compañía Minera de Sierra Menera y de carácter exclusivamente industrial.

El papel vertebrador que el ferrocarril ejercía en este eje longitudinal se veía reforzado, como se ha dicho, por la carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt, con tránsito también por las mismas localidades: Segorbe, Viver, Jérica y Barracas. Completaba la red de comunicaciones la carretera de tercer orden entre Jérica y Montanejos, por Caudiel y Montán, que enlazaba los valles del Palancia y el Mijares. Por estas vías circulaban diversos servicios de carruajes con salidas desde Sagunt (a Segorbe y Caudiel), Segorbe (a Navajas –sólo en verano– y a Teruel), Caudiel (a Montanejos) y Viver (a Teruel).¹⁵

Contrasta notablemente la existencia de esa doble vía de comunicación a lo largo del valle, y prolongada hacia tierras aragonesas, con el aislamiento de prácticamente todo el resto del área, en la que sólo unos malos caminos de herradura enlazaban unas poblaciones con otras.

La reciente implantación del ferrocarril en esas tierras hacía que, en 1910, su influencia todavía no se hubiera hecho de notar en la demografía de las localidades servidas por este. Sin embargo, no resulta descabellado afirmar que la existencia de este medio de comunicación permitió en las décadas siguientes ralentizar la despoblación de algunos de estos municipios, que, aunque sí perdieron población, lo hicieron a un ritmo menor que otras áreas limítrofes como la del Mijares, peor comunicadas.

En cualquier caso, Viver y Segorbe eran, a principios de siglo, las dos cabezas de partido y principales centros de referencia del área. La primera de ellas, Viver, era un apreciado destino veraniego para la burguesía valenciana, además de centro administrativo como le correspondía a su

¹³Para más detalles, consultar Carlos Sanz Aguilera, *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*.

¹⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 327-328.

¹⁵Enrique Mhartin y Guix, *Guía Oficial de la provincia de Castellón para 1900*, pp. 41, 75, 108 y 127.

capitalidad de partido judicial. Tenía en la vecina y cercana Jérica una localidad gemela, con la que compartía estación férrea, funcionando servicios de tartanas y coches-correo entre ambas poblaciones.

La existencia de servicio ferroviario retrasó el establecimiento de las primeras líneas de autobuses en el área de Segorbe hasta los años 20. Entre los destinos de estos primeros servicios destacaba la Cueva Santa de Altura, importante núcleo generador de tráfico por ser destino de numerosas y multitudinarias romerías. Imagen 1 (arriba izq.). Aglomeración de personas y vehículos en la Cueva Santa. Imagen 2 (abajo izq.). Postal de la Cueva Santa, donde se congregan también diversos carruajes y automóviles. Imagen 3 (dcha.). Bendición de un autobús Chevrolet de 1935 de la empresa Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, asignado a la línea entre Segorbe y la Cueva Santa.

Fuente: Imagen 1, fotografía de Mariné Martín Estruch, archivo Museo de la Memoria de Altura; imagen 2, archivo Museo de la Memoria de Altura; imagen 3, colección Amparo Marín.

Un poco más al norte, hacia la sierra de Espina, y formando un triángulo con Jérica y Viver, se alzaba el municipio de Caudiel, por donde transitaba la carretera que, desde Jérica, subía hasta Montanejos, otro destacado destino turístico. Y aunque era en Jérica donde esta carretera desembocaba en el eje del Palancia, la primera estación férrea para el que se dirigiera a Montán y a la villa termal de Montanejos era la de Caudiel, de donde partían los carruajes.

Siguiendo río abajo el curso del Palancia aparece la ciudad de Segorbe, cabeza de partido y sede

episcopal de la diócesis homónima. Estas circunstancias, junto con su actividad industrial y económica, le conferían una relevancia que hacían de Segorbe el centro de referencia de todo el valle: hospital, caja de ahorros, catedral y seminario, teatro y numerosas fondas y comercios eran sólo algunos de los servicios con los que estaba dotada la ciudad.

A su alrededor se alzan una serie de poblaciones bastante próximas que sólo el escaso crecimiento demográfico que han experimentado a lo largo del siglo XX ha impedido que formen una conurbación rural o conuración. La principal de ellas es Altura, a principios de siglo villa agrícola con algunas residencias de veraneo, en cuyo extenso término se encuentra el santuario de la Cueva Santa, destino de numerosas romerías desde muchas localidades de los alrededores, especialmente entre mayo y septiembre. Otros municipios que forman la “pseudoconurbación” segorbina son Geldo, Castellnovo y Navajas, siendo este último otro tradicional y destacado destino vacacional de la burguesía valenciana, con elegantes villas que rodean el núcleo urbano.

Todos estos municipios, y algunos más, se encontraban en 1910 servidos por el ferrocarril, existiendo algunos caminos carreteros entre las estaciones y las localidades más próximas (entre la estación de Bejís y Bejís, Barracas y El Toro, y Sot de Ferrer y Soneja), por los que podían circular carruajes que alimentaban la red ferroviaria. El resto de municipios, situados en zonas de montaña de orografía más abrupta y con una escasa actividad económica, no disponían de más vías de comunicación que precarias sendas y caminos de herradura, encontrándose en una situación similar a la de sus vecinos del valle del Mijares.

Estas dos circunstancias (la existencia del ferrocarril en las zonas más prósperas y pobladas del área, y la inexistencia de vías de comunicación en el resto) se perfilan como las principales causas del retraso en la implantación del primer servicio de tracción mecánica en esta área, que no tuvo lugar hasta diciembre de 1920.

Las particularidades de esta comarca también se hicieron patentes en este aspecto, pues a diferencia de otras zonas, en las que las primeras líneas se establecieron entre localidades que no disponían de ferrocarril, o para alimentar a este, en este caso la primera en inaugurarse se atrevía a competir directamente con el poderoso tren, aprovechando precisamente las deficiencias de su servicio,¹⁶ así como la existencia de una vía de comunicación adecuada como era la carretera de Teruel a València. Fue la línea Segorbe-Sagunt, siendo la segunda de la provincia totalmente coincidente con el ferrocarril.

Esta arriesgada empresa fue iniciativa del segorbino Heliodoro Gil, que en el verano de 1921 amplió sus servicios con otras líneas a dos de los principales destinos estivales de la zona: Montanejos y la Cueva Santa. El primero mediante una línea entre este municipio y su estación más próxima, Caudiel, y el segundo entre Segorbe y el citado ermitorio, destino de más de una decena

¹⁶H. de C, 3 de diciembre de 1920.

de romerías durante los meses estivales.¹⁷ Competía en el itinerario de Montán con el carretero Manuel Macías, que se pasó a la tracción mecánica aquel mismo verano.¹⁸

El resto de iniciativas llevadas a cabo por aquellos años tuvieron más o menos los mismos destinos, pues eran lógicamente los más atractivos por la numerosa demanda de tráficos que generaban. A la ciudad de Segorbe como centro de referencia y cabecera de la mayoría de líneas se sumó también Viver, que acabó creando en torno a sí una pequeña subárea.

En la de Segorbe, entre 1921 y 1922, el posadero segorbino José M.^a Martínez Navarro estableció servicios entre Navajas y la Cueva Santa, por Segorbe y Altura, y también entre Segorbe y Sagunt, mismo itinerario que solicitó en 1923 el valenciano Nicolás Valle. En 1922 fue Manuel Macías el que se interesó también por el servicio entre Segorbe y la Cueva Santa, además del de Segorbe-Caudiel.¹⁹

En cuanto a la de Viver, en julio de 1922 Manuel Noguera y Gonzalo Górriz inauguraron sendos servicios a la Cueva Santa. Górriz también solicitó líneas desde Viver hasta la estación de Jérica y Sagunt. En 1923 Miguel Tusón inauguró una línea entre Caudiel y Montanejos, en competencia con Macías.²⁰

Como se puede apreciar, el panorama de los servicios en los primeros años de automoción en el Alto Palancia es de enorme contraste, con una fuerte competencia en unos trayectos muy determinados y una ausencia total de servicios en el resto. Las características y circunstancias de las líneas establecidas hacen pensar en su más que probable carácter oportunista y efímero: destinos estacionales, con mucha demanda durante la temporada estival (Navajas, Montanejos, Cueva Santa), poco o mal atendidos por otros medios. Las fechas de las solicitudes de estos servicios (entre mayo y agosto) también apuntan hacia este carácter temporal.

Durante la segunda mitad de la década de los 20, con la entrada en vigor del reglamento de servicios públicos de transportes de 1924, el panorama empezó a clarificarse. La línea entre Navajas y la Cueva Santa (por Segorbe y Altura) fue adjudicada en 1926 a José M.^a Martínez, que a su vez la aportó a la recién creada Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, S.R.C.,²¹ futura Expreso Segorbina, y en 1927 Macías se adjudicó el servicio Caudiel-Montanejos, por Montán.²²

Si bien el itinerario principal que vertebraba toda la comarca, la carretera de Teruel a Sagunt, no fue incluida en el Plan de Firms Especiales de 1926,²³ sí que se llevaron a cabo algunas mejoras en diversos caminos, acondicionando algunos y ampliando otros, lo que permitió la creación de nuevos

¹⁷BOP, 7 de enero de 1921 y 26 de agosto de 1921.

¹⁸BOP, 24 de agosto de 1921.

¹⁹BOP, 24 de agosto de 1921, 3 de abril de 1922, 26 de junio de 1922 y 8 de enero de 1923.

²⁰BOP, 10 de julio de 1922, 9 de octubre de 1922 y 7 de mayo de 1923.

²¹Sociedad Regular Colectiva.

²²Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 7 C1 y Sig. 20, Exp. 1 C7.

²³Juan Chiva Beltrán, "Vertebración de un territorio. De los caminos históricos a las carreteras nacionales", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 36.

servicios que tenían, la mayoría de ellos, a Segorbe y su estación férrea como destino, creando una malla en torno a esta ciudad. Eran las líneas de Almedíjar, por Castellnovo (Genaro Catalá, 1926, suspendido en 1932), Algimia de Almonacid, por Vall de Almonacid y Peñalva (Vicente Saera, 1926, transferido en 1936 a Joaquín Gimeno) y Gátova (Pablo Martínez, 1928).²⁴ El año anterior, 1927, se había prolongado hasta esa localidad la línea de Lliria, al concluirse la carretera desde Marines.²⁵

Asimismo, se establecieron diversos servicios urbanos, localizados en los dos centros principales de la comarca: Segorbe y su “pseudoconurbación” y Viver y su gemela Jérica. En el caso de Segorbe, se crearon las líneas hasta su estación férrea, tanto desde la propia ciudad (Inocencio Montaña, 1924; Juan Bautista Montaña, 1926) como desde la vecina Altura (Vicente Marín, 1926).²⁶

En el entorno de Viver, los transportistas que venían explotando los trayectos (prácticamente urbanos) hasta la estación de Jérica con tracción sangre se reconvirtieron a la tracción mecánica, siendo autorizados los carreteros Manuel Noguera (1926) y Francisco Martínez (1928) para su explotación.²⁷

En 1928 se estableció finalmente una línea desde Segorbe hasta València, totalmente coincidente con el ferrocarril. Fue adjudicada a Juan Bautista Montaña, que también la aportó a la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez.²⁸ Entre 1929 y 1935 se autorizaron diversos servicios no regulares de los denominados clase B, que completaron la oferta existente en líneas por lo general de poca demanda: Viver-Segorbe (Vicente Laffarga, 1929), Puebla de Arenoso-Barracas (Francisco Navarro, 1929), Teresa-València (Manuel Cortés, 1929, probablemente prolongados hasta Ventas de Bejís)²⁹, Gátova-Bétera (Gregorio Roca, 1931) y Soneja-Chóvar (Rafael Pérez, 1935).³⁰

La mencionada prolongación y adecuación de caminos permitió abrir a partir de 1930 una vía de comunicación entre el valle del Palancia y la Plana, por la Vall d’Uixó, lo que acabó configurando esa bifurcación del eje central del área a partir de Soneja, señalada por Sanchis Deusa y Membrado y referida al principio del capítulo.

Esta conexión entre el Palancia y la Plana constaba de dos itinerarios diferentes. El primero, al norte, internándose en la sierra de Espadán, se formó por la continuación desde Eslida de la carretera de tercer orden a Nules, por Chóvar y Azuébar hasta Soneja.³¹ El segundo, al sur,

²⁴Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 9 C2 y Sig. 15, Exp. 11 C2; H. de C. 1 de noviembre de 1928.

²⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 238, Exp. 5 C10.

²⁶BOP, 7 de marzo de 1924 y H. de C, 31 de marzo de 1926 y 25 de noviembre de 1926.

²⁷H. de C, 23 de octubre de 1926 y 1 de noviembre de 1928.

²⁸Escritura de constitución de la sociedad Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993.

²⁹Solicitud de 1948 de los ayuntamientos de Bejís, Teresa, Torás y Viver de reanudar el servicio entre Ventas de Bejís y Valencia, existente hasta 1936, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

³⁰Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exptes. 3 C9 y 22 C10; Sig. 23, Exptes. 9 C10, 24 C10 y 31 C10.

³¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 28 y Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del*

bordeando las estribaciones de la sierra, era la carretera «de la de Teruel a Sagunto a Burriana, por Vall de Uxó y Nules»,³² por Alfondegulla. Ya contemplada en el Plan General de Carreteras del Estado de 1860 como Nules-Segorbe, su terminación no fue posible hasta la década de 1930.³³

Estas nuevas vías no sólo hicieron posible el establecimiento de líneas de corto recorrido entre las localidades beneficiadas (la ya mencionada Chóvar-Soneja) sino la creación de una conexión directa entre el valle del Palancia y Castelló, mediante la línea Viver-Jérica-Castelló, por Segorbe, Algar y la Vall d'Uixó, inaugurada en 1931 por Autos Vallduxense.³⁴

La repercusión de este hecho fue notable en muchos aspectos: por un lado, como se ha apuntado, establecía esa bifurcación de los tráficos del Alto Palancia, hasta entonces exclusivamente dirigidos hacia Sagunt y València, creando un nuevo ramal hacia la Plana y Castelló; por otro lado, mejoraba las comunicaciones entre los partidos judiciales de Segorbe y Viver con su capital provincial. Pero también favoreció la expansión por la comarca de una empresa foránea como AVSA.

La aplicación de la legislación proteccionista ferroviaria de 1934 no afectó a la prestación del servicio en la línea Segorbe-València, que no fue reclamada por la Compañía del Norte,³⁵ titular de la línea tras haberse hecho en 1926 con la totalidad de acciones del FCA,³⁶ pero sí supuso la suspensión de los servicios de clase B coincidentes, como los de Viver-Sagunt y Teresa-València.

En 1935, por tanto, existían en el área de Segorbe dos núcleos principales de comunicaciones, Segorbe y Viver-Jérica, que se consolidaron como nodos intermodales. En el caso del primero, era el centro de una red de pequeñas líneas desde los municipios cercanos, y cabecera de la línea hacia València. En el caso del de Viver-Jérica, su papel quedó reforzado tras convertirse en cabecera de la línea de Castelló y prolongarse hasta la estación de Jérica en el verano de 1932 la línea Montanejos-Caudiel. El resto de servicios existentes en la comarca (Puebla de Arenoso-Barracas en el extremo occidental y Chóvar-Soneja en el oriental) no dejaban de ser meramente testimoniales.

A nivel demográfico (ver tabla 1), el conjunto del área había perdido más de cinco mil habitantes respecto a 1910, un descenso que no sólo afectó a los pequeños municipios, sino también a las principales localidades como Viver, Jérica o Segorbe. De nuevo un rasgo característico de esta área, en la que la emigración fue mayoritariamente no hacia los centros de referencia comarcales sino hacia el exterior, fundamentalmente València.³⁷

Reino de Valencia. Provincia de Castellón, p. 332.

³²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 335.

³³Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 14.

³⁴Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 53.

³⁵José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", pp. 122-123.

³⁶Carlos Sanz Aguilera, *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*, p. 217.

³⁷Vicent Ortells Chabrera "El fenómeno urbano", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 135.

Tabla 2. Líneas en explotación en el área de Segorbe en 1935

Línea	Tipo	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Segorbe-València	A	60	5 diarias	Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Algimia, Alfara, Torres-Torres, Estivella, Gilet y Sagunt	Montaña, Pérez...
Algimia-Segorbe	A	10	1 diaria	Vall d'Almonacid, Peñalva	Vicente Saera
Navajas-Cueva Santa	A	17	1 diaria	Segorbe, Altura	Montaña, Pérez...
Segorbe-Gátova	A	15	1 diaria	Altura	Pablo Martínez
Gátova-Llíria	A	22	1 diaria	Marines, Olocau	Gregorio Roca
Montanejos-Caudiel	A	19	1 diaria	Montán	Manuel Macías
Chóvar-Soneja	B	11	n.d.	Azuébar	Rafael Pérez
Gátova-Bétera	B	28	1 diaria	Marines, Olocau	Gregorio Roca
Viver-Castelló	B	61	1 diaria	Segorbe, Soneja, Algar, la Vall d'Uixó, Nules y Vila-real	AVSA
Puebla de A.-Barracas	B	27	n.d.	Los Calpes, Fuente la Reina, Villanueva de Viver	Francisco Navarro
Segorbe-Altura	C	2	n.d.	-	Vicente Marín
Segorbe-Estación	C	1	n.d.	-	Varios
Viver-Estación Jérica	C	3	n.d.	Jérica	Varios

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Mapa 1. Líneas del área de Segorbe en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Esta circunstancia, y el hecho que la capitalidad comarcal se halle repartida entre diversas

poblaciones, hacen que el peso demográfico que estos municipios ejercen sobre el conjunto del área sea menor que en otras zonas de la provincia: el binomio Altura-Segorbe concentraba el 27% de la población, mientras que Jérica y Viver suponían el 13%.

Mapa 2. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Como se observa en tabla 2, existían en 1935 seis líneas en explotación de clase A (regulares), cuatro servicios discrecionales de itinerario fijo (B) y tres urbanos (C), con una extensión total de 276 kilómetros. Entre todas ellas efectuaban diariamente al menos 17 expediciones de ida y vuelta. En relación con el resto de la provincia, suponían el 17% de las líneas y el 9% de las expediciones. Estas ocho líneas eran operadas por dos sociedades y por hasta 11 empresarios individuales, dos de los cuales estaban a su vez vinculados a la futura Expreso Segorbina. A falta de los datos relativos a la línea que explotaba AVSA y de los de otros pequeños concesionarios, la S.R.C. de Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, con dos líneas, representaba el 87% de la recaudación, lo que muestra el enorme peso que estos dos servicios tenían en el conjunto del área. Resulta también significativo el volumen de recaudación (y por tanto de tráfico) de los servicios urbanos entre Segorbe y su estación (9.270 pts. entre los dos operadores, el 4% del total), que contrastan con la escasa relevancia de otros servicios. Los concesionarios obtuvieron en 1935 una recaudación de 210.175,95 pesetas.

Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en el área de Segorbe en 1935 (pts.)

Empresa (*)	Por viajeros	Por mercancías	Total
Montaña, Pérez...	179.927,60	4.249,10	184.176,70
Manuel Macías	7.205,50	-	7.205,50
Juan Bta. Montaña Laffarga	6.350	-	6.350
Francisco Martínez	4.911	-	4.911
Inocencio Montaña	2.920	-	2.920
Vicente Saera	2.032,75	-	2.032,75
Francisco Navarro	1.333	777	2.110
Vicente Marín	470	-	470

(*) Las cantidades de V. Saera e I. Montaña corresponden al ejercicio de 1934. No se incluye la recaudación correspondiente a AVSA al no estar desglosada por líneas.

Fuente: *Memoria Anual 1935*, en AHCCCS. Elaboración propia.

4. 1935-1961

Como sucedió también en la subárea de Onda, los efectos ya de por sí devastadores de la Guerra Civil fueron especialmente catastróficos en el valle del Palancia a consecuencia de la estabilización del frente en 1938 y la creación de la línea XYZ de defensa de València, que situó a municipios como Matet, Caudiel, Benafer, Bejís, Jérica, Teresa, Viver o Canales en primera línea de combate. Esto supuso, como en el resto de áreas, la suspensión de los servicios.

A partir de 1939 se fue restableciendo la circulación en las líneas principales, si bien la gran precariedad de medios impidió recuperar la oferta anterior a la guerra. Así, las líneas de mayor tráfico vieron reducidas sus expediciones (dos en la línea Segorbe-València, frente a las cinco de 1936; restricción de circulación a tres días a la semana en la de Castelló-Viver),³⁸ otras recuperaron el servicio pese a las adversidades (Montanejos-Caudiel, Algimia de Almonacid-Segorbe) y otras, directamente, no se llegaron a restablecer hasta varios años después, como la de la Cueva Santa o la de Viver-estación de Jérica.³⁹ La presencia del maquis fue habitual en aquellos años en las zonas más montañosas, lo que obligó a que algunos servicios, como el de Castelló-Viver, contaran con la escolta de la Guardia Civil, si bien no consta su intervención.⁴⁰

En el entorno de Bejís y el curso alto del Palancia aparecieron durante la inmediata postguerra algunos servicios tolerados, o directamente prestados sin autorización, que tuvieron una existencia efímera, como la reanudación del servicio Ventas de Bejís-València (1939-1942) o el intento de

³⁸Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 80 y comunicaciones de incidencias en diversas líneas entre las concesionarias y el Gobierno Civil, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exp. IA-54.

³⁹A pesar de las reiteradas solicitudes de los PP. Carmelitas, custodios del santuario, para establecer servicios de viajeros durante los meses estivales y atender a la gran demanda de tráfico existente (Solicitudes del superior del santuario para establecer servicios de viajeros, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-194).

⁴⁰Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 75.

creación del de Ventas de Bejís-estación de Jérica (Santiago Viñas, 1947).⁴¹

En cuanto a infraestructuras, la aplicación del conocido Plan Peña supuso la conversión de la antigua carretera de València a Teruel en la carretera N-234 Sagunt-Burgos, con un trazado prácticamente idéntico a la anterior.⁴² Por su parte, la red de carreteras comarcales se amplió con la conversión de la carretera entre Soneja y la Vall d'Uixó en la C-225 (por Azuébar y Alfondeguilla), que se convirtió en la principal conexión entre el Palancia y la Plana hasta la apertura de la N-225 entre Algar de Palancia y la Vall d'Uixó, dando lugar a la que se conocería como carretera entre Teruel y el Grau de Castelló.⁴³

En el curso medio del río, el camino entre Segorbe y la Cueva Santa se prologó hacia el sur, dando lugar a la C-224 que, atravesando la sierra Calderona, comunicaba los valles del Palancia y el Turia, por Alcublas y Casinos, donde desembocaba en el eje de Lliria.

El citado Plan Peña también incluyó la C-223, que debía conectar el Grau de Borriana y Viver, remontando primero el Mijares hasta Onda, adentrarse en la sierra de Espadán hasta Fuentes de Ayódar, cruzar hasta la vertiente meridional por Pavías y descender hasta Viver. Este proyecto nunca se llegó a concluir, completándose únicamente, en el área que nos ocupa, el tramo entre Viver y Pavías (por Caudiel e Higuera).

Una serie de carreteras locales completaba la red de la comarca, conectando incluso en algunos casos la cuenca del Palancia con las colindantes: Barracas-Puebla de Arenoso, por Villanueva de Viver y Fuente la Reina; y las ya conocidas Caudiel-Montanejos, Soneja-Nules, por Eslida, y Segorbe-Lliria, por Gátova. Otras simplemente conectaban a diferentes municipios con el gran eje del Palancia que constituía la N-234: Aín-Segorbe, por Almedijar y Castellnovo; Matet-Segorbe, por Algimia de Almonacid; Gaibiel-N-234; Pina de Montalgrao-N-234; El Toro-Barracas; Bejís-Viver, por Torás; y Canales-Sacañet hasta Viver, por Teresa.

La falta de algunos pequeños tramos, sin embargo, impedía que municipios muy cercanos estuvieran comunicados por carretera, como Bejís y Teresa (abierta en la década de los 50), Gaibiel y Matet; o Alcudia de Veo con Algimia de Almonacid y Aín con Eslida y Alcudia de Veo, frustrando asimismo posibles conexiones con el valle del Mijares.

Paralelamente a esta expansión de la red viaria, el servicio de autobuses fue también incrementando el número de expediciones, si bien la ampliación de su cobertura fue mínima a lo largo de la década de los 50. Fueron muchos más los servicios solicitados y denegados que los finalmente autorizados,

⁴¹Expediente de solicitud de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 1946.

⁴²Juan Chiva Beltrán, "Vertebración de un territorio. De los caminos históricos a las carreteras nacionales", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 36 y Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 94.

⁴³La fecha de inauguración de esta vía es confusa. Existen referencias a la misma en 1954 (BOE, 9 de junio de 1954) y aparece en el mapa de carreteras del Ministerio de Obras Públicas de 1960 (*Mapa de tráfico 1960*, Ministerio de Fomento, [en línea]), pero no en los mapas comerciales de finales de la década de los 50.

lo que provocó que algunos municipios que antes de la guerra disponían de servicio de autobús se vieran privados de este hasta los años 60. La coincidencia, total o parcial, de muchos de estos itinerarios solicitados con el ferrocarril fue la causa principal de estas denegaciones, en un contexto legislativo claramente proteccionista del ferrocarril y de subordinación del transporte carretero respecto al primero.⁴⁴

En este sentido, Sanchis Deusa indica que hasta 1956 se produjo un incremento del tráfico ferroviario en el tramo Gilet-Barracas, cuando se expidieron 380.069 billetes, padeciéndose desde entonces un fuerte descenso, con menos de 200.000 a finales de los 60.⁴⁵

Por zonas, en el extremo occidental se sucedieron las iniciativas para establecer o prolongar los servicios entre las cuencas del Mijares y el Palancia. En 1955, Manuel Macías solicitó prolongar su línea desde Caudiel hasta Segorbe. Si bien esta petición fue denegada, sí se le autorizó en 1963 su prolongación hasta Jérica, donde enlazaba tanto con el ferrocarril como con el servicio de AVSA. También se prestaban servicios hasta València durante el verano.⁴⁶

En 1957 la empresa Furió solicitó una línea entre Segorbe y El Toro, por Barracas, Villanueva de Viver, Fuente la Reina, Los Calpes, Campos de Arenoso, Montanejos, Montán, Caudiel, Benafer y Jérica. Desestimada esta petición, en 1959 Furió repitió la solicitud con un nuevo itinerario, que fue igualmente denegada a pesar de la intercesión del entonces obispo de Orihuela Pablo Barrachina, natural de Jérica.⁴⁷

En el curso alto del Palancia, Jérica y Viver, con un crecimiento demográfico superior al del resto de localidades de su entorno, se reforzaban como centros de referencia secundarios de la mitad occidental de la comarca y pequeños nodos de comunicaciones. En 1944 Martínez Segarra restableció el servicio entre Viver y la estación de Jérica, y en 1952 solicitó su prolongación hasta las Ventas de Bejís, por Teresa. Oída la petición del Ayuntamiento de Bejís de prolongar el itinerario hasta el propio núcleo urbano, en 1955 fue autorizada la línea hasta ese municipio, con circulación cuatro días a la semana en invierno y diaria en verano.⁴⁸

En la mitad oriental de la comarca, Segorbe seguía siendo su principal centro de referencia, reforzado por la inauguración del Instituto Laboral en el curso 1953/1954.⁴⁹ En 1952 se adjudicó una línea entre Gaibiel y Segorbe a Jesús Soler Martín, y en 1958 se autorizó el restablecimiento de la línea hasta la Cueva Santa, desde Segorbe.⁵⁰ En 1954 Furió planteó la creación de una línea entre Altura y Tales que, combinada con la que ya explotaba entre ese municipio y Onda, permitiría

⁴⁴Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 173-188.

⁴⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 218-219.

⁴⁶Expediente de la línea Caudiel-Montanejos, en AGA, IDD (04)061 Caja 242 Exp. 6619.

⁴⁷Solicitud de una línea entre Segorbe y El Toro, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁴⁸Expedientes de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 68, Exp. 5433 y Caja 151, Exp. 5996.

⁴⁹"Nuestro centro", IES Ntra. Sra. De la Cueva Santa, [en línea], <http://mestreacasa.gva.es/web/iescuevasanta/50> (consultado 4 de abril de 2018).

⁵⁰BOE, 8 de mayo de 1952.

establecer, una vez terminada la carretera, una conexión directa entre Segorbe y Onda, que no fue autorizada.⁵¹

València ha sido, históricamente, el principal destino de los servicios del área de Segorbe, en detrimento de la capital provincial, Castelló. Imagen 4 (arriba izq.). Autobús de la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez destinado a la línea Segorbe-València. Imagen 5 (arriba, dcha.). GMC de 1939 de Autos Vallduxense, adscrito a la línea Segorbe-Castelló. Imagen 6 (centro izq.). Coche nº13 de la Expreso Segorbina, un Leyland de 1947, asignado a la línea de València. Imagen 7 (centro dcha.). El mismo coche recarrozado, junto a las Torres de Serranos de València. Imagen 8 (abajo izq.). Autocar Staco Celeris de Herca en la parada de la calle Alicante de Segorbe, esperando salir para València. Imagen 9 (abajo dcha.). Irizar i6 de Herca en el mismo emplazamiento, realizando el recorrido parcial hasta el Port de Sagunt en 2019.

Fuente: Imágenes 4, 6 y 7, colección Amparo Marín; imagen 5, archivo AVSA; imágenes 8 y 9, colección del autor.

⁵¹Solicitud de una línea entre Tales y Altura, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

Mientras el servicio entre Segorbe y València fue recuperando expediciones, Autos Vallduxense incrementó las conexiones entre la Plana y el Palancia, al sumar a la línea de Viver (reconvertida en Jérica-la Vall d'Uixó, por Algar) una nueva entre Castelló y Segorbe, por Soneja, Azuébar, Alfondiguilla y el empalme de Chóvar, localidad esta última que no logró que el autobús se desviara hasta entrar en la población.⁵² Fue inaugurada en 1952 con una expedición diaria,⁵³ que permitió a los municipios de tránsito recuperar el servicio. En cambio, fue denegada la petición de esta empresa de establecer un servicio entre Segorbe y Teruel, enlazando con el de Castelló.⁵⁴ Por su parte, Gátova, que había perdido su conexión con Segorbe, seguía manteniendo la línea hacia Lliria, que tras diversos cambios de titularidad era explotada por Vicente Brisa.⁵⁵

Tabla 4. Líneas en explotación en 1961 en el área de Segorbe

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Segorbe-València (V-1362: cs-v-44)	60	3 diarias	Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Algimia, Alfara, Torres-Torres, Estivella, Gilet y Sagunt	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Cueva Santa (V-1362: cs-v-44)	14	Segorbe-Altura: 3 diarias Cueva Santa: 1 diaria jul-oct.	Altura	Expreso Segorbina, S.L.
Algimia-Segorbe (V-805)	10	1 diaria	Vall de Almonacid, Peñalva	Joaquín Gimeno
Gaibiel-Segorbe (V-180)	15	1 diaria	-	Jesús Soler
Gátova-Lliria (V-401)	22	1 diaria	Marines, Olocau	Vicente Brisa
Jérica-la Vall d'Uixó (V-909: v-cs-25)	43	1 diaria	Segorbe, Soneja, Algar...	AVSA
Segorbe-Castelló (V-2140)	52	1 lab	Soneja, Azuébar, empalme Chóvar...	AVSA
Montanejos-Caudiel (V-1816; cs-39)	19	1 L, X, V, S nov-mayo; 2 diarias jun-oct.	Montán	Herederos de Macías Masó.
Montanejos-València (V-1816; cs-39)	94	1 diaria jul-oct.	Montán, Caudiel	Herederos de Macías Masó
Bejís-Estación Jérica (V-1564)	22	1 diaria. 8 diarias Viver-Jérica	Ventas de Bejís, Teresa, Viver, Jérica	Francisco Martínez

Fuente: "Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera", en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; "Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana", en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

En 1961, el Alto Palancia, tras experimentar una leve recuperación demográfica en la década anterior, iniciaba un descenso que se agudizaría en las décadas posteriores, con un censo en 1960 de

⁵²Solicitudes del Ayuntamiento de Chóvar para que entre en el municipio el autobús de la línea de Castelló-Segorbe, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343, Exp. IA-221.

⁵³Inicialmente autorizada como Soneja-la Vall d'Uixó (Expediente de la línea, en AGA, IDD (04)61 Caja 79 Exp. 5501.

⁵⁴Expediente de la línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 174, Exp. 6157.

⁵⁵BOE, 16 de septiembre de 1953.

casi 32.000 habitantes. La comarca seguía polarizada en torno a dos centros principales, Viver-Jérica en el oeste y Segorbe y su entorno en el este. El primero, con algo más de dos mil habitantes en cada uno de los dos municipios, congregaba a casi el 15% de la población del área, mientras que el segundo incrementaba su peso hasta representar un tercio del censo total.

Entre todos estos municipios destacaba, sin duda, la ciudad de Segorbe, que a diferencia del resto de municipios ganaba población hasta superar los 7.500. Sin embargo, su función como nodo de comunicaciones era inferior al que desempeñaba antes de la guerra, y no se desarrollaría hasta ya entrada la década de los 60. Segorbe era por entonces cabecera de dos líneas (a las dos capitales) y destino de otras dos, mientras que Jérica era cabecera de una línea a la Vall y Castelló y destino de dos (Bejís y la prolongación de Montanejos-Caudiel). Gátova, por su parte, estaba únicamente conectada con la provincia de València.

Se explotaban ocho concesiones con diez líneas, con una extensión total de 351 kilómetros, efectuándose entre 21 expediciones diarias en invierno y 24 en verano, si bien ocho de ellas corresponden al tramo periurbano entre Viver y la estación de Jérica y tres al de Altura-Segorbe. Respecto al resto de la provincia, suponían el 12% de las líneas y el 8% de las expediciones.

En cuanto a las empresas que operan en esta área, se observa que las líneas de mayor tráfico siguen estando controladas por la Expreso Segorbina (en el corredor hacia València) y Autos Vallduxense (en el de Castelló). La Segorbina, antigua empresa Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, se acabó constituyendo formalmente como sociedad limitada en 1946, trasladándose tres años después a la ciudad de València.⁵⁶ La falta de datos segregados sobre facturación y recaudación sobre impuesto industrial impiden establecer comparaciones con el resto de empresas.

Tabla 5. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial en 1961 (pts.)

Empresa	Impuesto industrial (pts.)
Herederos de Macías Masó	3.500
Francisco Martínez	3.000
Joaquín Gimeno	2.100
Jesús Soler	2.000
Expreso Segorbina, S.L.(*)	1.184
Vicente Brisa	n.d.

(*) Cantidad correspondiente sólo al garaje de Segorbe, no al conjunto de su actividad.

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277. Elaboración propia.

El resto de servicios corresponden a líneas alimentadoras de la red principal y la ferroviaria, operadas por pequeñas empresas individuales con flotas de en torno a dos vehículos y antigüedad

⁵⁶Escritura de constitución de la Expreso Segorbina, S.L., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3862 Exp. 271.

media bastante elevada. Entre todas ellas estaban adscritos a las concesiones de esta área al menos 12 coches, con 247 plazas disponibles y una antigüedad media de 29 años. Como en el caso anterior, la falta de los datos de la Expreso Segorbina (no disponibles) y de AVSA (no segregados por líneas), impide establecer comparaciones con otras áreas.

Tabla 6. Flota adscrita a las concesiones del área de Segorbe en 1961, antigüedad y capacidad de las mismas

Empresa	Flota	Plazas	Antigüedad media
Herederos de Macías Masó	3	65	25 años
Vicente Brisa	3	58	33 años
Joaquín Gimeno	2	40	21 años
Jesús Soler	2	40	30 años
Francisco Martínez	2	44	27 años
Expreso Segorbina, S.L.	n.d.	n.d.	n.d.

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928; Fichas de matrículas, en Jefatura Provincial de Tráfico (JPT). Elaboración propia.

Mapa 3. Líneas del área de Segorbe en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Imagen 10. “La navarra”, uno de los autobuses empleados por Francisco Martínez Segarra para los servicios entre Bejís, Viver y Jérica.

Fuente: Archivo AVSA.

Mapa 4. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

5. 1961-1986

A lo largo de la década de los 60 se fueron produciendo tres procesos diferentes en cuanto a la infraestructura viaria, la cobertura de la red y la estructura empresarial. En el primero de los aspectos, se fue completando la red de carreteras locales, al terminarse algunas de las conexiones que restaban pendientes, como entre Gaibiel y Matet, pero no entre Alginia de Almonacid y

Alcudia de Veo. La apertura de la carretera entre Eslida y Alcudia de Veo, por Aín, donde empalmaba con la carretera de Almedíjar, abrió una nueva conexión entre los valles del Palancia y del Mijares por su parte oriental, propiciando las condiciones para la creación de una línea Segorbe-Onda. Aunque en 1962 Furió reiteró su solicitud de establecer el servicio Altura-Tales, ahora con un itinerario por Almedíjar, fue de nuevo desestimada.⁵⁷

En el segundo aspecto, se adjudicaron durante toda la década diversos servicios de pequeño recorrido, alimentadores de la red principal. En el entorno de Segorbe, en 1965 se inauguraron dos hijuelas de la concesión Segorbe-València, de la Expreso Segorbina: Almedíjar-Segorbe, por Castellnovo, y Segorbe-Cueva Santa, por Altura, con la que se convalidó la autorización provisional mediante la que se venía explotando este recorrido desde 1958.⁵⁸ Asimismo, aquel año se adjudicaron oficialmente a AVSA las concesiones ya en explotación Castelló-Segorbe y Jérica-la Vall d'Uixó, incluyendo esta última una hijuela entre Gátova y Segorbe.⁵⁹ Cabe recordar, además, que desde 1963 la línea Montanejos-Caudiel había sido prolongada hasta Jérica, donde se podía enlazar con el coche a Castelló.

En la subárea de Viver, los ayuntamientos de El Toro, Villanueva de Viver, Fuente la Reina y Campos de Arenoso instaron a la Diputación a solicitar en 1957 y 1961 el establecimiento de una línea entre El Toro y el empalme de la carretera de Campos de Arenoso, coordinada con la línea de Puebla de Arenoso a Castelló. Aunque Furió rehusó en un primer momento hacerse cargo del servicio, la presión de estos municipios llevó a la empresa a aceptar la propuesta, inaugurando el servicio en 1968, con circulación tres días a la semana. De esta manera, se recuperó una nueva línea entre ambas cuencas, que daba servicio a estos municipios y conectaba a El Toro con la estación de Barracas.⁶⁰

Las últimas líneas puestas en funcionamiento datan de 1974 y vienen condicionadas por el tercer aspecto a tratar, que fue el proceso de concentración empresarial que tuvo lugar en la segunda mitad de la década de los 60. En este proceso la totalidad de las pequeñas empresas que operaban en la zona, en muchos casos tras el fallecimiento o jubilación de sus propietarios, fueron absorbidas por las dos principales sociedades: AVSA y la Expreso Segorbina, que se hicieron con el control de todas las concesiones, como muestra la tabla 7. Caso similar fue el de la línea de Gátova, que pasó a manos de una sociedad de Lliria.⁶¹

Estas operaciones no sólo variaron por completo la estructura del sector en el área, sino que permitieron una reorganización de tráficos al incluir los nuevos itinerarios en los servicios que ya venían prestando estas empresas, dando lugar en 1974 a la línea Algimia de Almonacid-Pavías, de

⁵⁷Solicitud de una línea entre Tales y Altura, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁵⁸Expedientes de adjudicación, en AGA, IDD (04)061, Caja 412, Exp. 7723 y Caja 445, Exp. 7913.

⁵⁹Expedientes de adjudicación de las líneas, en AGA, IDD (04)061, Caja 79, Exp. 5501 y Caja 443, Exp. 7901.

⁶⁰AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409 y *Mediterráneo* 22 de julio de 1961.

⁶¹*BOE*, 2 de diciembre de 1969.

la Expreso Segorbina, y a la prolongación hasta Torás de la línea Bejís-Jérica, de AVSA.⁶² Estas modificaciones dieron por primera vez servicio de autobús a los municipios de Higueras, Matet, Pavías y Torás, aunque carecían todavía de éste Sacañet-Canales y Pina de Montalgrao. Así, contrasta el incremento de servicios en el trayecto entre el Alto Palancia, la Vall d'Uixó y Castelló (de 1.648 en 1965 a 4.284 en 1977) con la disminución del tráfico, pasando de los 183.123 viajeros de 1965 a los 152.380 de 1977. Vicent Ortells atribuye este fenómeno al descenso de usuarios potenciales por la emigración.⁶³

Tabla 7. Transferencia de concesiones en el área de Segorbe-Viver

Línea	Antiguo concesionario	Nueva concesionaria	Año transferencia
Bejís-Jérica	Francisco Martínez	AVSA	1964
Gaibiel-Segorbe	Jesús Soler	Expreso Segorbina, S.L.	1968
Montanejos-Caudiel	Herederos de Macías Masó	Expreso Segorbina, S.L.	1969
Gátova-Llíria	Vicente Brisa	La Gatovense, S.L.	1969
Algimia-Segorbe	Joaquín Gimeno	Expreso Segorbina, S.L.	1970

Fuente: *BOE*, 24 de diciembre de 1964, 8 de agosto de 1968, 26 de abril de 1969, 2 de diciembre de 1969 y 24 de febrero de 1971. Elaboración propia.

Sin embargo, esta expansión de la red de autobuses también coincidió en el tiempo con la supresión de expediciones y los recortes en algunos itinerarios, fruto del descenso del número de usuarios. Como en el resto de la provincia, este proceso se inició durante los años 60,⁶⁴ aunque fue a lo largo de la siguiente década cuando se agudizó. El éxodo rural y la generalización del automóvil particular fueron los principales causantes de esta pérdida de viajeros, que socavó la rentabilidad de la práctica totalidad de las explotaciones e impidió cualquier intento de mejora en el servicio.

Los municipios que conforman esta área perdieron, entre 1960 y 1981, casi siete mil habitantes en su conjunto, si bien el comportamiento demográfico fue diferente según la localidad. En los núcleos principales, Jérica y Viver, con un descenso de entre 600 y 700 habitantes, perdieron aproximadamente entre un cuarto y un tercio de su población, mientras que Altura y Segorbe no experimentaron prácticamente variación alguna en su censo.

Contrasta esta situación con la de la mayoría de pequeños municipios situados fuera del eje principal del Palancia, que padecieron pérdidas demográficas de entre el 40% y el 80%, siendo ésta generalmente más elevada cuanto mayor era su aislamiento. Localidades como Barracas, Benafer, Caudiel, Gaibiel o Pavías vieron reducida su población a la mitad en el espacio de veinte años, y otras como El Toro, Sacañet o Higueras superaron estos porcentajes, hasta llegar al caso de Fuente

⁶²*BOE*, 14 de junio de 1974 y 22 de enero de 1975.

⁶³Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 73 y 114.

⁶⁴*Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967.

la Reina, que perdió el 77% de sus vecinos. Ni siquiera la existencia del ferrocarril logró ya frenar la sangría demográfica de los municipios situados más al interior como Barracas o Caudiel, presentando una escasa densidad de población de 27 hab/km².

Segorbe y su entorno más inmediato, atendiendo al estancamiento de su población en un contexto general de decrecimiento, se perfilan como destinos de al menos una parte del éxodo rural, aunque el grueso de los habitantes de la comarca acabó asentándose en Sagunt, València y, en menor medida, Castelló,⁶⁵ siguiendo esa histórica tendencia de la comarca hacia la capital del Turia. Esta circunstancia también tenía su reflejo en el tráfico de las líneas, mucho más numeroso en la de València que en las de Castelló. A la primera, se dirigían por motivos comerciales, personales o profesionales, mientras que a la capital provincial sólo se bajaba por asuntos oficiales.⁶⁶ La inauguración en 1982 del Hospital de Sagunt convirtió a esta localidad en el centro sanitario de referencia de la comarca, aumentando lógicamente la demanda de tráfico hacia ese destino, lo que se contempló al incluir expediciones entre Segorbe y el Port de Sagunt en la concesión V-3264, como se verá en las tablas 8 y 9.

Todas estas dinámicas contribuyeron a incrementar el peso relativo que Segorbe y su entorno más inmediato representaba, en detrimento de las zonas menos pobladas. Así, Altura con 2.900 habitantes y Segorbe con 7.500, pasaron a representar en 1981 el 42% de la población del área (46% contando a Castellnovo), frente al 33% de 1960. En cambio, el binomio Jérica-Viver, con 1.680 habitantes cada uno en 1981, bajaron del 15% en 1960 al 13% dos décadas después.

Como en otras áreas rurales, este descenso demográfico, y la ya referida generalización del automóvil particular, provocaron una disminución del tráfico y amenazaron la rentabilidad de las explotaciones. Esto supuso la supresión de servicios desde finales de los años 60, en un proceso que se prolongó hasta bien entrada la década de los 80: anulación de la prolongación hasta Jérica de la línea Montanejos-Caudiel,⁶⁷ supresión de expediciones en las líneas de la Cueva Santa, Segorbe-Castelló y Segorbe-València, eliminación de la segunda expedición en la línea Montanejos-València o la limitación de circulación en la línea Gátova-Segorbe a tres días a la semana.⁶⁸ Similares medidas fueron adoptadas también por parte de RENFE, cuyos servicios padecían la misma problemática,⁶⁹ como se verá.

Las subvenciones públicas se volvieron imprescindibles para garantizar la continuidad de unos servicios mínimos en los trayectos más deficitarios. A diferencia de otras áreas del Mijares o els Ports, con líneas subvencionadas por la Diputación desde mediados de los 70, las primeras ayudas

⁶⁵Vicent Ortells Chabrera "El fenómeno urbano", en VV. AA., *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, p. 139.

⁶⁶*Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967.

⁶⁷*Mediterráneo*, 17 de abril de 1970.

⁶⁸*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1988.

⁶⁹*Mediterráneo*, 28 de junio de 1979. Estas medidas cabe entenderlas dentro de la política general adoptada por la compañía, que planteó en 1984 el cierre de hasta 2.025 kilómetros de líneas (*Mediterráneo*, 10 de julio de 1984).

públicas a líneas del Alto Palancia no se concedieron hasta 1980, cuando se destinó medio millón de pesetas a los trayectos Pavías-Gaibiel, Gaibiel-Segorbe y Segorbe-Almedíjar.⁷⁰ En 1984 dependía de estas subvenciones el servicio a Algimia de Almonacid, Almedíjar, Benafer, Castellnovo, Caudiel, Gaibiel, Gátova, Higueras, Jérica, Matet, Pavías y Vall de Almonacid.⁷¹

En este contexto, las mejoras llevadas a cabo en la red viaria no tuvieron ninguna repercusión en el transporte público, a pesar de que la apertura de carreteras entre Torralba del Pinar y Pavías, y entre Alcudia de Veo, Algimia de Almonacid y Aín, creó nuevas conexiones entre las dos vertientes de la sierra de Espadán. También se actuó en el entorno de la sierra Calderona y el altiplano de El Toro, con nuevas carreteras entre Bejís, Barracas y El Toro, así como en la N-234, que mejoró sus condiciones,⁷² con las variantes de Segorbe, Jérica y El Ragudo.⁷³ Esta carretera había pasado de una IMD de entre 500 a 1.000 vehículos en 1960 a entre 2.000 y 5.000 diez años después, y 5.758 en 1984,⁷⁴ que seguían atravesando los cascos urbanos de muchas de las poblaciones de tránsito.

Los únicos servicios puestos en marcha en esos años eran de larga distancia y carácter interprovincial, y tenían al eje de la N-234 como itinerario principal. Ya en 1969 se solicitó una línea entre Teruel y València como hijuela de prolongación de la concesión Teruel-Zaragoza,⁷⁵ que fue denegada, pero las principales adjudicaciones tuvieron lugar en 1982, con las líneas Castelló-Teruel, de AVSA,⁷⁶ y Madrid-Teruel-València, por Barracas, Viver, Jérica y Segorbe, adjudicada a RENFE y operada por Autocares Samar, S.A.⁷⁷

La baja densidad demográfica también afectaba al servicio ferroviario, poco competitivo, con escasa circulación y un número de viajeros insignificante, de entre 400 diarios en la salida de Sagunt y 130 en el límite con Teruel en 1982.⁷⁸ Este volumen de tráfico, además, venía disminuyendo progresivamente desde 1956, con una reducción del 88,6%, siendo una de las más acusadas de toda la red ferroviaria valenciana. De todas las estaciones era Segorbe la que presentaba un mayor tráfico, seguida de las de Jérica y Caudiel.⁷⁹ Estas bajas cifras de tráfico contrastan con el grado de utilización del ferrocarril, que se situaba en cifras similares a la media valenciana, con un 23%.⁸⁰

⁷⁰*Penyagolosa* nº 9-10, II época, junio 1980.

⁷¹*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984.

⁷²Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 100-108.

⁷³*Mediterráneo*, 5 de agosto de 1982.

⁷⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 40.

⁷⁵*BOP*, 11 de octubre de 1969.

⁷⁶*Mediterráneo*, 1 de agosto de 1982.

⁷⁷*BOE*, 15 de octubre de 1982.

⁷⁸Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 232.

⁷⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 219-220.

⁸⁰Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 235.

AVSA prolongó en 1974 la línea de Bejís hasta Torás, y en 1982 la de Viver hasta Teruel. Imagen 11 (izq.). Autobús de la línea Castelló-Torás en la antigua parada del parque Ribalta de Castelló en 2006. Imagen 12 (dcha.). Horario de la línea Castelló-Viver-Teruel en 1982.

TERUEL-VIVER, VIVER-CASTELLON DIRECTO EN AUTOBUS			
AUTOS VALLDUXENSE. Inicia un servicio regular de autobuses que unen Teruel con Castellón en tres horas. El servicio atenderá los pueblos del recorrido y se podrán enlazar con los autobuses de las playas de Castellón, Benicasim y Oropesa.			
HORARIO			
	SALIDAS		LLEGADAS
LABORALES	Castellón, 9 horas	Viver, 11 horas	Teruel, 12 horas
	Teruel, 14 horas	Viver, 15 horas	Teruel, 11 horas
SABADOS			
DOMINGOS	Castellón, 8.30 horas	Viver, 10.30 horas	Teruel, 11.30 horas
Y FESTIVOS	Teruel, 14 horas	Viver, 17 horas	Castellón, 19 horas
El lugar de salida está en la estación de autobuses en Teruel y junto al Paseo Ribalta en Castellón.			
Información en Castellón, teléfono (964) 66 18 50			
Teruel, teléfono (974) 60 10 14			

Fuente: Imagen 11, colección Antonio Moreno; imagen 12, *Mediterráneo*, 1 de agosto de 1982.

Como en el resto de áreas de interior, el éxodo rural provocó, por una parte, un envejecimiento de la población residente, cautiva en buena parte del transporte público, y por otra un descenso de la población en edad escolar que forzó el cierre de numerosas escuelas y el agrupamiento de los alumnos en centros de otras localidades, con la consiguiente necesidad de establecer servicios de transporte escolar. El incremento de la despoblación en los pequeños municipios de interior agravó esta situación al provocar el cierre de más colegios, aumentando la concentración en los centros escolares de Segorbe y Viver. Esto suponía alargar las rutas, como ocurría a mediados de los 70 en municipios como Villanueva de Viver, Fuente la Reina o Pina de Montalgrao, cuyo alumnado estaba escolarizado en Viver.⁸¹

La escasa o nula rentabilidad de la mayoría de servicios no sólo se perfila como una de las principales causas que llevaron a los antiguos concesionarios de pequeñas líneas a abandonar la actividad y transferir sus explotaciones a las sociedades más potentes, sino que también llevó a estas a intentar racionalizar al máximo su gestión. Esto pasó en buena medida por la unificación de las concesiones que explotaba cada una, de manera que se lograba una mayor eficiencia y un mejor aprovechamiento de los recursos. De esta voluntad surgieron en 1978 las unificaciones U-262 Montanejos-València,⁸² que dio lugar a la concesión V-3264 Montanejos-València y U-247 Castelló-Torás-València,⁸³ que dio lugar en 1982 a la concesión V-3385 Bejís-la Vall d'Uixó-València. La primera fue adjudicada a favor de la Expreso Segorbina y la segunda a Autos Vallduxense.

Así pues, en 1986 la situación del transporte en el área de Segorbe y el Alto Palancia era la de la tabla 8. Los tráficos comprendidos en esta área se repartían entre las concesiones anteriores y la V-

⁸¹*Mediterráneo*, 17 de junio de 1976.

⁸²*BOE*, 21 de julio de 1978.

⁸³*BOE*, 20 de enero de 1979.

401 Gátova-Llíria, todas ellas con rutas interprovinciales. Esto se concretaba, según Sanchis Deusa,⁸⁴ en los servicios de la tabla 8.

Tabla 8. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en el área de Segorbe

Línea	Km	Nº Expediciones	Itinerario	Concesionario
Segorbe-València (V-3264)	54	8 lab nov-may 7 lab jun-oct 5 festivos	Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Algimia, Alfara, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Gilet, Sagunt	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Pto. Sagunt (V-3264)	39	4 diarias	Petrés, Sagunt	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Cueva Santa (V-3264)	14	1 J, D jul-sept	Altura	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Altura (V-3264)	3	4 lab 3 fest	-	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Castellnovo (V-3264)	2	1 lab	-	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Gaibiel (V-3264)	12	5 lab	Navajas, Jérica	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Matet (V-3264)	16	2	Peñalva, Vall de Almonacid, Algimia de Almonacid	Expreso Segorbina, S.L.
Segorbe-Castelló (V-3385)	54	3 lab	Soneja, Azuébar, empalme Chóvar...	AVSA
Segorbe-Almedíjar (V-3385)	8	2 M, J, S	Castellnovo	AVSA
Segorbe-Gátova (V-3385)	18	1 lab	Altura	AVSA
Algimia-Pavías (V-3264)	38	1 lab	Matet, Gaibiel, Jérica, Caudiel, Higueras	Expreso Segorbina, S.L.
Chóvar-empalme (V-3385)	3	1 L, S; 3 J	-	AVSA
Montanejos-València (V-3264)	86	1 diaria; 2 J; 2 fest jul-oct	Montán, Caudiel, Jérica, Novaliches, Navajas, Segorbe...	Expreso Segorbina, S.L.
Viver-Castelló (V-3385)	67	2 lab	Jérica, Segorbe, Soneja, Azuébar...	AVSA
Viver-Teruel (V-3385)	73	2 lab 1 fest	-	AVSA
Bejís-València (V-3385)	81	1	Torás, Bejís, Ventas de Bejís, Teresa, Viver, Jérica, Segorbe, Soneja...	AVSA
Gátova-Llíria (V-401; cs-v-5)	22	1 laborables, 2 J	Marines, Olocau	La Gatovense, S.L.

Fuente: Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-253, 259 y 279-281. Elaboración propia.

En total 17 líneas, con una extensión de 588 kilómetros, con una media de 40 expediciones de ida y vuelta, 11 de los cuales tenían a València como destino, cinco se dirigían a Castelló y dos llegaban hasta Teruel. Resulta evidente la gravitación de la comarca hacia València, reforzada aún más si cabe con los seis servicios diarios de trenes.⁸⁵ En relación con el resto de la provincia, el conjunto

⁸⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-253, 259 y 279-281.

⁸⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 262.

de servicios de esta área supone el 18% de las líneas y el 10% de las expediciones.

Segorbe, cabecera de hasta diez líneas y parada de cuatro líneas más, se había convertido en el centro comarcal indiscutible y nodo de comunicaciones, en detrimento del binomio Viver-Jérica, que perdía peso como centro secundario de referencia. De Segorbe partían tres líneas, con 15 servicios diarios, hacia destinos de rango superior (València, Castelló y el Port de Sagunt), y seis hacia poblaciones de menor entidad, sobre las que Segorbe ejercía su influencia.⁸⁶ A estos servicios se sumaban las expediciones prestadas al amparo de la concesión V-3384 Madrid-Teruel-València, que se concretaban en las líneas Madrid-València, Teruel-València y Alcalá de la Selva-València, todas ellas con parada en Barracas, Viver, Jérica y Segorbe, con una expedición diaria de ida y vuelta.⁸⁷

Mapa 5. Líneas del área de Segorbe en 1986

Fuente: Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-253, 259 y 279-281. Elaboración propia.

La concentración empresarial producida a lo largo de las últimas dos décadas es bien evidente, con dos empresas que se reparten la casi totalidad de los servicios: la Expreso Segorbina, con el 53% de las líneas y el 69% de los servicios, y Autos Vallduxense, con el 41% de las líneas y el 30% de los servicios. El resto corresponde, de manera casi testimonial, a la empresa adjudicataria de la línea entre Gátova y Llíria.

⁸⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 279.

⁸⁷BOE, 15 de octubre de 1982.

Desde los años 70, el grueso de servicios del área de Segorbe ha sido gestionado por Autocares Herca, heredera de la antigua Expreso Segorbina, y Autos Vallduxense. La primera explota los tráficos hacia València, mientras que la segunda opera los cada vez más escasos hacia la Plana. Junto a estas dos empresas, existen también las líneas de larga distancia que comunican València con la meseta, recientemente adjudicados al grupo IRB. Sin embargo, las restricciones y prohibiciones de tráfico de esta concesión les impiden dar servicio interno entre los municipios del área. Imagen 13 (arriba izq.). Autobuses de la Expreso Segorbina frente al garaje Aragón. Imagen 14 (arriba dcha.). Parada de Sot de Ferrer, en el empalme con la N-234, dotada de una marquesina de fábrica. Imagen 15 (abajo centro). Autocar Irizar i6s de IRB saliendo de Viver en 2019.

Fuente: Imagen 13, colección José Manuel López Blay; imágenes 14 y 15, colección del autor.

Mapa 6. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1986

Fuente: Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-253, 259 y 279-281. Elaboración propia.

6. 1986-1998

El comportamiento demográfico experimentado durante los siguientes años presenta algunas particularidades. En el conjunto del área, a lo largo de los años 80 continúa el descenso de población, perdiendo unos dos mil habitantes, aunque este proceso se detiene en la siguiente década, en la que se produce un estancamiento en torno a los 23.000 habitantes.

En cuanto a la distribución de esta población, Altura y Segorbe incrementan ligeramente su censo a diferencia de la práctica totalidad de municipios de la comarca, que experimentan pérdidas de población que, en algunos casos, son considerables, con localidades que disminuyen su censo entre un 30 y un 55%, aún a pesar que los datos demográficos a partir de 2001 recogen únicamente la población de derecho. Este fenómeno se da con mayor crudeza en los municipios de interior. En consecuencia, Segorbe y su conruración incrementan su peso relativo en el área hasta representar la mitad de la población total, consolidando y reforzando su papel como centro comarcal de referencia.

A finales de 1987 se suprimió la línea entre Segorbe y Gátova, que pasó a estar comunicada mediante transporte público sólo con el Camp de Túria.⁸⁸ En 1995, mediante Ley Orgánica 15/1995, de 27 de diciembre, este municipio fue segregado de la provincia de Castelló y agregado a la de València, otorgando naturaleza jurídica a lo que era un hecho geográfico, humano y sociológico: su mayor cercanía y relación con València que con la provincia de Castelló, como se recoge en el

⁸⁸ *Mediterráneo*, 4 de marzo de 1988.

preámbulo de la citada ley en la que se hace mención explícita a las comunicaciones:⁸⁹

El Ayuntamiento de Gátova adoptó en su día acuerdo plenario instando a la Generalitat Valenciana a apoyar su pretensión de promover una alteración de límites provinciales, segregándose de la provincia de Castellón de la Plana para su agregación a la provincia de Valencia, por considerar que dicha medida redundaría en una mejora de la prestación de los servicios públicos locales.

Así, el citado Ayuntamiento exponía los problemas geográficos, económicos y de servicios que la adscripción provincial a Castellón de la Plana acarrea a la población de Gátova. En cuanto al aspecto geográfico, tanto el relieve como las corrientes fluviales de la zona donde se ubica el municipio pertenecen a la que hoy se configura como la provincia de Valencia. Respecto a las comunicaciones, se ha demostrado la existencia de una tendencia natural de los vecinos a desplazarse a Valencia salvo para asuntos oficiales, dada su mayor proximidad geográfica y accesibilidad. Por último, cabe resaltar el factor humano y sociológico que de modo natural produce un mayor acercamiento a la provincia de Valencia que a la de Castellón de la Plana.

En este contexto, y ante la falta de ayudas públicas, continuó la paulatina supresión de servicios deficitarios que ya se venía produciendo desde años atrás, a pesar de las condiciones fijadas en las adjudicaciones de las concesiones, como es el caso de Gátova. Otros servicios, como el que unía, en el extremo occidental de la comarca, El Toro con la carretera de Puebla de Arenoso, ni siquiera fueron incluidos en las nuevas concesiones unificadas, como se puede apreciar en las tablas 8 y 9.

Aunque el Alto Palancia no era la comarca más afectada por esta situación, el servicio a localidades como Pavías o Almedíjar sí dependía de las subvenciones públicas, recibiendo en el ejercicio de 1991 811.295 pesetas de la Diputación.⁹⁰ Tampoco el servicio en las líneas principales hacia València y Castelló resultaba satisfactorio para los usuarios,⁹¹ suprimiéndose expediciones a lo largo de la década de los 90.

El único servicio que recibió mejoras fue la prolongación hasta Orpesa de los servicios de AVSA a partir del verano de 1989, lo que permitió establecer conexiones directas entre Segorbe, Geldo, Soneja y Sot de Ferrer y las playas de Benicàssim y Orpesa, por Algar de Palancia y la Vall d'Uixó.⁹²

Respecto a los servicios ferroviarios, la inclusión de la línea entre las de débil tráfico supuso desde mediados de los 80 «la práctica desaparición de inversiones y mejoras que provocó el temor al cierre total de la línea».⁹³ La creación a partir de 1994 del servicio de Cercanías C-5 entre València, Sagunt y Caudiel, con estaciones en Soneja, Segorbe-Ciudad, Segorbe-Arrabal, Navajas, Jérica-Viver y Caudiel revitalizó la actividad de la línea, pero esto no supuso la implantación de ninguna

⁸⁹Ley Orgánica 15/1995, de 27 de diciembre, sobre alteración de los límites provinciales consistente en la segregación del municipio de Gátova de la provincia de Castelló y su agregación a la de València (BOE, 28 de diciembre de 1995).

⁹⁰*Mediterráneo*, 20 de abril de 1991.

⁹¹*Mediterráneo*, 20 de julio de 1994.

⁹²*DOGV*, 20 de enero de 1989.

⁹³Carlos Sanz Aguilera, *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*, p. 414.

mejora adicional en una infraestructura deficiente (vía única, sin electrificar ni soldar), lo que impidió ofrecer parámetros más competitivos. La velocidad media de la línea Sagunt-Teruel era una de las más bajas de la red ferroviaria valenciana, con 40 Km/h, lo que suponía que fuera necesario emplear una hora para recorrer la distancia entre Estivella y Caudiel.⁹⁴

También la despoblación de las zonas rurales afectaba al servicio del transporte escolar, pues conllevaba el aumento de la concentración del alumnado, alargando unas rutas que presentaban muchas deficiencias. De nuevo los municipios más afectados por esta problemática eran los del interior noroccidental de la comarca, los más aislados y de menor población: Villanueva de Viver, Fuente la Reina, Pina de Montalgrao, Barracas o El Toro. Un escolar de esa zona podía recorrer hasta 94 kilómetros diarios, con una duración de la ruta de hasta tres horas.⁹⁵

Tabla 9. Concesiones y líneas en 1998 en el área de Segorbe, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana

Línea	Km.	Nº Exp.	Itinerario	Concesionario
Altura-Segorbe-València L1 (CVCS-104)	63	6 lab, 2 festivos	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Alfara, Algimia, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Segart y Gilet	Herca, S.L.
Montanejos-Segorbe- València L2 (CVCS-104)	86	2 lab, 1 festivos	Montán, Caudiel, Benafer, Jérica, Altura, Segorbe...	Herca, S.L.
Altura-Segorbe-Port de Sagunt L3 (CVCS-104)	44	1 L-V	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, Alfara, Algimia, Torres-Torres, Estivella, Albalat, Segart, Petrés, Sagunt, Hospital de Sagunt	Herca, S.L.
Gaibiel-Segorbe L4 (CVCS-104)	20	1 L-V	Matet, Algimia de Almonacid, Vall de Almonacid, Peñalba, Navajas	Herca, S.L.
Segorbe-Almedíjar L5 (CVCS-104)	8	1 L-V	Castellnovo	Herca, S.L.
El Toro-Segorbe L6 (CVCS-104)	42	1 L-V	Barracas, Jérica	Herca, S.L.
Fuente la Reina-Segorbe L7 (CVCS-104)	51	1 L-V	Villanueva de Viver, Pina de Montalgrao, Jérica	Herca, S.L.
Teruel-Viver-Castelló L1 A (CVCS-106)	171	1 diaria invierno	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar...Castelló	AVSA
Teruel-Viver-Castelló L1 B (CVCS-106)		1 diaria verano	Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, la Vall d'Uixó...Orpesa	
Torás-Castelló L2 (CVCS-106)	95	1 L-V	Teresa, Bejís, Viver, Jérica, Segorbe, Geldo, Soneja, Azuébar, Chóvar, Alfondiguilla, la Vall, la Vilavella, Nules, Alquerías, Vila-real	AVSA

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

En 1998, las antiguas concesiones V-3264 Montanejos-València y V-3385 Bejís-la Vall d'Uixó-València fueron convalidadas por la Generalitat Valenciana por las nuevas CVCS-104 Montanejos-

⁹⁴Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 238.

⁹⁵*Mediterráneo*, 15 de octubre de 1992, 26 de septiembre de 1993, 11 de mayo de 1998 y 13 de mayo de 1998.

València y CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-València, ya adaptadas a la nueva legislación vigente. La CVCS-106 fue de nuevo adjudicada a Autos Vallduxense,⁹⁶ mientras que la CVCS-104 lo fue a Autocares Herca, S.L., sociedad valenciana que en 1988 había absorbido a la Expreso Segorbina.⁹⁷ Un año después, el Ministerio de Fomento hizo lo propio con la antigua V-3384 Madrid-Teruel-València, que fue convalidada por la VAC-142 Madrid-València por Teruel, adjudicada a la que había sido su operadora Autocares Samar, S.A.⁹⁸ En el área de Segorbe, estas nuevas concesiones se recogen en la tabla 9.

Mapa 7. Líneas del área de Segorbe en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, en DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Un total de nueve líneas y diez itinerarios, repartidos entre dos concesiones. Respecto al anterior mapa concesional agrupó numerosos recorridos en una red más racional y operativa, aumentó la cobertura al incluir servicios a poblaciones que quedaron excluidas, como las del extremo occidental de la comarca, pero a su vez excluyó a otras (Pavías e Higueras) que sí estaban contempladas en las concesiones convalidadas. Otras líneas redujeron significativamente el número de expediciones, incluyendo las que comunicaban con las principales capitales de referencia. Resulta asimismo llamativa la escasa oferta existente con el centro sanitario de referencia de toda el área, el Hospital de Sagunt.

⁹⁶DOGV, 6 de julio de 1998.

⁹⁷DOGV, 1 de julio de 1998.

⁹⁸BOE, 3 de junio de 1999.

Mapa 8. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, en DOGV, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

En todo caso, sumaban 580 kilómetros, con unas 16 expediciones de media, de las que las tres cuartas partes eran operadas por Herca, S.L. Junto a estos servicios, hay que sumar los prestados por Samar, S.A. al amparo de la concesión VAC-142 Madrid-Teruel-València, con tres expediciones diarias.

Sin contar con los tráficos de esta última línea, los datos muestran un contexto de reducción general de los servicios hacia destinos de rango superior (once expediciones, frente a las 21 de 1986).⁹⁹ Asimismo, el grueso del tráfico se decanta cada vez más hacia el área de València y Sagunt, con hasta nueve expediciones, mientras que sólo dos lo hacen hacia Castelló, y una hacia Teruel. València y su área incrementa su influencia siendo destino de nueve de las 16 expediciones (el 56%), frente al 35% de 1986, en detrimento del área de la Plana y Castelló.

Sigue reforzándose también el papel de Segorbe como centro de referencia del área, que incluye también a la vecina Altura, localidad a la que se desplaza la cabecera de las líneas hacia València. Por su parte, Segorbe era destino de cuatro líneas y parada de absolutamente todas las restantes, mientras que Viver únicamente conservaba dos servicios diarios hacia Segorbe y Castelló.

En relación con el resto de la provincia, el conjunto de servicios de esta área suponía el 10% de las líneas y el 3% de las expediciones.

⁹⁹Si bien es probable que Sanchis Deusa no tuviera en cuenta la combinación o agrupación de expediciones, por lo que indicara una cifra mayor de las que realmente se efectuaban.

Este papel de Segorbe como nodo de comunicaciones podría haberse reforzado con la construcción de la estación de autobuses que la Conselleria d'Infraestructures anunció en 2006. Aunque por entonces se contempló poder iniciar las obras en la primavera del siguiente año, en 2011 aún se estaba tramitando el estudio de viabilidad,¹⁰⁰ y sigue siendo hoy en día uno de los proyectos pendientes.

7. 1998-2018

Con la entrada en el siglo XXI, la población de la comarca experimentó un leve pero llamativo cambio de tendencia, con un inusual crecimiento demográfico de alrededor de tres mil habitantes entre 2001 y 2011, seguido de un posterior descenso. La mayor parte de aquel incremento correspondió a la ciudad de Segorbe, que sumó más de 1.300 vecinos. Crecimientos más moderados protagonizaron otros de los principales municipios de la comarca como Altura, Jérica, Navajas, Soneja o Viver, mientras que el resto presentaban, la mayoría, un estancamiento o un leve descenso. Esta localización del crecimiento demográfico especialmente en su capital comarcal reforzó, otra vez, el papel de Segorbe como centro de referencia, sin solucionar el despoblamiento y la baja densidad de las zonas más rurales de la comarca, que se ha seguido agravando en los últimos años. En consecuencia, es en estas zonas donde se localizan los servicios más deficitarios, cuyo mantenimiento resultaba sólo posible gracias a las subvenciones públicas. Las líneas de Montanejos, Gaibiel, Almedíjar, El Toro, Fuente la Reina o Torás aparecían, invariablemente, entre los servicios de débil tráfico.¹⁰¹

Caso similar era el del transporte escolar, con una gran concentración en los centros de Jérica, Viver y Segorbe. La construcción en 2005 del instituto de Jérica-Viver, como sección del IES Alto Palancia de Segorbe,¹⁰² permitió disminuir la duración de algunas de las rutas de transporte escolar de Secundaria al aliviar la concentración del alumnado en Segorbe, aunque los problemas y deficiencias del transporte escolar han sido continuos.

En 2001, la unificación de las concesiones dependientes del Ministerio de Fomento VAC-142 (Madrid-Teruel-València) y VAC-143 (Madrid-Molina de Aragón) dio lugar a la nueva VAC-149 Madrid-Molina de Aragón-Teruel-València, adjudicada igualmente a la misma concesionaria.¹⁰³ En 2018 esta concesión, convertida en la VAC-244 Madrid-Molina de Aragón-Teruel-València ha sido adjudicada al grupo International Regular Bus (IRB).¹⁰⁴

En cuanto a infraestructuras, a lo largo de la década de 2000 se ha llevado a cabo una de las

¹⁰⁰*Autobuses & Autocares*, 11 de mayo de 2006 y 6 de junio de 2011.

¹⁰¹*DOGV*, 27 de septiembre de 2006 y *Mediterráneo*, 14 de septiembre de 2001.

¹⁰²"El centro: instalaciones", IES Alto Palancia [en línea] <http://mestreacasa.gva.es/web/iesjericaviver/68> (consultado 13 de abril de 2018).

¹⁰³*BOE*, 6 de noviembre de 2001.

¹⁰⁴*BOE*, 23 de abril de 2018.

mayores actuaciones de la historia de la comarca, sólo comparable a la construcción de la línea férrea a principios del XX. Prácticamente un siglo después de aquella llegada del ferrocarril, se abrió al tráfico la A-23 o Autovía Mudéjar, siguiendo en parte el antiguo trazado de la N-234.

Los primeros tramos en entrar en servicio fueron los de Sagunt-Soneja y Soneja-Segorbe, en 1998. En 2003 se inauguró la variante de Segorbe, en 2005 el tramo hasta Jérica y Viver, y en 2007 se completó la totalidad del trazado por la provincia de Castelló.¹⁰⁵ La autovía continúa hacia Teruel y las tres capitales aragonesas, enlazando con Francia a través de Somport.

Mapa 9. Líneas del área de Segorbe en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx> (consultado 18 de abril de 2018). Elaboración propia.

La importancia de esta infraestructura para el Alto Palancia no ha sido sólo aliviar el tráfico existente en la antigua N-234, que presentaba en 1995 una IMD de 15.000 vehículos en el tramo de mayor tráfico,¹⁰⁶ excesiva dado el trazado estrecho y sinuoso de tramos como el de entre Segorbe y Estivella,¹⁰⁷ sino también mejorar la seguridad, así como otros aspectos: ha reforzado la vertebración de la comarca en su histórico eje NW-SE, ha mejorado sus comunicaciones tanto hacia València como hacia Aragón y el norte peninsular, y ha permitido reducir los tiempos de desplazamiento, especialmente entre el extremo occidental de la comarca y su centro de referencia, al salvar puntos tan conflictivos como el puerto de El Ragudo.

¹⁰⁵ *Mediterráneo*, 20 de diciembre de 2007.

¹⁰⁶ *Mapa de tráfico 1995*, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0BB4C6B1-C70B-438F-81AF-03B5C7C7934C/133478/trafico_1995_anv2.jpg (consultado 13-4-2018).

¹⁰⁷ Carmen Sanchis Deusa, "La carretera de Aragón (Sagunt-Teruel): 1791-1862", *Cuadernos de Geografía*, nº 67-68, 2000, pp. 167-189.

Mapa 10. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea], AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx> (consultado 18 de abril de 2018). Elaboración propia.

Estas mismas circunstancias han hecho que la A-23 sea otro elemento que potencia la ya histórica y varias veces referida inclinación del Alto Palancia hacia el área de València, al mejorar sustancialmente las comunicaciones con esta, con la que se une sin solución de continuidad por autovía, con una evidente disminución del tiempo de desplazamiento. Sin embargo, el trayecto hacia Castelló todavía incluye tramos por carretera de doble sentido, debiendo emplear la N-225 hasta enlazar, en la Vall d'Uixó, con las principales vías del corredor litoral (A-7).

Más tardías están siendo las mejoras de la infraestructura ferroviaria de la comarca, olvidadas por la Administración durante años. En 2009 este trazado se incluyó en el proyecto del futuro Corredor Cantábrico-Mediterráneo, realizándose desde entonces algunas actuaciones para aumentar la capacidad y la competitividad de la línea, mejorar la seguridad y reducir los tiempos de viaje, así como incorporar nuevos tráficos de mercancías. Sigue, sin embargo, pendiente, su desdoblamiento y electrificación.¹⁰⁸ La aprobación, en diciembre de 2018, de la inclusión del ramal entre Zaragoza y Sagunt del citado Corredor por parte del Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea no sólo pone de relevancia su importancia estratégica a nivel continental, sino que abre la puerta a

¹⁰⁸"Constitución del comité de seguimiento del plan integral para la mejora de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto-Valencia", Adif, 12 de julio de 2017, [en línea], <http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/Vo000A/9712EC345614B092C125815B003B6723?Opendocument> (consultado 13 de abril de 2018) y "José Blanco presenta el futuro Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad" Oficina de Información, Ministerio de Fomento, [en línea], <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/59773C14-699C-4759-B2C7-DEC44939B7BF/60271/09110402.pdf> (consultado 13 de abril de 2018).

la inversión para llevar a cabo las necesarias modernizaciones. No obstante, quedan pendientes todavía diversos acuerdos para su inclusión definitiva.¹⁰⁹

Volviendo a los autobuses, en los últimos años se ha ido aplicando una importante reducción en la oferta, con la supresión de expediciones y la clausura de líneas, a causa de la suspensión de las subvenciones a las líneas de débil tráfico. Los dos servicios diarios hacia Castelló fueron reducidos a dos semanales a partir de 2015;¹¹⁰ lo mismo que ha ocurrido en 2018 con la línea Montanejos-València. La línea de Almedíjar ha sido suprimida, mientras que el servicio a Gaibiel se presta sólo a demanda. Sólo las líneas entre Segorbe, el Port de Sagunt y València mantienen la misma oferta.

Tabla 10. Datos estadísticos de la concesión CVCS-104 entre 2010 y 2014

Año	Viajeros	Kilómetros	Expediciones	Viajeros por expedición	Recaudación (€)
2010	97.773	414.700	4.997	19,57	250.249
2011	97.726	395.310	4.997	19,56	250.119
2012	98.400	389.457	4.997	19,69	270.599
2013	96.864	359.619	4.997	19,38	276.400
2014	94.292	358.859	4.997	18,87	266.340

Fuente: Datos estadísticos Castellón, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017. Elaboración propia.

Tabla 11. Datos estadísticos del área de Segorbe en 2012-2013 y 2015-2016, por líneas en explotación

Concesión	Línea	Viajeros				Recaudación (€)			
		2012	2013	2015	2016	2012	2013	2015	2016
CVCS-104	Altura-Segorbe-València	82.624	81.731	71.010	68.374	244.484	249.502	234.138	229.377
CVCS-104	Montanejos-Segorbe	5.274	11.520	4.533	4.362	5.217	11.757	11.747	10.808
CVCS-104	Segorbe-Port de Sagunt	8.130	7.057	5.847	5.454	11.520	11.757	9.976	9.015
CVCS-104	Gaibiel-Segorbe	2.211	2.723	2.681	2.723	2.317	3.407	3.160	3.352
CVCS-104	Almedíjar-Segorbe	0	0	0	0	0	0	0	0
CVCS-104	Fuente la Reina-Segorbe	161	136	113	130	313	262	201	252
CVCS-106	Torás-Castelló	10.459	11.677	n.d.	n.d.	18.494	20.030	n.d.	n.d.
CVCS-106	Teruel-Viver-Castelló	3.306	2.571	n.d.	n.d.	19.627	12.721	n.d.	n.d.
Total		112.165	117.415	84.184	81.043	301.973	309.436	259.222	252.804

Fuente: Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-104, Conselleria d'Infraestructures, Valencia, 2015, p. 27; Projecte CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 45, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165503001/Projecte+CV-008+Alto+Palancia-Valencia-20180228.pdf/2269c4ee-1e8a-4b44-b821-9463abb71633> (consultado 14 de abril de 2018). Elaboración propia.

¹⁰⁹ Levante-EMV, 4 de diciembre de 2018.

¹¹⁰ Elperiòdic.com, 20 de febrero de 2015, [en línea], https://www.elperiodic.com/pcastellon/vecinos-toras-bejis-teresa-visto-recortada-frecuencia-linea-autobus_357061 (consultado 14 de abril de 2018).

En el conjunto de la concesión CVCS-104 se produjo un descenso de casi 3.500 usuarios entre 2010 y 2014 (tabla 10), a pesar de la recuperación experimentada en 2012. En términos porcentuales esto supuso un descenso del 3,6% de usuarios, algo superior al de la población del área, que fue de aproximadamente el 2% durante el mismo periodo. El número de viajeros por expedición también se vio reducido, si bien siguió presentando cifras por encima de la media provincial. La recaudación, sin embargo, se incrementó, a pesar del descenso de usuarios.

Al no ofrecerse estos datos desglosados por líneas, no se incluyen aquí los de la concesión CVCS-106, pues el grueso del tráfico corresponde a otra área, así como tampoco los de la concesión estatal VAC-149. Sí que están disponibles por líneas los datos de viajeros y recaudación de las concesiones titularidad de la Generalitat Valenciana que afectan a esta área de los años 2012-2013 y 2015-2016, incluyéndose en la tabla 11.

Gráfico 2. Servicios en el área de Segorbe, por destinos (verano). Años 1935-2018

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195; “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 252-253, 259 y 279-281; Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; Empresas concesionarias [en línea], AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx> (consultado 14 de abril de 2018). Elaboración propia.

Como se puede observar, el grueso del tráfico corresponde a la línea Altura-Segorbe-València, que representa en torno al 70% del total de viajeros y el 80% de la recaudación. El conjunto de líneas con destino a la provincia de València supone el 86% de usuarios, mientras que las líneas con destino a Castelló representan en torno al 12% de viajeros y recaudación. Los servicios entre Segorbe y otros municipios de su área de influencia suponen un mero 2%. Se constata así la cada

vez mayor tendencia hacia el área de València, reforzada asimismo por el ferrocarril, en menoscabo del área de la Plana, así como la disminución de los servicios entre Segorbe y otras localidades de menor rango.¹¹¹ Respecto al total provincial, los servicios de esta subárea representan aproximadamente un 2% de los viajeros y un 5% de la recaudación.

A pesar de la discontinuidad de los datos y la falta de cifras sobre algunos recorridos, en general puede apreciarse un descenso paulatino en las principales líneas. La evolución histórica se resume en el gráfico 2. Resulta igualmente notable el descenso de viajeros respecto a 1977 en los servicios entre el Palancia y la Plana, que de transportar algo más de 150.000 han pasado a sumar poco más de 30.000, contando incluso los servicios hacia Viver, Teruel y Bejís.

En marzo de 2018 se ha presentado a información pública el proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-008,¹¹² correspondiente a la que se ha denominado área funcional de la Vall del Palància, agrupando en la misma a las comarcas del Alto Palancia y el Camp de Morvedre, superando la división provincial y con una visión más integradora. El centro de referencia de esta nueva área se traslada claramente a Sagunt, quedando Segorbe como centro secundario.

Como en el resto de áreas rurales, la nueva concesión integra las rutas escolares correspondientes a su zona, convirtiéndolas en líneas regulares de uso preferente escolar, pero abiertas al público en general. Se suman estas a todos los tráficos de la antigua CVCS-104, así como algunos de la CVCS-106 y de la CVV-256 (Sagunt-València). De esta manera se optimizan los recursos y mejora la cobertura, que se extiende por primera vez a la totalidad de municipios del área, con transporte a demanda para los destinos más alejados y de menor tráfico.

Se incrementa también el número de expediciones y se refuerzan las conexiones con los principales centros de referencia y nodos de comunicaciones (València y Sagunt), manteniendo a su vez la función de Segorbe como destino y nodo de casi todos los tráficos desde municipios de menor rango del Alto Palancia y de algunos del Camp de Morvedre, desde donde se encauzan hacia el eje Sagunt-València. En menor grado, Caudiel, Jérica y Viver actúan también como nodos terciarios de su entorno.

El proyecto plantea dos escenarios, uno inicial y transitorio, que no incluye las rutas escolares, y otro escenario futuro, de aplicación en septiembre de 2020 una vez hayan vencido los actuales contratos de transporte escolar, integrando ya estas rutas. Este último contempla las siguientes líneas:

- Línea 1a: Altura-Segorbe-València (8 exp i/v L-V, 4 sábados, 2 domingos).

¹¹¹Los movimientos pendulares en el Alto Palancia han sido estudiados por Vicente Gómez Benedito, "Los desplazamientos pendulares por motivos laborales en el Alto Palancia", en *Las comarcas de interior: una perspectiva demográfica: ponencias y comunicaciones de las jornadas celebradas en 2001 en Segorbe (Castellón)*, Instituto de Cultura Alto Palancia/Seminari d'estudis de la població del País Valencià, Segorbe, 2007, pp. 199-216.

¹¹²*Projecte CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*.

- Línea 1b: Algar-Alfara-Algimia-Torres-Torres-Estivella-Gilet (1 exp i/v L-V).
- Línea 1c: Petrés-Albalat-Segart-Gilet (1 exp i/v L-V).
- Línea 1d: Estivella-Petrés (1 exp i/v L-V).
- Línea 1e: Altura-Segorbe (1 exp i/v L-V).
- Línea 1f: Altura-Segorbe (1 exp i/v L-V).
- Línea 1g: Torres-Torres-Algimia-Segorbe (1 exp i/v L-V).
- Línea 1h: Alfara-Algar-Soneja-Segorbe (1 exp i/v L-V).
- Línea 2a: Segorbe-Port de Sagunt (3 exp i/v lectivos).¹¹³
- Línea 2b: Estivella-Petrés-Gilet-Sagunt (1 exp i/v lectivos).
- Línea 2c: Estivella-Benifairó-Petrés-Albalat-Gilet-Sagunt (1 exp i/v lectivos).
- Línea 3a: Montanejos-Segorbe (2 exp i/v L-V, 3 ida jueves).¹¹⁴
- Línea 3b: Mas de Noguera-Benafer-Jérica (1 exp i/v lectivos).
- Línea 3c: Pavías-Viver (2 exp i/v lectivos).
- Línea 3d: Mas de Noguera-Caudiel-Benafer-Jérica-Segorbe (1 exp i/v lectivos).
- Línea 4a: Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v jueves; L y X a demanda).
- Línea 4b: Peñalba-Segorbe (1 exp i/v lectivos).
- Línea 4c: Matet-Segorbe (1 exp i/v lectivos).
- Línea 4d: Almedíjar-Castellnovo-Peñalba-Segorbe (1 exp i/v M y J a demanda).
- Línea 4e: Gaibiel-Matet-Algimia-Vall de Almonacid-Navajas-Segorbe (1 exp i/v lectivos).
- Línea 5a: Fuente la Reina-El Toro-Segorbe (1 exp i/v L-V, hasta Los Calpes y Puebla de Arenoso a demanda).
- Línea 5b: Fuente la Reina-Jérica (1 exp i/v lectivos).
- Línea 5c: El Toro-Viver-Altura-Segorbe (1 exp vuelta lectivos).
- Línea 5d: Fuente la Reina-Villanueva de Viver-Pina de Montalgrao-Barracas-El Toro-Viver (1 exp vuelta lectivos).
- Línea 6a: Torás-Bejís-Segorbe (1 exp i/v L-V, hasta Sacañet a demanda).
- Línea 6b: Segorbe-Chóvar (1 exp i/v L-V).
- Línea 6c: Torás-Bejís-Teresa-Viver (1 exp vuelta lectivos).
- Línea 6d: Soneja-Segorbe (1 exp vuelta lectivos).¹¹⁵

¹¹³El proyecto definitivo contempla dos expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes. *Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, p. 34.

¹¹⁴El proyecto definitivo contempla dos expediciones de ida y vuelta diarias, y una suplementaria de vuelta J y V. *Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, p. 35.

¹¹⁵El proyecto definitivo contempla una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes lectivos. *Projecte definitiu CV-008*

- Línea 6e: Chóvar-Sot de Ferrer-Segorbe (1 exp vuelta lectivos).¹¹⁶
- Línea 7a: Les Valls-playa Canet-Sagunt (1 exp i/v L-V).¹¹⁷
- Línea 7b: Canet d'en Berenguer-Sagunt (1 exp vuelta lectivos).
- Línea 7c: Playa Canet-Sagunt (1 exp vuelta lectivos).

Dejando de lado cuestiones generales a todos los nuevos servicios de transporte de viajeros por carretera, esta propuesta concreta presenta diversas y notables mejoras respecto a la actual situación, entre las que destacan:

- Total cobertura territorial.
- Mayor aprovechamiento de recursos y material móvil.
- Aumento de la oferta en los municipios de interior.
- Mejoras en la conexión con Sagunt.

Al margen de la integración de los tráficos del Camp de Morvedre, se incrementa la interconexión con áreas limítrofes del extremo occidental del Alto Mijares, mediante la línea de Montanejos, que recupera e incrementa expediciones, y la prolongación a demanda hasta Los Calpes y Puebla de Arenoso de la línea Fuente la Reina-El Toro-Segorbe.

Sin embargo, la propuesta resulta poco ambiciosa en otros aspectos, especialmente en cuanto a la coordinación con otras líneas e intermodalidad, contemplando únicamente paradas en las estaciones de ferrocarril de Segorbe y Soneja, pero no en las demás¹¹⁸. La escasa oferta actual de RENFE, por su parte, también dificulta el establecimiento de una coordinación efectiva y competitiva entre ambos medios.

Los horarios de la mayoría de líneas con destino en Segorbe permiten teóricamente un transbordo (quizá un tanto apurado) con los servicios hacia València, y con una espera de media hora para los usuarios procedentes de las líneas de Fuente la Reina y El Toro, Gaibiel y Matet. En cualquier caso, se echa en falta la existencia de un auténtico intercambiador en Segorbe que concentre las numerosas líneas que en dicha ciudad convergen, y evite la dispersión en paradas.

En los otros destinos terciarios de la comarca (Jérica, Viver), la situación es más deficiente. No se contempla coordinación alguna entre los servicios escolares con destino en esas localidades y los que se dirigen a destinos de rango superior, desaparecen los servicios hacia la capital provincial, y

Alto Palancia-Sagunt-València, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 36.

¹¹⁶El proyecto definitivo contempla una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes lectivos. *Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 36.

¹¹⁷El proyecto definitivo contempla tres expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes. *Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 37.

¹¹⁸Aunque en el escrito de respuesta a las alegaciones se indica que se considerará la estación de Caudiel como nodo intercambiador, no se modifica el proyecto inicial ni se incluye en el proyecto definitivo parada alguna en dicha estación. *Informe de alegaciones al proyecto CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 29, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167888306/Contestaci%C3%B3n+a++la+alegaciones+presentad+as_CV008.pdf/db45bc5c-68f7-4ac1-86cc-8f6d80142af9 (consultado 29 de marzo de 2019).

la inexistencia de parada en las estaciones imposibilita la intermodalidad con RENFE.

Asimismo, la oferta de servicios planteados entre el Hospital de Sagunt y los municipios de su departamento de salud está limitada a tres expediciones diarias desde Segorbe en autobús y cinco trenes, pero la falta de una adecuada conexión intermodal impide que esta oferta sea accesible para los municipios más alejados. La escasez de expediciones hacia Sagunt tampoco permite una buena coordinación con las líneas que, procedentes de otros municipios, convergen en Segorbe.

De mantenerse los actuales horarios de circulación de RENFE y los de autobuses contemplados en el proyecto provisional, la nula coordinación entre ambos medios duplica servicios a determinadas horas, mientras deja otras franjas horarias sin ninguna expedición, como muestra la tabla 12.

Tabla 12. Expediciones descendentes de autobús y ferrocarril con salida de Segorbe durante las mañanas de días laborables, según el actual horario de circulación de RENFE (2018), el previsto en el proyecto de concesión CV-008 (izq.) y el previsto en el proyecto definitivo de concesión CV-008 (dcha.). Se indican en negrita los cambios respecto al proyecto inicial.

Proyecto provisional CV-008			Proyecto definitivo CV-008		
Medio	Hora salida	Destino	Medio	Hora salida	Destino
Cercanías	6:28	Sagunt-València	Cercanías	6:28	Sagunt-València
Autobús	6:30	València	Autobús	6:30	València
Autobús	7:00	Sagunt-Port de Sagunt	Autobús	7:55	Sagunt-Port de Sagunt
Autobús	8:00	València	Autobús	8:02	València
Cercanías	9:14	Sagunt-València	Cercanías	9:14	Sagunt-València
Autobús	9:22	València	Autobús	9:22	València
Autobús	10:30	Sagunt-Port de Sagunt	Autobús	9:55	Sagunt-Port de Sagunt
Cercanías	10:31	Sagunt-València	Cercanías	10:31	Sagunt-València
Autobús	12:22	València	Autobús	10:52	València
Autobús	13:37	València	Autobús	12:22	València
Cercanías	14:30	Sagunt-València	Autobús	12:25	Sagunt-Port de Sagunt
			Autobús	13:42	València
			Cercanías	14:30	Sagunt-València

Fuente: *Projecte CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 71, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165503001/Projecte+CV-008+Alto+Palancia-Valencia-20180228.pdf/2269c4ee-1e8a-4b44-b821-9463abb71633>; *Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, p. 81, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167888306/Projecte+definitivo_CV008.pdf/94809f10-89df-49aa-a38b-ac4b8264c4c4 y “Cercanías Valencia”, RENFE [en línea] <http://www.renfe.com/viajeros/cercanias/valencia/index.html> (consultado 14 de abril de 2018 y 29 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Esto incide negativamente en la calidad de la oferta global de movilidad, y supone una mala gestión

de los recursos disponibles, que contrasta con la pretendida optimización planteada en el proyecto, que podría mejorarse sensiblemente mediante simples actuaciones en la coordinación intermodal, tanto en accesibilidad como en horarios.¹¹⁹

Por último, se desestima completamente el mantenimiento de servicios directos entre el Alto Palancia y Castelló, para los que será necesario transbordo en Sagunt.

El ferrocarril ha vertebrado históricamente la comarca, y constituye un elemento fundamental en su desarrollo. Sin embargo, la inversión en esta línea ha sido durante décadas prácticamente nula, lo que ha acabado repercutiendo en el uso de este medio. Imagen 16 (arriba izq.). Parada de un Regional en la estación de Segorbe a mediados de los 90. Imagen 17 (arriba dcha). Descendente de la línea C5 de Cercanías saliendo del apeadero de Segorbe-Arrabal en 2019. Imagen 18 (abajo). El aspecto desolador que ofrece actualmente la antigua estación de Torás-Bejís contrasta con la apuesta de futuro que los aerogeneradores representan.

Fuente: Imagen 16, fotografía de J. Plasencia, archivo *Levante de Castelló*; imágenes 17 y 18, colección del autor.

¹¹⁹ Hay que indicar que el proyecto definitivo mejora esta situación, planteando unos horarios que permiten cierta mayor coordinación, tanto con el ferrocarril como para los transbordos entre las líneas entre el interior de la comarca y Segorbe y las que, desde esa localidad, se dirigen a la costa. Todo ello, sin embargo, no resuelve la problemática apuntada en la tabla 14. *Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València*, p. 81.

8. Conclusiones

El análisis histórico de los diferentes parámetros demográficos y la oferta de servicios de transporte en el Alto Palancia muestran dos tendencias principales: por un lado, la creciente inclinación de la comarca hacia el área de València, y por otro lado, la posición cada vez más predominante de la ciudad de Segorbe, junto con su conuración, en el marco comarcal del Alto Palancia.

La primera tendencia viene marcada por diversos condicionantes históricos y geográficos, al ser Sagunt y el corredor norte de València la salida natural del valle del Palancia, además del propio poder de atracción que la ciudad de València ejerce como capital regional. Las principales vías de comunicación que han vertebrado y vertebran la comarca –el ferrocarril y la carretera, hoy autovía–, desembocan hacia València, y hacia ella se ha dirigido el grueso de las expediciones, en una proporción que ha ido en aumento con respecto hacia la que es, oficialmente, su capital provincial, Castelló. Las comunicaciones con esta se han visto siempre más dificultadas por las propias barreras orográficas existentes, hasta el punto de plantearse la artificiosidad de los propios límites provinciales, cuyo caso más notorio fue el del ahora municipio valenciano de Gátova.

A escala interna de la propia comarca, tradicionalmente los núcleos de referencia de la misma han basculado entre las localidades de Segorbe y Viver, si bien la primera siempre ha tenido una mayor relevancia. Este doble núcleo comarcal, con dos partidos judiciales, se ha reflejado en la propia red de transportes, llegando a considerarse por algunos autores la subárea de Viver, como un centro secundario dentro del área de Segorbe.

Como se ha ido viendo a lo largo del capítulo, esta realidad dual ha ido menguando a lo largo del último siglo, consolidándose Segorbe como centro comarcal indiscutible. Los movimientos demográficos y la despoblación del interior han contribuido claramente a esta tendencia, convirtiendo a Segorbe en cabecera de las líneas hacia destinos de rango superior, y a su vez destino de las líneas provenientes de localidades de menor rango.

Se erige esta ciudad, además, en un caso excepcional en el comportamiento demográfico de la comarca, caracterizado por una fuerte despoblación y una baja densidad de población, constituyendo este uno de sus principales problemas. El escaso número de habitantes trae como consecuencia una baja demanda de tráfico en una comarca que, a diferencia de la mayoría, no está mal dotada en cuanto a infraestructuras (autovía, ferrocarril), pero por las que casi no se establecen servicios.

Esta escasa demanda, a su vez, hace que no se invierta en mejorar la oferta y, en el caso del ferrocarril, adecuar la infraestructura, de manera que a la larga va quedando cada vez más obsoleta. Esto genera una espiral negativa que repercute, a su vez, en unos servicios cada vez menos competitivos y con peores parámetros, disuadiendo a los potenciales usuarios y empeorando aún

más la situación.

En una comarca como el Alto Palancia, mucho mejor dotada en cuanto a infraestructuras que el resto del interior castellonense y situada en una ruta estratégica de las comunicaciones peninsulares, disponer de una buena oferta de transporte, como parte de un plan integral mucho más amplio, permitiría sentar las bases para revertir el actual despoblamiento.

El ferrocarril debe jugar un papel clave en este proceso, que pasa necesariamente por la modernización de una infraestructura ferroviaria que ha permanecido demasiadas décadas olvidada, así como a la mejora de la oferta y el incremento de las expediciones. Pero un buen y completo servicio de autobuses resulta también indispensable como alimentador de la red ferroviaria, permitiendo el acceso a esta de las áreas más alejadas de la comarca y de menor densidad. Para lograr estos objetivos, complementariedad y coordinación entre ambos medios deben ser los criterios básicos e irrenunciables que rijan el diseño de la red de transporte de viajeros por carretera.

PARTE III
EMPRESAS Y EMPRESARIOS

Capítulo 12.

Los pioneros: 1909-1939

1. Los primeros años: 1909-1919

Las primeras líneas de automóviles surgieron, en la provincia de Castelló, en aquellas comarcas y municipios que, teniendo cierta actividad económica o administrativa, habían quedado al margen de los trazados ferroviarios establecidos durante la segunda mitad del siglo XIX. Así, municipios como Morella, Sant Mateu o la Vall d'Uixó, por citar sólo algunos, vieron seriamente comprometidas sus opciones de desarrollo al verse privados del medio de transporte por excelencia de la época: el ferrocarril.

Esta circunstancia amenazaba también, y de manera muy notable, los intereses de la burguesía local de los territorios afectados, que no tardó en buscar alternativas de transporte, sin que esto supusiera renunciar a la reivindicación de la llegada del ferrocarril a sus comarcas, como fueron los casos de l'Alcalatén o els Ports.¹

Cabe señalar además que este panorama existente en la provincia de Castelló es perfectamente extrapolable al resto de España, a juzgar por los trabajos sobre el tema de Cuéllar, Rodríguez y Coronado, Sanchis Deusa o Vert.² El establecimiento, además, de las primeras líneas de la provincia no se demoró mucho respecto a otras zonas del país, haciéndolo sólo dos años después de la inauguración, en 1907, de la línea Cáceres-Trujillo, la primera de España.³

La alternativa que, a principios del siglo XX, se empezaba a plantear, si bien muy tímidamente, era el automóvil, y en este invento es en el que esa burguesía local depositó sus esperanzas de futuro. Sin embargo, a finales de la primera década del siglo, el desarrollo tecnológico de los vehículos de tracción mecánica en general, y de los de tipo industrial especialmente, era todavía muy limitado. La Hispano-Suiza construyó su primer bastidor apropiado para uso industrial en 1908, y las

¹Carles Ripollés, "El ferrocarril", pp. 7-17

²Domingo Cuéllar Villar, *Los transportes en el sureste andaluz...*; Francisco Javier Rodríguez y José María Coronado, "Ferrocarril, carretera y territorio, los servicios ferroviarios y los servicios regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica en la provincia de Ciudad Real, 1924-1936", en Miguel Muñoz Rubio et al. (Eds.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2006; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*; Josep Vert Planas, *Els transports a Girona*, Museu del Montgrí i del Baix Ter, Torroella de Montgrí, 1994.

³José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p 111.

dificultades que entonces suponía su utilización eran numerosas, debido a numerosos factores:⁴

- Mal estado de las vías.
- Precio muy elevado de los automóviles.
- Falta de personal formado para la conducción, mantenimiento y reparación de los automóviles.
- Poco desarrollo de la técnica, con frecuentes y costosas averías.

Todos estos inconvenientes lastraron la implantación de las primeras líneas, haciendo del automóvil algo prácticamente anecdótico hasta ya finalizada la I Guerra Mundial.⁵

Los recursos materiales y humanos necesarios para la adquisición de un automóvil y el establecimiento de una línea de viajeros eran, pues, muy considerables, siendo esta una empresa con un elevado riesgo, sólo asumible con un fuerte respaldo económico y técnico, así como con una cierta garantía de tráfico en la línea prevista.

Por ello, la gran mayoría de iniciativas empresariales que se encuentran en los años 10 del siglo XX cuentan con un sólido patrocinio no sólo financiero, sino también técnico, proporcionado por el propio fabricante de los ómnibus, principalmente la casa Hispano-Suiza. Esta marca implantó, a finales de la primera década del XX, una política comercial consistente en la cesión de bastidores a las empresas de transporte de viajeros.

Este plan, promovido por el gerente y presidente de la Hispano-Suiza, Damián Mateu, pretendía a la vez que impulsar las ventas, fomentar la mecanización de las líneas de viajeros existentes. De esta manera, la Hispano-Suiza participaba en el capital social de las nuevas empresas mediante la aportación capitalizada de los vehículos, con sus correspondientes chóferes-mecánicos, mientras que el socio local se encargaba de la organización y explotación de las líneas.⁶ Si la empresa resultaba rentable, pagaba los autobuses con los beneficios de explotación, retirándose la Hispano-Suiza una vez cobrados; si, en cambio, no lograba prosperar, el fabricante retiraba los coches.

Este sistema permitió la creación, durante aquellos años, de numerosas empresas de autobuses en todo el país, ya que solventaba buena parte de los problemas antes comentados, al minimizar el riesgo para los transportistas locales. Fruto de aquella política son todas las empresas de autobuses que incluyeron en su razón social el nombre de “Hispano”, algunas de las cuales continúan en la actualidad.⁷ En la provincia de Castelló se encuadran en este caso las empresas Hispano Suiza del

⁴Josep Vert Planas, *Un segle de carrosseries gironines*, Museu del Montgrí i del Baix Ter, Torroella de Montgrí, 1992, pp. 67-68.

⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 243.

⁶A lo largo de todo el capítulo se emplea la denominación “empresa” para referirse tanto a las sociedades de diversa forma jurídica formalmente constituidas como a los particulares o empresarios individuales. Se ha optado por este término para facilitar la lectura, y debido a la indefinición que se plantea sobre la auténtica forma jurídica de muchas empresas.

⁷Josep Vert Planas, *Un segle de carrosseries gironines*, p. 68; Manuel Lage Marco, José Feliu et al, *El automóvil en España*, p. 43 y César Ariño Planchería, *De Hispano a Pegaso...*, pp. 8-13.

Maestrazgo, Hispano Cabanense, Hispano de Fuente En Segures, Hispano Lucenense o Hispano-Plana-Castellón.

Otro de los apoyos que recibieron las primeras empresas fue el del llamado Sindicato de Iniciativas, una organización inspirada en los *syndicats d'initiative* franceses que promovían medidas para el progreso y el turismo. En España se constituyeron Sindicatos de Iniciativas en diversas localidades y provincias, que auspiciaron la creación de algunas líneas de transporte terrestre, como el Ferrocarril Eléctrico de Cercedilla al Puerto de Guadarrama o, en la provincia de Castelló, la línea de ómnibus entre la capital y Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.⁸

También jugaron un importante papel a la hora de incentivar el establecimiento de líneas de automóviles los contratos para la conducción del correo que, desde el siglo XIX, adjudicaba, mediante pública subasta, la Dirección General de Correos y Telégrafos. Mediante estos contratos, Correos pagaba una cantidad anual a la empresa adjudicataria por la conducción de la correspondencia en determinada línea entre dos estafetas. Para las compañías de transporte de viajeros, estos contratos tuvieron una importancia fundamental, pues garantizaban unos ingresos fijos de explotación, minimizando el riesgo de la empresa.⁹ Hispano-Plana-Castellón, la Hispano Lucenense o la propia Hispano de Fuente En Segures fueron en su momento beneficiarias de estos contratos.

Cabe apuntar, por último, que el marco legislativo de estos primeros años era absolutamente de inspiración liberal, en la línea del que regía el transporte carretero,¹⁰ sin establecer ningún tipo de exclusividad. La Real Orden de 12 de abril de 1902 ratificó la validez de los principios del reglamento de 1857 para los transportes mecánicos, disponiendo la libertad de competencia y de establecimiento y supresión de líneas, con la sola autorización del gobernador civil.

En este contexto fue en el que, en 1909, se establecieron las primeras líneas y se crearon las primeras empresas de la provincia de Castelló.¹¹ La primera en constituirse, en enero de 1909, fue la Hispano Suiza del Maestrazgo (HISUMA), de Morella, para explotar una línea de viajeros y mercancías entre la capital de els Ports y su salida natural al mar y al ferrocarril, Vinaròs, al revelarse infructuosos todos los intentos para la creación de una línea férrea.¹² Fue promovida, con el apoyo de la Hispano-Suiza, por importantes representantes de la burguesía local que buscaban implantar un sistema de transporte moderno que rompiera el tradicional aislamiento de la comarca y

⁸Mariano Serrano, "Vía a las cumbres. El ferrocarril eléctrico del Guadarrama, camino del centenario", *Revista del Ministerio de Fomento*, nº 656, 2015, pp. 44-47.

⁹José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p 114.

¹⁰Real Decreto de 13 de mayo de 1857, aprobando el adjunto reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros, *Gaceta de Madrid* de 15 de mayo de 1857.

¹¹Los pormenores y la trayectoria de cada una de las empresas se encuentra desarrollada en los anexos posteriores.

¹²Carles Ripollés, "El ferrocarril", pp. 7-17.

diera salida a su producción industrial y minera, todavía destacada pese a estar ya en declive.¹³ Con la inauguración del servicio de ómnibus en junio de 1909, se consiguió reducir a tres horas el tiempo del viaje entre ambas localidades, permitiendo enlazar en Vinaròs con los trenes a Castelló, València y Barcelona.¹⁴

Sin embargo, la primera empresa en iniciar el servicio fue la Hispano Cabanense, del propietario de Cabanes Rafael Pelechá y promovida por el Sindicato de Iniciativas de Castelló y la Hispano-Suiza. Comunicaba la ciudad de Castelló con Sant Mateu, por entonces una villa de casi 3.800 habitantes y cabeza del partido,¹⁵ con prolongación hasta la Venta de Serafina, donde enlazaba con los coches de Vinaròs-Morella. En este caso es de suponer que primaron las razones técnicas en la elección del recorrido, por discurrir en su totalidad por la carretera de segundo orden Castelló-Zaragoza,¹⁶ no coincidente con el ferrocarril y de escasa complejidad orográfica al discurrir por un corredor natural. Su existencia, sin embargo, fue bastante efímera.

Aquel mismo año, los comerciantes castellonenses Cazador y Godes, contando también con el apoyo de la Hispano-Suiza, crearon la tercera empresa de autobuses de la provincia, denominada Hispano-Plana-Castellón. Amparándose en la mencionada libertad de creación y supresión de líneas, explotaron diversos itinerarios durante los dos años que mantuvieron la actividad: primero a la Vall d'Uixó, núcleo industrial con un importante peso demográfico con unos 9.000 habitantes;¹⁷ posteriormente a Sant Mateu y finalmente en 1910 a Albocàsser, Benassal y Vilafranca, nudo de comunicaciones y cabeza de partido el primero, destacado destino turístico el segundo e importante villa industrial la última. Esta línea se explotaba, además, al amparo de un contrato de conducción del correo por el que percibía 6.178 pesetas anuales.¹⁸

Tras un par de años sin que aparecieran nuevas iniciativas, en 1912 Russell Eckroyd Neild, propietario de un taller en Castelló, inicia un servicio de automóviles de alquiler, con el que se establecieron durante el verano de aquel año y el siguiente servicios hasta Benassal, que como ya se ha indicado era por entonces un destino vacacional en auge entre la clase acomodada valenciana.¹⁹ Aunque estrictamente no fuera este un servicio de ómnibus, se incluye en esta relación por su carácter pionero.

Con la misma finalidad, dar servicio a los agüistas de la Font d'en Segures, nació en 1913 en Benassal una empresa que, dos años después, se constituiría en la Hispano de Fuente En Segures. Sus socios fundadores fueron el médico de la villa, el doctor Monferrer, y el empresario local

¹³Carles Ripollés, "El transport públic de viatgers", pp. 8-19.

¹⁴*H. de C*, 22 de mayo de 1909.

¹⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 823-827.

¹⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 330.

¹⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 811.

¹⁸*H. de C*, 17 de mayo de 1910.

¹⁹Como se desarrolla en la obra Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*.

Gerardo Roig, junto con otros comerciantes y propietarios benasalenses, a los que se sumaron en 1915 algunos de los antiguos carreteros que explotaban trayectos coincidentes.

Precisamente su constitución en sociedad anónima vino motivada por ser este un requisito indispensable para poder acceder a las subastas de conducción del correo en automóvil, que desde 1915 se subastaron independientemente de las de carruajes. Esta sociedad consiguió un importante crecimiento durante los años posteriores, como se verá. Aquel mismo año, 1915, se implantó un servicio de ómnibus entre Castelló y la Barona, con una efímera existencia de poco más de tres meses.

Junto con Morella, el otro municipio castellonense que más había reivindicado un ferrocarril de penetración hacia el interior fue Llucena, como parte de una línea más ambiciosa entre el Grau de Castelló y Teruel.²⁰ Esta larga reivindicación, nunca atendida, hizo que sus principales promotores vieran en el ómnibus una alternativa al tren. Para tal fin se constituyó en 1916 la empresa Hispano Lucenense, con participación de la Hispano-Suiza y de diversos propietarios de l'Alcalatén, entre los que destacaba el corresponsal del Banco de España en l'Alcora Cristóbal Mascarós,²¹ y con el apoyo del diputado en Cortes Vicente Cantos Figuerola,²² que consiguió la conducción de correo en esta línea. Tras la ampliación, en 1919, del servicio hasta Cortes de Arenoso, la empresa se transformó en la sociedad anónima Auto Exprés, en la que entraron nuevos socios, todos ellos propietarios y comerciantes de las localidades de tránsito.²³

La buenas cifras de tráfico que presentaba la línea Morella-Vinaròs y su rentabilidad hacían apetecible su explotación por otras empresas, aprovechando la libertad de competencia consagrada en la legislación vigente.²⁴ Este fue el caso de la sociedad anónima vinarocense La Confianza, del destacado político local Felipe Ferrer, que explotó esta línea a lo largo de 1918 en competencia directa con HISUMA, obteniendo además la conducción del correo.²⁵ Pese a estas halagüeñas circunstancias, el servicio fue suspendido en noviembre de aquel mismo año.

Llegados a este punto, se pueden trazar de forma bastante clara las características principales que determinaron la creación de líneas y empresas durante la primera década de automoción castellonense.

²⁰Ernest Nabàs Orença, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 20-21; Carles Ripollés, "El ferrocarril", pp. 7-17.

²¹*Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, Madrid, 1919, [en línea], https://archive.org/stream/anuariofinancier1919unse/anuariofinancier1919unse_djvu.txt (consultado 19 de marzo de 2017).

²²*H. de C.*, 18 de noviembre de 1916.

²³*H. de C.*, 27 de septiembre de 1919 y 24 de diciembre de 1919.

²⁴*H. de C.*, 6 de septiembre de 1911.

²⁵*H. de C.*, 30 de enero de 1918.

No es abundante el material gráfico que se conserva de las empresas pioneras, debiendo conformarse en muchos casos a los anuncios y sueltos de prensa. Imagen 1 (arriba izq.). Anuncio del nuevo servicio a Sant Mateu de la empresa Hispano-Plana-Castellón, en agosto de 1909. Imagen 2 (arriba dcha.). Primera convocatoria de Junta General de HIFE, en 1916. Imagen 3 (abajo izq.). Anuncio del efímero servicio de la Barona, en agosto de 1915. Imagen 4 (centro dcha.). Anuncio de Baltasar Lavall en la Guía Comercial de 1921. Imagen 5 (abajo dcha.). Vista actual del "Garaje del inglés" de Russell Eckroyd Neild, en la calle Luis Vives de Castelló.

Nueva línea de Automóviles
ENTRE SAN MATEO y CASTELLÓN

SERVICIO RAPIDO

Salida de San Mateo á las	7 mañana.
Llegada á Castellón " " "	10 " "
Salida de Castellón " " "	3 tarde.
Llegada á San Mateo " " "	6:45 " "

En Cuevas de Vinromá enlaza con el coche Correo de Alcalá de Chivert á Villafranca del Cid.

Esta nueva Empresa cuenta con dos omnibus-automóviles para el mejor y seguro servicio de los señores viajeros.

La Hispano Fuente-En-Segures
Sociedad Anónima Benasal

Se convoca a los señores accionistas de esta Sociedad a Junta general ordinaria para el día 4 de Febrero próximo y diez horas de su mañana en su domicilio, calle de Valencia, número 2, con objeto de cumplimentar lo que se dispone en el artículo 16 de los estatutos porque se rige esta Compañía.

Se advierte a los señores accionistas que tengan en cuenta lo que preceptúan el artículo 10 y siguientes de los mencionados estatutos.

Benasal 18 Enero 1916.

El gerente
GERARDO ROIG.

Línea de Automóviles de Barona á Castellón

HORAS DE SALIDA

Barona	a las 9 mañana
Castellón	a las 2 tarde.

PARADAS

- 1.ª En la administración donde se expenderán los billetes, Comercio de Tejidos de don Antonio Ripollés (Puerta del Sol) en los bajos del Hotel de la Paz.
- 2.ª Frente a la Posada de S Juan.
- 3.ª En la carretera de Morella, tienda del Roig.

NOTA.—Serán siempre preferidos los viajeros que más largo recorrido hagan.

Alquiler de Automóviles

BALTASAR LAVALL

Garage: 4, Asensi, 4.-Castellón

Fuente: Imagen 1, *H de C.*, 17 de agosto de 1909; imagen 2, *H de C.*, febrero de 1916; imagen 3, *H de C.*, 19 de agosto de 1915; imagen 4, *Guía comercial de Castellón 1921*; imagen 5, colección del autor.

- La creación de empresas corresponde exclusivamente a las burguesías locales, siendo la iniciativa normalmente societaria, y pocas veces individual. De las siete empresas creadas durante aquella década, cuatro de ellas acabaron adoptando la forma de sociedades anónimas. Esta forma jurídica era, además, la de las tres empresas que continuaban en activo en 1920.
- Todos los propietarios o socios de las nuevas empresas son comerciantes, políticos, industriales, propietarios o destacados profesionales, con intereses y una actividad previa en otros sectores, salvo los antiguos carreteros absorbidos por HIFE que se integraron en la compañía.
- Contaron casi siempre con la ayuda de la Hispano-Suiza y con el apoyo puntual de alguna otra institución, como el Sindicato de Iniciativas. Además, todos ellos buscaron asegurar la rentabilidad de su explotación mediante los ingresos fijos que proporcionaban las conducciones de correo, siendo estos contratos absolutamente fundamentales para determinar la subsistencia, e incluso la creación, de las empresas.
- Los itinerarios establecidos respondían directamente a los intereses de las comarcas y municipios que, teniendo cierta actividad económica o cierto peso demográfico, habían quedado fuera de la red ferroviaria (Morella, Benassal, Vilafranca, la Vall d'Uixó...). Esta circunstancia no sólo garantizaba un volumen de tráfico que facilitara la rentabilidad de la línea, sino que favorecía los intereses de las respectivas burguesías locales, que a su vez habían sido, en muchos casos, las promotoras de su establecimiento. Obtenían así estos empresarios un doble beneficio, sumando el que les proporcionaba este nuevo negocio del transporte con el de los otros sectores en los que tenían intereses.

La falta de información al respecto no permite trazar ninguna teoría plenamente sólida acerca de la causa que provocó la desaparición de algunas empresas (Hispano-Plana-Castellón, Hispano Cabanense, Automóvil a la Barona, La Confianza), pero se pueden apuntar algunas causas que aparecen como recurrentes, entre ellas los graves problemas técnicos de los vehículos y la carencia o pérdida de un contrato de conducción de correo.

De esta manera, las empresas pioneras intentaron hacer frente a los múltiples inconvenientes y problemas que presentaba, a principios del siglo XX, el establecimiento de un servicio de automóviles, y que se han comentado al principio del capítulo. El apoyo técnico de la Hispano-Suiza y los ingresos fijos que suponían las conducciones de correo resultaron imprescindibles para afrontar, con ciertas garantías, el reto que suponía iniciarse en un sector desconocido como el de la tracción mecánica. No obstante, el respaldo económico necesario para llevar a cabo una iniciativa de este tipo estaba sólo al alcance de aquellos con más recursos. Una situación que empezará a cambiar radicalmente a partir de los años 20.

2. La transformación del sector carretero: 1920-1924

El panorama automovilístico castellanense y español experimenta algunos cambios significativos ya desde el mismo año 1920, en que se disparan las matriculaciones, hasta el punto de matricularse en la provincia de Castelló tantos automóviles como durante toda la década anterior. Situación similar se da en las otras provincias valencianas a lo largo de toda la década, como apunta Sanchis Deusa.²⁶ Este hecho muestra el inicio de una tímida generalización del automóvil, fundamentada principalmente en las mejoras técnicas conseguidas y en su abaratamiento, haciéndolo asequible a más sectores sociales.

Esta bajada de precios se debió en buena medida a que la finalización de la I Guerra Mundial obligó a los grandes fabricantes europeos a reorientar su producción hacia el mercado civil, lanzando nuevos modelos producidos en grandes series. A esto se sumó la llegada a España de Ford, que inauguró en 1920 una fábrica en Cádiz, trasladada tres años después a Barcelona.²⁷ Todo ello, unido a la devaluación del dólar y a la política arancelaria española, nada proteccionista, provocó una irrupción de marcas extranjeras que amenazó la hegemonía de la que, hasta entonces, gozaba la Hispano-Suiza.²⁸

Mientras que en plano legislativo no se registró ninguna novedad en estos primeros años de la década, la red viaria sí que experimentó una progresiva mejoría, gracias al impulso que supuso el Plan Gasset de 1914, si bien el firme de estas vías aún no estaba plenamente adaptado a la circulación de automóviles.²⁹ Se observa, pues, que del listado de inconvenientes que dificultaban el establecimiento de líneas y la creación de empresas de automóviles, expuesto al principio del anterior subapartado, prácticamente todos habían sido removidos o minimizados: el elevado coste y los problemas técnicos de los primeros automóviles habían sido en buena medida resueltos, y la carencia y mal estado de las vías estaban siendo lentamente subsanados.

El transporte mecánico de viajeros por carretera estaba dejando de ser una arriesgada y costosa empresa necesitada de importantes apoyos técnicos y financieros, por lo que aumentó significativamente el número de empresarios que se iniciaron en el sector, apareciendo nuevos perfiles hasta entonces desconocidos que se sumaron a los ya existentes. Paralelamente, se multiplicaron los itinerarios, con nuevas líneas cuyas características diferían de las establecidas en la década anterior: aparecieron las de corto recorrido, con menor densidad de tráfico e, incluso, algunas coincidentes con el ferrocarril.

²⁶Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 243.

²⁷Manuel Lage Marco, José Feliu et al, *El automóvil en España*, p. 77.

²⁸Manuel Lage Marco, José Feliu et al, *El automóvil en España*, pp. 104-108.

²⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 27-28; Juan Chiva Beltrán, "Vertebración de un territorio. De los caminos históricos a las carreteras nacionales", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 32 y Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 92.

En cuanto a las empresas, se experimentó una auténtica eclosión de pequeñas compañías, de las que se tratará seguidamente, aunque siguieron constituyéndose potentes sociedades anónimas promovidas por destacados elementos de la burguesía de algunos municipios. Este fue el caso de la sociedad anónima Autos Vallduxense, constituida en 1921 en la Vall d'Uixó. Aunque su accionariado acabó teniendo una extensa base social entre los vecinos del municipio, la iniciativa para su creación correspondió a industriales y políticos vallduxenses.³⁰ Comenzó operando una línea a Castelló, ampliando los servicios a les Valls y Nules.

Por su parte, entre las sociedades constituidas la década anterior, HISUMA mantenía sin grandes variaciones sus servicios, haciendo frente a la puntual competencia que le surgía; la Hispano Lucenense se convertía en Auto Exprés, S.A., como ya se ha visto, mientras que HIFE iniciaba un fuerte crecimiento con nuevas líneas e hijuelas, una expansión hacia Cataluña y el Bajo Aragón con una nueva sede en Tortosa, y la absorción de algunas empresas.³¹

Junto a estas, surgieron durante estos primeros 20 numerosas iniciativas empresariales, algunas de las cuales presentaban características novedosas. Por un lado se encuentran empresas que responden a la iniciativa particular de algún destacado empresario local, con intereses en otros sectores y un amplio respaldo económico, que les permite una irrupción potente en el mercado, aunque generalmente poco prolongada en el tiempo, seguramente por no conseguir la rentabilidad esperada. Los casos más evidentes son los del empresario, político y comerciante vinarocense Eduardo Torres o el del industrial y comerciante vila-realense José Arrufat, con sendas ambiciosas aunque fugaces apuestas para establecer diversas líneas entre sus municipios y otros colindantes en 1920 y 1922 respectivamente.³² También se podría incluir en este apartado al del industrial, financiero y político segorbino Heliodoro Gil, que entre 1921 y 1922 estableció diversas líneas por la comarca y hasta Sagunt, desapareciendo posteriormente. Cabe señalar que Gil, junto con Torres, fueron los primeros en arriesgarse a establecer una línea de automóviles coincidente con el ferrocarril, todo un desafío que da muestra de los avances técnicos que había experimentado la automoción en aquellos años.

Mayor trayectoria tuvo la empresa de Francisco Traver, de Sant Mateu, surgida en 1923, y que acabó explotando una línea entre Catí y Vinaròs. Aunque su situación económica no parece tan sólida como la de los anteriores, el ímpetu con el que inició sus servicios y la flota que reunió en pocos años da a entender que, o bien disponía de abundantes recursos, o bien contaba con un amplio respaldo económico entre sus vecinos.

De características similares a algunas de las empresas nacidas durante la década anterior, se encuentran algunas sociedades de forma jurídica poco clara, constituidas en diversos municipios por

³⁰Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 36-37.

³¹*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 26-28.

³²Para evitar una excesiva reiteración de notas, la trayectoria de cada una de estas empresas y empresarios, así como las fuentes consultadas, se detallan en el anexo 2.

parte de grupos de comerciantes y empresarios locales. Su trayectoria en casi todos los casos es efímera. En este grupo cabe citar las siguientes:

- Peñagolosa Automóvil, de Vistabella. Explota la línea entre esta localidad y Castelló entre 1920 y 1921, cuando es absorbida por HIFE.
- Luis Rebullida y José Sorribas, de Castelló. Comerciante el primero y mecánico el segundo, establecen en 1921 una línea a la Vall d'Uixó, con servicio durante unos pocos meses. Rebullida se integrará en AVSA, mientras que Sorribas se establecerá por su cuenta, con líneas Artana-Nules y Nules-Castelló en 1922 y 1923.
- Transportes Automóviles en la Plana y Maestrazgo, de Castelló, y presidida por José Soler Oliva. Explotaba las líneas Borriana-Castelló-Grau en la Plana y Albocàsser-Benicarló-Peníscola entre 1921, aproximadamente, y 1923. Continúa después como empresario individual, únicamente en la línea Castelló-Grau; la de Borriana pasa a manos de HIFE.
- Autos Sierra de Espadán, de Eslida. Explotaba en 1922 una línea entre esta localidad y Nules, posteriormente adjudicada a HIFE.
- Automóviles Albocàcer-Benicarló, de Benicarló. Explota la línea homónima al menos en 1923. En 1925 fue absorbida por HIFE.
- Fuente Santa Cristina de Artana. Solicitan en 1923 una línea entre esta localidad y Nules.
- Tomás Martí y José Mampel, de Sorita. Martí era oficialmente labrador, se desconoce la ocupación de su socio, aunque se hicieron con una flota significativa. Explotaron una línea con Morella entre 1923 y finales de los años 40.
- Virgilio Verge y Francisco Fenollosa, de Rossell. Propietarios y políticos locales que explotaron entre 1924 y 1937 una línea entre esta localidad y Vinaròs

Junto a estas iniciativas surgieron otras de naturaleza individual más modesta, aunque en algunos casos con un recorrido bastante más prolongado en el tiempo. Por su origen cabe distinguir entre las siguientes:

- Pequeños empresarios locales, que regentaban negocios no relacionados con el sector:
 - Celestino Aznar, de Vilafranca. Tratante de caballerías e industrial textil, establece en 1920 servicios mixtos a Castelló, en activo durante pocos años.
 - José María Recatalá, de Borriana. Industrial, establece en 1920 servicios mixtos al Grau de Castelló, sin continuidad.
 - Cristóbal Granell, posadero de l'Alcora. Estableció un servicio mixto a Castelló en 1921, sin continuidad.

- José María Martínez, posadero y cochero de Segorbe, comienza a explotar en 1921 la línea Navajas-Cueva Santa. Fue socio fundador de la futura Expreso Segorbina.
- Gonzalo Górriz, comerciante y político de Viver, establece en 1922 diversos servicios en la comarca, sin continuidad.
- José Agramunt, de Sant Mateu. Abogado y probablemente representante de diversos comerciantes locales, establece en 1923 un servicio mixto a Vinaròs.
- Miguel Tusón, comerciante de Montán, establece en 1923 el servicio Caudiel-Montanejos, sin continuidad.
- Ramón Verge, comerciante de Canet lo Roig. Establece en 1923 una línea mixta a Vinaròs, sin continuidad.
- Gabriel Amela, comerciante y peatón de Cincorres. Explotó entre 1924 y 1934 un servicio mixto a Morella.
- Antonio Castell, comerciante de Peníscola, establece en 1924 una línea entre su localidad y Vinaròs, que explota hasta 1927.
- Inocencio Montaña, posadero Segorbino, establece en 1924 servicios a la estación.
- Benigno Montañés, comerciante de Vilanova d'Alcolea. Solicitó en 1924 un servicio mixto a Castelló, sin continuidad.
- Antiguos carreteros, peatones y ordinarios, que se reconvierten a la tracción mecánica (además de los ya citados Gabriel Amela y José María Martínez):
 - Vicente Aragó, transportista carretero del Grau de Castelló, estableció un servicio entre Castelló y el Grau entre 1920 y 1922.
 - Vicente Fornés, transportista carretero del Grau de Castelló, intentó establecer diversas líneas en la provincia entre 1920 y 1923.
 - Manuel Macías, carretero de Montanejos, transformó en 1921 la línea de diligencias que explotaba entre Montán y Caudiel a la tracción mecánica. Se mantuvo en activo hasta 1969.
 - Manuel Noguera, transportista carretero de Viver, reconvirtió en 1922 la línea de diligencias que explotaba a la estación a la tracción mecánica. Se mantuvo en activo hasta 1939, cuando se integró en AVSA.
 - Vicente Ballester, ordinario de Cervera del Maestre, en 1923 reconvirtió a la tracción mecánica el servicio que prestaba a Vinaròs con el apoyo de otros vecinos. En activo hasta 1924.
 - Hilario Boix, ordinario de la Jana, en 1924 reconvirtió a la tracción mecánica el servicio que prestaba a Vinaròs, transformándola en una línea mixta. En activo hasta 1925.

- Antonio Furió, transportista carretero de Fanzara, con líneas a Onda y Castelló. Con el apoyo de algunos socios se reconvirtió en 1924 a la tracción mecánica, estableciendo un servicio mixto Fanzara-Onda. La actual compañía Furió, S.L. es su heredera.
- Empresarios con actividad anterior desconocida:
 - Vicente Bellés, de Vilanova d'Alcolea. Solicitó en 1920 establecer un servicio mixto a Castelló. No se encuentran más datos.
 - José Vidal, de Vilafranca. Junto con otro(s) socio(s), estableció en 1920 un servicio mixto a Castelló. Sin continuidad.
 - Alfredo Mallol, de Forcall. Estableció en 1922 un servicio mixto entre Sorita y Morella, y obtuvo aquel mismo año la conducción del correo entre esta ciudad y Forcall. No se encuentran más datos a partir de esa fecha.
 - Manuel Porcar, de la Vall d'Uixó. Junto con otro socio explotaron un servicio mixto a Castelló entre 1922 y 1923.
 - Pedro Asensio, de Morella. Explotó entre 1923 y 1930, probablemente junto con otro socio, una línea mixta con Alcañiz.
 - Pedro Casaña, de Castelló. Establece en 1923 el servicio Castelló-Borriana, y solicita Nules-Onda. Sin continuidad.
 - Joaquín Edo, solicitó en 1923 establecer un servicio de viajeros entre Albocàsser y Castelló. No se encuentran más datos.
 - Francisco Sanchis, de Vila-real. Solicitó en 1924 las líneas Tales-Castelló y Vila-real-Castelló. No se encuentran más datos.
 - José Sorolla, de Cinto Torres. Solicitó en 1924 una línea mixta a Morella, sin que conste su puesta en marcha. No se encuentran más datos.

Se crearon en total en estos primeros cuatro años de la década de 1920 41 nuevas empresas, seis veces más que en el anterior periodo de 1909-1919, cuando se fundaron sólo siete. Por otra parte, de las 41 creadas, acabaron la década con actividad nueve, por lo que casi el 80% tuvo una duración menor de 10 años, un 68% se mantuvo en activo al menos tres y hasta un 34% de las empresas no llegó a cumplir el año. Barreda señala como principales causas de abandono las malas condiciones de la red viaria, las deficiencias y problemas en los recambios y combustibles (desabastecimiento, mala calidad) y la oscilación del tráfico de viajeros y mercancías; un descenso inesperado de la recaudación podía suponer el cierre de una empresa poco sólida económicamente.³³

Las mayores facilidades técnicas y económicas para acceder al automóvil, la libertad para la creación y supresión de líneas establecida por la legislación vigente, y la inexistencia de ningún tipo

³³Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

de exclusividad, provocó una eclosión de nuevas empresas, entre las que se entabló, en muchos casos, una feroz competencia que mermó su rentabilidad, hasta hacerlas completamente inviables. Especialmente complicada se volvió la situación para las empresas adjudicatarias de una conducción de correo, hasta entonces una garantía para su subsistencia que se había transformado en un pesado lastre.

El conductor del correo, sujeto a itinerario y horario fijos, se ve arruinado por cualquier competidor circunstancial que, utilizando la posibilidad de señalar libremente horas y paradas, aprovecha las temporadas de tráfico máxime para su provecho, dejando al conductor del correo la obligación de sostener sus transportes en toda época, incluso en aquellas en que es su negocio ruinoso.³⁴

Esta situación, general en toda España,³⁵ viene perfectamente descrita en la exposición previa al Real Decreto de 4 de julio de 1924, que reglamentaría los servicios públicos de transportes mecánicos rodados mediante un nuevo marco de carácter concesional, precisamente para acabar con esa situación de libre concurrencia que amenazaba la continuidad de las empresas y los servicios. De esta nueva reglamentación, que generó un gran cambio en el sector, se trata más detalladamente en el subapartado siguiente.

Centrándose en el periodo 1920-1924, se observa cómo se ha producido al principio un importante auge en la creación de empresas, así como una ampliación de la base social de los empresarios, en varios sentidos. El perfil tradicional representativo de la década anterior (destacado empresario con intereses en otros sectores que constituye, generalmente junto con otros socios, una empresa de transportes) se amplía con la entrada, por una parte, de empresarios con una sólida posición económica que se establecen individualmente y, por otra, de otros empresarios de menor nivel, propietarios de pequeños negocios que, individualmente o en sociedad, se inician también en el sector. De estos últimos se trata más ampliamente en el siguiente subapartado.

En otro sentido, esta base social del transportista se amplía también con la conversión de antiguos carreteros, que dan el salto de la tracción sangre a la mecánica, aprovechando el abaratamiento del automóvil. Este grupo, aún siendo minoritario (sólo siete de las 41 empresas creadas responde a este perfil) es realmente significativo. La iniciativa de creación de estas empresas ya no es, por tanto, exclusivamente burguesa, o cuanto menos se ha visto ampliada hasta abarcar, también, a la pequeña burguesía local.

En cuanto a la naturaleza de las líneas, se observan dos tendencias en su establecimiento. Por un lado, aquellas que se crean en vista únicamente de su presunta rentabilidad, tuvieran o no relación territorial con la empresa explotadora. Esta política, que ya se observa en el periodo anterior con empresas como Hispano-Plana-Castellón, se amparaba en la libre concurrencia para establecer y

³⁴Exposición previa al Real Decreto de 4 de julio de 1924, en *Gaceta de Madrid*, 5 de julio de 1924.

³⁵Como demuestra el hecho que el gobierno de Primo de Rivera modificara la legislación para atajar el caos que se había generado en muchas líneas.

suprimir los servicios a criterio de la empresa, buscando las líneas de posible mayor tráfico, pero que eran también las de mayor competencia. Se encuentran muchos ejemplos de este tipo, protagonizadas por empresarios de toda extracción y procedencia, desde los de mayores recursos (José Arrufat, Eduardo Torres) hasta los más humildes (Vicente Fornés).

Por otro lado, el de las líneas establecidas por empresas con una mayor vinculación territorial, que explotaban líneas entre su localidad y una serie de destinos concretos: la capital provincial o centro de referencia (Castelló, Morella, Vinaròs), o el ferrocarril (Nules, Caudiel). A diferencia de la “promiscuidad” de las referidas en el párrafo anterior, con continuos cambios y abandonos en el servicio, estas presentan una mayor estabilidad, truncada únicamente, en su caso, por el cese de actividad. La competencia en estos itinerarios también suele ser menor.

Por último, se considera conveniente resaltar que un buen número de las líneas establecidas en esta etapa tienen carácter mixto, transportándose (en un mismo vehículo o en vehículos específicos) tanto mercancías como pasajeros. Será ésta una tendencia que continuará a lo largo de la siguiente década, si bien irá disminuyendo a medida que vayan especializándose los diversos empresarios.

En todo caso, mientras coexisten ambos servicios en una misma empresa, su forma de prestación depende habitualmente del tamaño de las mismas: las más pequeñas, con uno o pocos vehículos, combinan ambas cargas mediante camiones-berlina, sobre los que se trata en un breve apéndice al final del capítulo. Las empresas de mayor tamaño, con flotas más numerosas, son las primeras en segregar cargas, con camiones específicamente para mercancías y autobuses para viajeros y equipajes (si bien el concepto que por entonces se tenía de equipaje era bastante más amplio del actual).

3. El marco concesional y la coordinación ferroviaria: 1924-1936

La segunda mitad de la década de los 20 vino marcada de manera especial por la aprobación, mediante Real Decreto de 4 julio de 1924, del mencionado reglamento de servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias. Se establecía así un nuevo marco legislativo que determinaría profundamente el futuro del sector, y del cual el actual es heredero.

Este reglamento sustituía la anterior legislación de inspiración liberal por una claramente intervencionista, suprimiendo la libre competencia y la libertad de establecimiento y supresión de líneas e instaurando un sistema concesional. De esta manera, las líneas regulares pasaban a considerarse un servicio público titularidad de la Administración, cuya explotación podía adjudicar mediante concesión exclusiva.³⁶

Como se ha adelantado en la introducción, se estableció una tipología de los servicios,

³⁶El texto íntegro del reglamento se puede consultar en la *Gaceta de Madrid* de 5 de julio de 1924. Gómez Puente realiza un análisis más pormenorizado en su obra (Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 119-123), como también José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, “El transporte regular de viajeros por carretera en España...”, pp. 111-137.

distinguiendo entre los de clase A (regulares de viajeros), B (de itinerario fijo no regulares), C (urbanos), D (discrecionales) y E (mercancías), siendo los de clase A otorgados mediante pública subasta o licitación. Los de clase B, D y E mantuvieron la consideración de actividad libre reglamentada, sometida a autorización administrativa, mientras que los de clase C pasaron a depender de los respectivos ayuntamientos. En el caso de estos servicios, la exclusiva estaba supeditada a su necesidad y conveniencia.³⁷

Este nuevo sistema concesional obligó a las empresas y particulares que hasta entonces explotaban alguna línea a presentarse a las subastas de las respectivas concesiones si querían seguir operando en ellas, gozando de derecho de tanteo aquellas que ya venían prestando servicios en la línea por la que pujaban. Sin embargo, una vez celebrada la subasta, sólo una de las posturas resultaba adjudicataria de la concesión, si bien se otorgó una moratoria de cinco años para las no adjudicatarias.

En los años siguientes se sucedieron numerosas disposiciones legales modificando algunos detalles o enmendando errores, pero sin variar el espíritu de la nueva política concesional. No obstante, estas reglamentaciones posteriores también tuvieron sus consecuencias en el sector. Especialmente la publicación del Real Decreto de 7 de octubre de 1930, que suspendió el otorgamiento de nuevas concesiones de clase A, al tiempo que autorizó el establecimiento de servicios regulares sin exclusividad sobre rutas nuevas y, sobre todo, el Decreto de 20 de mayo de 1931, que declaró la libre circulación de todos los coches dedicados a servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías.³⁸ Este decreto supuso, en la práctica, una «liberalización encubierta»³⁹ que impulsó a muchos empresarios a establecer numerosos servicios, de facto, regulares. Este resquicio legal fue casi cerrado en 1932 mediante el decreto de 30 de marzo, que suspendió también la concesión de servicios de clase B.⁴⁰ Sin embargo, siguieron autorizándose algunos servicios denominados “tolerados” en principio de carácter excepcional pero que en la práctica, de nuevo, volvieron a convertirse en un coladero para servicios regulares encubiertos.⁴¹ Los decretos de 1936 vinieron a ordenar, ya en la inmediata preguerra, estos abusos.⁴²

³⁷Art. 74 de la Real Orden de 11 de diciembre de 1924, desarrollando el Real Decreto de 4 de julio de 1924 (*Gaceta de Madrid*, 16 de diciembre de 1924).

³⁸Art. 1 del Real Decreto de 7 de octubre de 1930 suspendiendo por ahora las concesiones de servicios regulares, clase A. de transportes mecánicos por carretera (*Gaceta de Madrid*, 9 de octubre de 1930) y Decreto de 20 de mayo de 1931, disponiendo se proceda al examen y revisión de todas las concesiones otorgadas de servicios regulares de transportes por carretera de clase A, actualmente en circulación; y declarando la libertad de circulación por todas las carreteras de España de los ómnibus-automóviles dedicados a servicios irregulares, eventuales y sin itinerario fijo, de alquiler, y que se realicen libremente en coches mixtos, o solamente de pasajeros, los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías (*Gaceta de Madrid*, 21 de mayo de 1931).

³⁹José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 119.

⁴⁰José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 121.

⁴¹Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 168-169.

⁴²Principalmente el Decreto de 24 de febrero de 1936 derogando el Decreto de 19 de Julio de 1934 sobre concesión de

La otra novedad legislativa que afectó al sector fue la adopción, progresiva a lo largo de los años 20 y toda la década de los 30, de medidas de coordinación del transporte mecánico por carretera con el del ferrocarril, como parte de una política de proteccionismo ferroviario impulsada por las presiones de las poderosas compañías ferroviarias, ante la amenaza que, cada vez más, les suponía el automóvil.⁴³

Como ya se ha comentado en el subapartado anterior, el desarrollo tecnológico y el abaratamiento que desde principios de los 20 estaba experimentando el automóvil, unido a la mejora de la red viaria, había propiciado su generalización. Esta mejora de la capacidad técnica de los automóviles, además, los puso en condiciones de competir incluso con el ferrocarril en trayectos coincidentes, algo impensable poco tiempo atrás.

La aprobación, en 1926, del Circuito Nacional de Firms Especiales, con la mejora de 7.000 kilómetros de las principales carreteras españolas,⁴⁴ junto con la apertura de nuevas vías por parte de las entidades locales,⁴⁵ vino a abundar en esta dinámica, al mejorar las condiciones de circulación de los automóviles. Esto permitió, en la provincia de Castelló, la aparición de nuevas líneas entre Castelló y València y Vinaròs, competidoras directas de los servicios de Norte.

La amenaza que esto suponía para las ferroviarias desembocó en la adopción de medidas proteccionistas, que reforzaran el carácter complementario y subsidiario del transporte por carretera respecto al ferrocarril. Las actuaciones más destacadas en este sentido fueron, primero, el reconocimiento del derecho de tanteo de las ferroviarias para los nuevos trayectos;⁴⁶ posteriormente,

la aplicación de un canon de coincidencia;⁴⁷ un año después la suspensión de nuevos servicios de clase A;⁴⁸ y, finalmente en 1934, la autorización para el otorgamiento a las compañías ferroviarias de los servicios de clase A coincidentes,⁴⁹ suspendida dos años después por decreto de 24 de febrero, ante el temor que las ferroviarias liquidaran «sus propias explotaciones a costa de los mencionados transportes»,⁵⁰ refiriéndose en este caso al autobús. No obstante, las ferroviarias

líneas de transporte por carretera, de la clase A, a las Compañías de Ferrocarriles (*Gaceta de Madrid*, 26 de febrero de 1936).

⁴³Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 151-172.

⁴⁴Cabe recordar que en la provincia de Castelló sólo incluyó la carretera general Almenara-Vinaròs (Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 26-29).

⁴⁵Como la conclusión de la carretera Castelló-Puebla de Valverde (Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 29).

⁴⁶Art. 5 del Real Decreto de 22 de febrero de 1929 sobre servicios de transporte por carretera (Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 156-158) aunque sin efectos prácticos en lo que a concesión de líneas se refiere en la provincia de Castelló.

⁴⁷Art. 1 Real Decreto-ley de 21 de junio de 1929 (Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 158)

⁴⁸Art 1 Real Decreto-ley de 7-10-1930 (*Gaceta de Madrid*, 9 de octubre de 1930).

⁴⁹Decreto de 19 de julio de 1934, facultando al Ministro de este Departamento para que, previo informe de la Comisión de Coordinación de transportes, pueda otorgar a las Compañías ferroviarias que lo soliciten concesiones de las denominadas en la legislación vigente de la clase A (*Gaceta de Madrid*, 20 de julio de 1934).

⁵⁰Justificación del Decreto de 24 de febrero de 1936 (*Gaceta de Madrid*, 26 de febrero de 1936).

consiguieron durante aquel periodo la concesión exclusiva de numerosas líneas. Norte y MZA,⁵¹ en este sentido, constituyeron la Sociedad de Ferrocarriles y Autobuses Combinados (FAC), a través de la cual se firmarían los contratos de explotación de estos trayectos. Así, líneas como las de Castelló-València y Castelló-Vinaròs, siguieron operadas por las mismas empresas que lo habían hecho hasta entonces (HIFE y AMSA), si bien desde entonces lo hicieron arrendadas por FAC.

Como consecuencia de todo ello, la estructura del sector, en Castelló y en el resto de España, sufrió algunos cambios en los años inmediatos, con la consolidación de las empresas que resultaron concesionarias y la paulatina desaparición de las que no, que acabaron siendo absorbidas, en algunas ocasiones, por las primeras. En cualquier caso, el ritmo de creación de nuevas empresas no se detuvo, como se verá.

La trayectoria de las empresas creadas en los años anteriores y que en 1924 seguían en activo fue hasta 1936 la que se relata:

- José Agramunt: le fue denegada la línea.
- Gabriel Amela: consiguió la adjudicación de la línea, que transfirió en 1933.
- Auto Exprés: perdió la concesión de la línea de Cortes de Arenoso, que fue adjudicada a HIFE. Fue disuelta la sociedad en 1936.
- Pedro Asensio: obtuvo la concesión de la línea, que explotó hasta 1930.
- AVSA: resultó adjudicataria de las concesiones de las líneas que operaba, consiguiendo también la exclusiva en las líneas desde la Vall a València, Moncofa y Viver.
- Hilario Boix: no consiguió la concesión, integrada en la de Vinaròs-Morella de HISUMA.
- Antonio Castell: consiguió la concesión, aunque en 1927 le fue retirada por infringir el reglamento.
- Antonio Furió: mantuvo la exclusiva en la línea de Fanzara ampliándola hasta Vallat y Argelita, consiguiendo además las concesiones de Onda a Castelló, València, Tales y Suera.
- HIFE: resultó concesionaria de todas las líneas que explotaba en 1924 (Castelló-Vilafranca, Castelló-Sant Mateu, Albocàsser-Benicarló, Tortosa-Vinaròs, Castelló-Vistabella, Nules-Eslida, Castelló-les Useres, Tortosa-Alcañiz, entre otras por el Bajo Ebro), a las que sumó más de una decena por toda la provincia hasta el año 1936, absorbiendo numerosas empresas. Entre las nuevas líneas se contaban las de Castelló a Vinaròs y a València, coincidentes con el ferrocarril y que pasaron en 1934 a ser titularidad de Norte, que a través de FAC arrendó a HIFE su prestación.

⁵¹Madrid-Zaragoza-Alicante.

- HISUMA: consiguió la exclusiva en la línea Vinaròs-Morella, a la que sumó, en 1928, la de Catí-Vinaròs al absorber a la de Francisco Traver. En 1935 fue absorbida por HIFE.
- Manuel Macías: aunque en un primer momento la línea que explotaba le fue adjudicada de manera provisional a otro interesado, la Junta Central de Transportes se la concedió de manera definitiva.
- Tomás Martí: obtuvo la concesión de la línea de Morella, que amplió en los años 30 con servicios de clase B por la comarca.
- José María Martínez: consiguió la exclusiva en la línea Navajas-Cueva Santa, que aportó a la Expreso Segorbina.
- Inocencio Montaña: se le adjudicó un servicio urbano entre Segorbe y su estación.
- Manuel Noguera: se le adjudicó un servicio urbano, sin exclusividad, entre Viver y la estación de Jérica, que explotó hasta 1939 cuando se incorporó en AVSA.
- José Soler Oliva: consiguió la adjudicación, sin exclusiva, del servicio urbano Castelló-Grau.
- Francisco Traver: consiguió la adjudicación de la línea Catí-Vinaròs, aunque en 1928 fue adquirida por HISUMA.
- Virgilio Verge y Francisco Fenollosa: les fue adjudicada la línea que explotaban.

Vistos estos datos, se aprecia que la aplicación del nuevo reglamento no supuso, en un primer momento, un gran cambio en el panorama empresarial castellonense, consiguiendo la gran mayoría la exclusiva sobre las líneas que operaban. Por tanto, se puede afirmar que el sistema de concesiones, lejos de suponer el cierre o cese de actividad de las empresas por la no obtención de concesiones, reforzó la posición de las operadoras al otorgarles la exclusividad sobre los itinerarios que explotaban, salvo los casos puntuales de Agramunt, Auto Exprés y Boix. Así, está claro que desaparecieron muchas más empresas por falta de rentabilidad u otros problemas durante la etapa liberal (30)⁵² que a consecuencia directa del sistema de concesiones (tres).

Pero, por otra parte, este nuevo marco concesional sí que favoreció –enormemente en algunos casos– a las principales empresas del momento, en especial a HIFE. De hecho, las únicas tres empresas o particulares que no obtuvieron la concesión, la habían solicitado sobre una línea –o recorrido parcial– explotada o deseada por una empresa mayor: HISUMA, en el caso de Boix, e HIFE, en el caso de Agramunt y Auto Exprés. El resto de concesiones solicitadas por toda la provincia se referían a líneas que no resultaban de interés para las grandes empresas, y en las que, o no había competencia, o esta se daba únicamente entre particulares. En todo caso, ante una subasta pública en la que se presentaran diversos postores, las empresas más poderosas y con mayores

⁵²Como los ya mencionados anteriormente, señalados por Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

recursos siempre podían ofrecer una mejor postura que las pequeñas, por lo que resulta totalmente lógico que acabaran siendo aquellas las adjudicatarias.

En este sentido, resulta revelador la información aportada por Barreda cuando, en su artículo sobre los orígenes de HIFE, habla de los «defensores de la compañía»:⁵³ vecinos de Benassal, personas vinculadas de alguna manera con el municipio y con la compañía y, sobre todo, agüistas de la Font d'en Segures, con una elevada posición social y numerosos contactos e influencia.⁵⁴ Su apoyo, junto con el tesón de los directivos y personal de la empresa, lograron no sólo hacer frente a un marco legal que en principio les parecía perjudicial, sino en resultar enormemente beneficiados en un mercado sin competencia,⁵⁵ logrando convertirse en la década de los 30 en la segunda empresa española del sector, justo por detrás de Alsina y Graells,⁵⁶ y superando ampliamente a la alicantina de Simeón Pastor (La Alcoyana).⁵⁷

Independientemente de todo lo anterior, el relativamente fácil acceso al automóvil, la fiabilidad y garantías que a nivel técnico había alcanzado, y la ampliación y mejora de la red viaria seguían siendo un aliciente para la expansión de las líneas de autobuses, más aún en una situación en la que la sociedad o particular que resultara adjudicatario se aseguraba la exclusividad de la concesión. Esto constituía una garantía que animó a muchos a solicitar líneas de nueva creación, una dinámica que se dio en todo el país.⁵⁸

En Castelló se registraron en el sector entre 1925 y el estallido de la guerra 53 iniciativas empresariales, de distinta forma jurídica, promovidas por empresarios de diversa procedencia. Su suerte también resultó desigual. Como en los anteriores listados, en el anexo 2 se trata pormenorizadamente de todas ellas.

- Sociedades mercantiles de diversa forma jurídica:
 - Ford Albocacense. Sociedad anónima domiciliada en Albocàsser, constituida en 1924 por el comerciante y político de la localidad Francisco Segarra, seguramente junto con otros socios, para optar a la concesión Albocàsser-Castelló. Al no serle adjudicada, se disolvió.
- Pequeños empresarios individuales, que regentaban negocios no relacionados con el sector:
 - Autos Mediterráneo, S.A. Mercantil constituida en Cabanes en 1927 por el comerciante y carretero José Cuevas y el transportista José Santamaría, entre otros. Comenzó a

⁵³Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁴Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, p. 205.

⁵⁵*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 26 y Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁶Casimiro Meliá Tena, "La Hispano de Fuente En Segures", p. 14.

⁵⁷José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 128.

⁵⁸José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 116.

explotar las concesiones de sus socios (Castelló-Vilanova y Cabanes-Empalme), ampliando sus servicios con los de Alcalà-Alcossebre y Castelló-Vinaròs.

- Autobuses Lacorte, S.L. Mercantil castellonense, formada entre otros socios por el industrial y comerciante Ezequiel Dávalos. Se le adjudicaron diversas líneas de Castelló a Almassora, Borriana, Vila-real y Moncofa, y la de Borriana-València. En activo entre 1927 y 1933, cuando fue absorbida por HIFE.
- Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, S.R.C. (la Expreso Segorbina). Constituida por diversos transportistas y comerciantes de Segorbe en 1927. Explotaba la línea a València y la de Navajas-Cueva Santa. En activo hasta 1988.
- José Catalán (Autos Villahermosa, S.A.). Se le adjudicó en 1927 la concesión Castelló-Villahermosa, que explotó hasta 1939, cuando fue transferida a HIFE.
- Florencio Monlleó, propietario de un balneario en la Vilavella. Realizaba expediciones entre este municipio y la estación de Nules, para servicio de sus agüistas, desde al menos 1925. Otros establecimientos termales que prestaban servicios similares eran los de Termas Galofre, Inés Bartrina o Francisco Orenge.
- José Santamaría, comerciante de Vilanova d'Alcolea. Se le adjudicó la concesión del servicio entre su localidad y Castelló en 1925. Socio fundador de Autos Mediterráneo.
- Pascual Cruselles, comerciante de Alcalà de Xivert. Estableció, sin autorización, servicios a Alcossebre en 1926.
- Narciso Chiva, propietario de un taller en Segorbe. Se le autorizó para realizar servicios discrecionales y de taxi en 1926. Socio fundador de la Expreso Segorbina. Tomás Gascó, comerciante de Alcalà de Xivert. Se le autorizó en 1926 establecer un servicio a Vinaròs, sin que consten más datos.
- Juan Bautista Montaña, posadero segorbino. En 1926 se le autorizó realizar servicios urbanos entre Segorbe y la estación. Se le otorgó también la línea Segorbe-València, que aportó a la Expreso Segorbina.
- Frailand Jaques Cifre, comerciante de la Sénia. Se le adjudicó en 1927 la concesión la Sénia-Vinaròs, que amplió en 1937 al adquirir la de Rossell-Vinaròs. En activo hasta 1971.
- José Cuevas, comerciante y carretero de Cabanes. En 1927 se le adjudicó la concesión Cabanes-Empalme. Socio fundador de Autos Mediterráneo.
- Aurelio Esteban, propietario de un garaje en Onda. En 1927 se le adjudicó la concesión Ayódar-Onda. Explotó esta línea hasta 1935, cuando la transfirió a favor de Antonio Furió.

Durante la primera mitad de la década de 1920 surgieron numerosas empresas, auspiciadas por la bajada del precio de los automóviles y el marco legislativo liberal. La mayoría de ellas desaparecerá en los años siguientes, y sólo unas pocas llegarán a nuestros días. Imagen 6 (arriba izq.). Coche nº3 de Auto Exprés, un Hispano-Suiza 30/40 de 1921. Imagen 7 (arriba dcha.). Suelto en el que se anuncian los nuevos servicios entre l'Alcora y Castelló de Cristóbal Granell. Imagen 8 (centro izq.). Anuncio de una de las actividades comerciales de Eduardo Torres, en la Guía Comercial de 1922. Imagen 9 (centro dcha.). Anuncio de José Sorribas, de 1915. Imagen 10 (abajo). Firma autógrafa de Miguel Tusón, en un contrato de 1928.

Fuente: Imagen 6, colección José Prades; imagen 7, *H de C.*, 29 de enero de 1921; imagen 8, Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*; imagen 9, *H de C.*, 4 de octubre de 1915; imagen 10, ARV, Fondo DGT, Caja 82.

Imagen 11 (arriba izq.). Coche nº11 de Autos Vallduxense, un Hispano-Suiza 35 HP de 1933, con una carrocería Montó de doble piso. Imagen 12 (arriba dcha.). Anuncio de Peñagolosa-Automóvil en la Guía Comercial de 1922. Imagen 13 (centro izq.). Autobús de Soler, probablemente un GMC de 15 plazas de 1922; en él se distingue a Manuel Soler Oliva y al niño Joaquín Soler Vidal. Imagen 14 (centro dcha.). Coche correo de Macías, en Montanejos. Imagen 15 (abajo). Hispano-Suiza 22 HP de 1927, de Antonio Furió Agustina.

Fuente: Imagen 11, archivo AVSA; imagen 12, Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*; imagen 13, archivo Sucine; imagen 14, colección Francisco Macías Pradas; imagen 15, archivo Furió.

Tras la entrada en vigor del Reglamento de 1924 se constituyeron, junto con otras de menor entidad, algunas de las principales empresas del sector en la provincia, como Autos Mediterráneo o la que posteriormente se convertiría en la Expreso Segorbina. Hoy en día sólo la primera continúa. Imagen 16 (arriba izq.). Anuncio de los servicios de autobús y taxi de Bautista Canós. Imagen 17 (arriba dcha.). Portada de la escritura de constitución de la S. R. C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, popularmente conocida (y posteriormente constituida como tal) Expreso Segorbina. Imagen 18 (abajo izq.). Autobús nº9 de Lacorte. Imagen 19 (abajo dcha.) Chevrolet de 1928 de la Expreso Segorbina.

Bautista Canós Fortea

Servicio de autos-ómnibus a la estación y a todos los trenes
Servicio diario de autos-ómnibus al GRAO y PUERTO

AUTOMÓVILES DE ALQUILER

Taxis de 6 asientos Pesetas 0'80 kilómetro
> > 4 > 0'60 >

PARADA DE TAXIS EN EL PLA

Rochera, 11 **BURRIANA**

Fuente: Imagen 16, fotografía de Vicente Melchor, Museo Arqueológico de Borriana; imagen 17, AHPC, Fondo Hacienda, caja 3993; imagen 18, archivo Sucine; imagen 19, colección Narciso Chiva.

Imagen 20 (arriba izq.). Convocatoria de Junta General de Autos Villahermosa, en diciembre de 1931. Imagen 21 (arriba dcha.). Familia Garrido, que comenzó a explotar en 1928 el servicio al Grau de Castelló. Imagen 22 (centro). Anuncio de la inauguración de la línea Castelló-Vinaròs de AMSA, en 1928. Imagen 23 (abajo izq.). Coche nº5 de AMSA, un Saurer de 1929. Imagen 24 (abajo dcha.). Otro autobús de la misma empresa.

Fuente: Imagen 20, *H de C.*, noviembre de 1931; imagen 21, archivo Sucine; imagen 22, *H de C.*, 2 de mayo de 1928; imágenes 23 y 24, archivo AMSA.

- Vicente Laffarga, comerciante de Segorbe. En 1927 se le autorizó para realizar servicios discrecionales y de clase B entre Segorbe y Viver.
- Francisco Olcina, de Montanejos. Representante de la mercantil Aguas de Montanejos, S.A., solicitó en 1927 la concesión Caudiel-Montanejos, que no le fue adjudicada.
- Cristóbal Santolaria, de Ribesalbes. Comerciante de la localidad, se le adjudicó en 1927 un servicio mixto a Onda, que explotó hasta la guerra.
- Pablo Martínez, de Gátova. Propietario de un comercio, se le adjudicó en 1928 la concesión de un servicio mixto entre su localidad y Segorbe.
- Vicente Ramos, industrial de Sant Joan de Moró. Solicitó en 1928 una línea a Castelló, adjudicada a HIFE.
- Manuel Cortés, industrial de Teresa. En 1929 fue autorizado para realizar servicios discrecionales y de clase B. A mediados de los 30 vendió su flota a Martínez Segarra.
- Vicente Forcada, comerciante y propietario de un garaje en Vila-real. Estableció un servicio urbano al ermitorio de la Virgen de Gracia, en activo al menos en 1929 y 1930.
- Eusebio Noriega, de Castelló. Propietario del Hotel Suizo, realizaba desde 1929 servicios para sus huéspedes.
- José Salvador, de la Serra d'en Galceran. Propietario de diversos negocios en su municipio, solicitó en 1930 establecer un servicio mixto de clase B a Castelló.
- Miguel Tormo, de Càlig. Comerciante y político local, se le autorizó en 1931 realizar servicios mixtos de clase B entre Cervera y Vinaròs. En activo hasta, al menos, 1934.
- Emilio Alberó, comerciante de Gaibiel. Explotaba en 1933 una línea entre su localidad y Segorbe. Sin continuidad.
- Antiguos carreteros, peatones y ordinarios, que se reconvierten a la tracción mecánica:
 - Vicente Bover, carretero de Vinaròs. En 1925 intentó reconvertir a la tracción mecánica el servicio que explotaba entre su localidad y Sant Carles de la Ràpita. Finalmente este itinerario fue incluido en otra concesión, adjudicada a una empresa de Tortosa.
 - Juan Bautista Gavaldá, carretero de Rossell. Solicitó en 1925 la concesión Rossell-Ulldecona. Sin datos.
 - Pascual Guarque, de Fanzara. Carretero de esa localidad, en 1926 se reconvirtió a la tracción mecánica, intentando establecer diversos servicios por la comarca, que no le fueron adjudicados. Fue socio fundador de Lacorte, S.L.
 - Francisco Martínez Segarra, ordinario de Viver. En 1926 se le autorizó prestar servicios discrecionales, y en 1928 establecer uno urbano entre Viver y la estación de Jérica. En activo hasta 1963.

- Juan Pla, de Artana. Ordinario de dicha localidad, en 1926 se le autorizó para realizar servicios mixtos de clase B a Castelló, que mantuvo hasta la guerra.
- Francisco Albiol, carretero de Peníscola. En 1927 se le adjudicó la concesión Peníscola-Vinaròs, que explotó hasta 1935, cuando la transfirió a favor de Francisco Martínez.
- Bautista Canós, carretero de Borriana. Se reconvirtió a la tracción mecánica en 1927, comenzando a explotar servicios urbanos entre Borriana, la estación, el Grau y el puerto. En activo hasta 1967.
- Francisco Martínez Forés, carretero de Benicarló. Se le adjudicó en 1927 la línea Benicarló-Vinaròs, que amplió en 1935 al serle transferida la línea Peníscola-Vinaròs. En activo hasta 1962.
- Emilio Beltrán, ordinario de la Vall d'Uixó. Se le autorizaron entre 1928 y 1932 diversos servicios de clase B entre la Vall y otras localidades.
- Juan Antonio Marí, peatón de Alcalà de Xivert. Se le autorizó en 1929 prestar servicios de clase B a Alcossebre. En los siguientes años la línea pasó a Autos Mediterráneo.
- Salvador Sansano, taxista y propietario de un garaje en Onda. Estableció en 1929 un servicio de clase B entre Onda y Ribesalbes.
- Segundo Traver, carretero de Borriol. Solicitó en 1932 un servicio de clase B a Castelló.
- Empresarios con actividad anterior desconocida:
 - Joaquín Gimeno, de Algimia de Almonacid. Desde 1925 explotaba con Vicente Saera un servicio mixto entre su localidad y la estación de Segorbe. En activo hasta 1968.
 - Ramón Julián. Solicitó en 1925 la concesión Chóvar-Soneja, aunque renunció a ella al no poder hacer frente a su explotación.
 - Genaro Catalá, de Castellnovo. En 1926 se le adjudicó la concesión de un servicio mixto Almedíjar-Segorbe, que explotó hasta 1932, cuando suspendió el servicio.
 - Vicente Marín, de Altura. Se le autorizó en 1926 realizar servicios urbanos entre Altura y la estación de Segorbe.
 - Arturo Artola. Solicitó en 1927 la concesión Borriana-València. Sin continuidad.
 - Ernesto Cervellera, de Borriana. En 1927 se le autorizó realizar servicios entre Borriana y la estación que explotó hasta 1928, cuando abandonó la actividad al no poder hacer frente a la competencia.
 - Antonio Conde, de Vilafamés. Solicitó en 1927 un servicio de clase B entre su localidad y Castelló. Sin continuidad.
 - Federico Chidomi, de Betxí. Solicitó y consiguió en 1927 la concesión Empalme Cuchareros-Apeadero Betxí, aunque la transfirió inmediatamente a HIFE.

- Bautista Fortea, de Borriana. Solicitó en 1927 la concesión Borriana-València. Sin continuidad.
- Manuel G. de Suso. Solicitó en 1927 la línea Castelló-Vila-real. No le fue adjudicada.
- Joaquín Segarra, de la Vall d'Uixó. Solicitó en 1927 la concesión Vall d'Uixó-València, adjudicada finalmente a AVSA.
- Manuel Garrido, de Castelló. Explotó entre 1928 y 1933 el servicio urbano entre Castelló y el Grau.
- Francisco Navarro, de Puebla de Arenoso. En 1929 se le autorizó establecer un servicio de clase B entre su localidad y Barracas, en activo hasta la guerra.
- Vicente Garí, de Borriana. Estableció en 1932 una línea entre Borriana y les Alqueries de Santa Bàrbera, en servicio al menos hasta 1935.
- Bautista Roig. Solicitó en 1934 un servicio de clase B entre Alcalà y Alcossebre.
- Domingo Vivas. Se le autorizó en 1934 un servicio de clase B entre la Pobla de Benifassà y la Sénia.
- Luis Ricart. Solicitó en 1935 un servicio de clase B entre Morella y Barcelona.

Analizando el listado anterior, se puede afirmar que el nuevo marco legislativo concesional, lejos de disuadir nuevas iniciativas empresariales, fomentó su aparición, entre otras razones al otorgar a los concesionarios la exclusividad sobre su servicio, con la seguridad que eso conllevaba. En este sentido, resultar adjudicatario de una concesión de clase A suponía en buena medida una garantía de supervivencia. De hecho, prácticamente todas las empresas a las que, a lo largo de la segunda mitad de los 20, se les otorgó alguna concesión, continuaron con su actividad hasta más allá de la Guerra Civil, salvo aquellas que fueron absorbidas o se integraron en otras mayores.

Esta afirmación resulta válida, además, tanto para las de nueva creación como para las que ya tenían una trayectoria anterior a 1924. De las 32 empresas que resultaron en algún momento concesionarias de uno o varios servicios de clase A, el 44% logró restablecer la actividad después de la guerra; un 37% fue absorbida por otra empresa mayor, dentro de la lógica propia del mercado, y el 19% restante corresponde a los concesionarios que se asociaron formando sociedades mercantiles.

Como se ha indicado, en los doce años comprendidos entre el comienzo de la aplicación del nuevo reglamento y la Guerra Civil (1925-1936), surgieron en la provincia hasta 53 iniciativas empresariales, respecto a las 48 aparecidas en el periodo liberal (1909-1924).

En cuanto a la supervivencia de estas empresas, su trayectoria resultó dispar. La mayoría de ellas (unas 22, aproximadamente el 40%) consiguieron mantener su actividad durante algún tiempo, suspendiendo el servicio antes de la guerra. Está formado este grupo por unos perfiles muy concretos, por una parte concesionarias de servicios de clase A que fueron absorbidas por otras

empresas (Lacorte, Esteban, Albiol...), por otra parte operadores de servicios urbanos de clase C, sin exclusividad (Forcada, Garrido) y por otra los que, en los años 30, fueron autorizados con servicios de clase B y tolerados. Estos últimos, la mayoría del grupo, se mantuvieron en activo, en el mejor de los casos, durante el tiempo en que se mantuvo abierto el resquicio legal que permitía su funcionamiento, a no ser que la falta de rentabilidad de su explotación u otros motivos les obligaran a suspender sus servicios antes.

El siguiente grupo en cuanto a número está formado por los particulares y sociedades que optaron a alguna concesión que finalmente no les fue otorgada, no llegando por tanto a iniciar sus actividades, así como por aquellos que, aun resultando adjudicatarios, no pudieron iniciar su explotación por falta de recursos. Está formado por unas 12 empresas (el 22% aproximadamente), un porcentaje que podría incrementarse si se admite la posibilidad que algunos solicitantes de servicios de clase B tampoco fueran autorizados.

A continuación hay que mencionar las empresas que lograron sobrevivir más allá de la Guerra Civil, un grupo de diez sociedades y particulares (el 18% aproximadamente) que demostraron disponer de los suficientes recursos para, no sólo mantener su actividad hasta 1936, sino, además, ser capaces de restablecer los servicios al finalizar la contienda. Eran todas ellas concesionarias de servicios de clase A, y son las que protagonizarán el transporte de viajeros por carretera en la provincia hasta, al menos, los años 60.

Otros grupos menores son los formados por empresarios individuales que acabaron constituyendo alguna sociedad, a la que aportaron sus concesiones (Autos Mediterráneo y la Expreso Segorbina), y aquellos para los que la guerra supuso, por diversos motivos, el cese definitivo de su actividad, no pudiendo restablecer sus servicios posteriormente, por los motivos que se tratarán en el próximo subapartado. Ambos grupos suponen, aproximadamente, un 15% del total. Sin clasificar quedan algunos empresarios de otros sectores (hostelería) que prestaban servicios de viajeros de manera complementaria a su actividad principal (servicio para los huéspedes del Hotel Suizo de Castelló, de Eusebio Noriega o los balnearios de la Vilavella).

Observando las fechas de inicio de actividad de las empresas, se distinguen dos periodos en los que la eclosión de nuevas iniciativas y proyectos alcanza una mayor intensidad; dos periodos, por otra parte, con una clara relación con las disposiciones reglamentarias en vigor en cada momento. El primer periodo comprende entre la entrada en vigor del reglamento y de la Real Orden de diciembre de 1924, cuando empiezan a tramitarse las primeras solicitudes, siendo en 1927 cuando se adjudican la mayoría de concesiones. Ese fue el año también en que se constituyeron las principales sociedades (Lacorte, Montaña, Pérez, Chiva y Martínez o Autos Mediterráneo).

A partir de entonces el ritmo de aparición de nuevas iniciativas se ralentiza, disminuyendo sensiblemente las adjudicaciones de clase A hasta su suspensión en 1930. Paralelamente, comienzan

a surgir progresivamente solicitudes de clase B, que alcanzan su máximo auge entre los años 1929 y 1932, aprovechando en buena medida la liberalización encubierta que supuso el Decreto de 20 de mayo de 1931 y, quizá, buscando por parte de algunos de los solicitantes una alternativa económica o una fuente extraordinaria de ingresos con los que superar la crisis de aquellos años.⁵⁹

Durante este segundo periodo, con un marco reglamentario más liberal para los servicios de clase B, se vuelven a repetir las características de las iniciativas empresariales de la etapa anterior a 1924, con un carácter más oportunista y cortoplacista, que intentaban cubrir los pequeños nichos de mercado en los que podría existir alguna ocasión de negocio. En consecuencia, la trayectoria de estas iniciativas fue mucho más corta, tanto por su precaria situación legal como por el carácter intrínsecamente temporal de estos servicios.⁶⁰

En cuanto a la procedencia social de los empresarios que se inician en este periodo, siguen siendo de aplicación, a grandes rasgos, las categorías empleadas para el periodo anterior: empresarios de mayor o menor nivel con intereses en otros sectores, y antiguos carreteros reconvertidos, aunque resulta necesario realizar algunas puntualizaciones.

En cuanto al primer perfil (empresarios con actividad en otros sectores), resulta mayoritario tanto entre los empresarios individuales como entre los fundadores de sociedades mercantiles. Su procedencia social y actividad anterior es muy diversa. Los hay de elevada posición económica, procedentes de la alta burguesía provincial, como Ezequiel Dávalos, pero también pequeños burgueses que regentan algún negocio local, así como comerciantes de cierta relevancia local o comarcal. Su actividad económica previa, igualmente, es variada, aunque resultan más numerosos respecto al periodo anterior los que están relacionados, de una u otra manera, con el mundo del automóvil, encontrándose varios propietarios de talleres, garajes o concesionarios. Una prueba más de la creciente generalización del automóvil, que genera a su alrededor una cada vez mayor área de actividad económica auxiliar. Igualmente se encuentran algunos empresarios relacionados con la hostelería que establecen servicios de viajeros, tanto de uso general como para uso exclusivo de sus huéspedes. Muchos de ellos acabarán derivando hacia el sector del taxi.

El segundo perfil de empresarios está constituido, como en el periodo anterior, por antiguos carreteros, peatones y ordinarios que se reconvierten finalmente a la tracción mecánica. Son algo más de una decena, representando un porcentaje sobre el total de empresarios surgidos en este periodo ligeramente superior al del anterior (23% respecto al 17% del periodo anterior a 1924).

⁵⁹Curiosamente, este comportamiento de las solicitudes de líneas y surgimiento de iniciativas empresariales no se corresponde con el general de matriculaciones, que alcanza su máximo histórico en 1929 para decrecer a lo largo de los primeros 30 y recuperarse a partir de 1933, para desplomarse a partir de 1936. La crisis de los años 30, si bien afectó a la economía castellanense y al número de matriculación de automóviles (general y de autobuses) aparentemente no influyó de manera directa en la creación (o intento de creación) de empresas.

⁶⁰Los Decretos de 8 de abril de 1936 vinieron a reordenar todos estos servicios, aunque su aplicación y alcance se vieron mermados por el estallido de la guerra (Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 168).

La Hispano de Fuente En Segures experimentará un enorme crecimiento, alcanzando una posición hegemónica en la provincia de Castelló, y contándose entre las principales de España. Imagen 25 (arriba izq.). Publicidad de HIFE de la década de 1920. Imagen 26 (arriba dcha.). El chófer Antonio Aragonés posa junto al Hispano-Suiza de 1928. Imagen 27 (centro izq.). Chevrolet de 1938 asignado a la base de Tortosa. Imagen 28 (centro dcha.). Chevrolet de 1939. Imagen 29 (abajo). Vista frontal de la fachada principal de su garaje de Castelló, situado en la avenida Pérez Galdós e inaugurado en 1921. El proyecto, del arquitecto José Gimeno Almela, combinaba mampostería careada con ladrillo visto y rejería modernista de los balcones.

Fuente: Imágenes 25-29, archivo HIFE.

Su trayectoria posterior es desigual. Algunos resultan adjudicatarios de pequeñas concesiones de clase A, presentando un largo recorrido posterior (Martínez Forés, Martínez Segarra, o Canós); otros acaban transfiriendo sus concesiones; otros establecen precarios servicios tolerados o de clase B, mientras que otros no obtienen adjudicación alguna.

Entre los dos grupos, hay algunos nombres que corresponderían a ambos perfiles, pues ya compaginaban anteriormente la actividad carretera con la comercial o industrial. Es el caso de José Cuevas o Segundo Traver.

Por último, aumenta significativamente el número de empresarios que se inician en el transporte de viajeros en estos años de los que no se tiene ningún dato sobre su actividad anterior (17 personas, un 32% del total de este periodo respecto a las 9 (21%) del periodo 1920-1924). Puesto que los datos sobre la actividad anterior de los empresarios están extraídos principalmente de los censos de contribución industrial y de la información de las guías comerciales, se puede considerar con cierta seguridad que un buen porcentaje de ellos no regentaba ningún negocio con anterioridad, pudiéndose pensar que su actividad estaba ligada con el sector primario. Esta afirmación entraña un riesgo, pues no todas las actividades económicas estaban contempladas en los censos industriales, ni la información de las guías era necesariamente sistemática.

En cualquier caso, el incremento, tanto porcentual como absoluto, de estos dos perfiles (antiguos carreteros reconvertidos y transportistas sin actividad anterior conocida) permite concebir que las facilidades de acceso al automóvil para establecer servicios públicos de viajeros fueron cada vez mayores, alcanzándose en 1929 el máximo histórico provincial de matriculaciones.

A la vista de todos estos datos, resulta obligado matizar e incluso replantear algunas de las afirmaciones expuestas en anteriores trabajos de quien esto escribe, concretamente en lo referente a la procedencia de los nuevos empresarios y a la incidencia de la Guerra Civil en el sector.

En cuanto al primer punto, en Marco se indica lo siguiente:

En un contexto de gran libertad para el establecimiento y supresión de líneas, a estos grandes empresarios habría que añadir multitud de pequeños transportistas y antiguos carreteros que, aprovechando la bonanza económica general y el abaratamiento del automóvil, con escasos medios intentaron buscar su oportunidad en el transporte de viajeros, estableciendo servicios discrecionales y líneas entre diversos pueblos que complementaban la oferta del ferrocarril y de los servicios de las empresas principales.⁶¹

Esta afirmación, aun siendo cierta, requiere ser matizada, pues tras un estudio más minucioso de la procedencia social de esa «multitud de pequeños empresarios» se ha comprobado que, de todos los que se conoce su actividad económica anterior, o son antiguos carreteros reconvertidos (como ya se avanzaba en el fragmento citado) o regentaban algún tipo de negocio, normalmente relacionado con el comercio.

⁶¹Pablo Marco Dols, *Historia del transporte...* p. 41.

Respecto al segundo punto, Marco afirma:

La Guerra Civil supuso un brutal punto de inflexión, desbaratando el parque móvil y modificando la estructura del sector en el futuro (...). Ya no eran pequeños empresarios los que adquirirían vehículos, sino las escasas empresas supervivientes al conflicto que, a partir de entonces, protagonizaron, casi en exclusiva, el transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia. Fueron las únicas lo bastante poderosas en 1936 para gozar de la estructura y capacidad necesarias para subsistir durante una guerra que fulminó a casi todos los autónomos que consiguieron llegar en activo a 1936 y que se vieron incapaces de soportar la requisita y destrucción de su medio de vida, la movilización forzosa o las represalias políticas de uno u otro bando.⁶²

Sin negar, ni tan siquiera atenuar, la devastación producida por la guerra, la destrucción y dispersión del parque móvil de las empresas o las represalias políticas que sufrieron algunos transportistas, no acaba tampoco de resultar adecuado afirmar que la contienda fulminó a casi todos los autónomos. Como en el caso anterior, un estudio más detallado del sector demuestra que prácticamente todos los concesionarios de clase A en activo en 1936 (tanto pequeños autónomos como grandes sociedades) restablecieron los servicios tras la guerra. En condiciones muy precarias y en medio de enormes dificultades, pero reanudaron la actividad.

Es cierto que hubo algunos casos, como el de Juan Pla, Manuel Noguera o José Catalán que se vieron obligados a abandonar el sector en 1939, pero sus circunstancias son muy específicas: Pla realizaba un servicio de clase B, Noguera uno urbano y la empresa de Catalán llevaba años atravesando serias dificultades, pero sus casos son puntuales y, en general, poco representativos.

En este sentido, del numeroso grupo de autónomos surgido durante la segunda mitad de los 20 y los años 30 que desapareció en la guerra, en su práctica totalidad explotaban servicios tolerados y de clase B, que en cualquier caso iban a ser reordenados mediante los Decretos de 8 de abril de 1936.

Por consiguiente, no sería tanto la guerra la que fulminó a ese nutrido grupo de autónomos, sino que el fin de sus explotaciones venía marcada de antemano por las disposiciones legales del nuevo gobierno del Frente Popular. Todo esto no minimiza, en absoluto, el efecto devastador de la guerra y sus consecuencias futuras, como se verá en el siguiente subapartado.

En cuanto a las líneas, en el Archivo General de la Administración se encuentran un total de 97 solicitudes de servicios, de los cuales 54 corresponden al tipo A (el 56%), y el resto a servicios de clase B. Comparando estos datos con los del total nacional,⁶³ de las líneas de clase A existentes en 1929 en la España peninsular (1.171), las de la provincia de Castelló representan el 4,6% del total, cuando la provincia suponía el 1,5% de los municipios de España, su superficie es el 1,31% del territorio y su población era el 1,30% del total.⁶⁴ En cuanto a la relación entre servicios de clase A y

⁶²Pablo Marco Dols, *Historia del transporte...* pp. 67-68.

⁶³José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 127.

⁶⁴Según el censo de 1930 ("Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea]).

B, el porcentaje castellonense es prácticamente idéntico a la media nacional, con un 44% de servicios de clase B en 1931 respecto al 45% de la España peninsular.

Respecto a la naturaleza y características de las líneas, especialmente en relación a las empresas solicitantes, se observa que la red básica o principal de la provincia está operada de forma prácticamente exclusiva por las principales empresas (HIFE, Lacorte, AVSA, HISUMA...), explotando el resto líneas complementarias, como se desarrolla a continuación.

Es notoria la importancia de HIFE en este periodo, a la que corresponden el 22% de solicitudes y el 46% de matriculaciones de autobuses.⁶⁵ Estos datos, y esta disparidad entre el número de líneas y el de vehículos, refuerza aquello que se ha adelantado y que se puede apreciar a vista de los servicios adjudicados a esta sociedad: se trata la mayoría de ellas de líneas de kilometraje medio (largas, desde una perspectiva provincial), con una longitud superior a la media de las líneas españolas (cifrada en 41,2 km.),⁶⁶ que enlazan transversalmente la provincia de este a oeste (Castelló-Vistabella, Castelló-Vilafranca, Castelló-Cortes); o longitudinalmente en los dos tercios septentrionales de la misma, partiendo desde la capital y por la costa o por los corredores naturales paralelos del interior (Castelló-Sant Mateu, Castelló-Vinaròs).⁶⁷ También explota, hacia el sur, la línea coincidente con el ferrocarril entre Castelló y València.⁶⁸

Las líneas de HIFE vertebran pues, en buena medida, la estructura básica de la red provincial, complementada por una serie de hijuelas, de la misma empresa, establecidas a partir de su itinerario base, al cual alimentan, así como otras líneas más cortas, alimentadoras de la red ferroviaria (Albocàsser-Benicarló, Eslida-Nules).

Otras líneas de menor recorrido, pero de gran importancia territorial y, sobre todo, de elevado tráfico, son las que se extienden desde Castelló por la Plana Baixa y se alargan, en algún caso, hasta València. Se trata de líneas muy rentables adjudicadas a dos importantes mercantiles: AVSA (la Vall d'Uixó-Castelló, la Vall d'Uixó-València) y Lacorte (líneas de Castelló a Almassora, Vila-real, Borriana y Moncofa, así como Borriana-València). Entre estas dos empresas se teje prácticamente la red básica de transportes del sur provincial, a las que habría que sumar la de Segorbe-València, de la Expreso Segorbina, la de Viver-Castelló, también de AVSA, y la de Morella-Vinaròs, de HISUMA, esta última al parecer con abundante tráfico.

El resto de líneas corresponde, fundamentalmente, a itinerarios secundarios alimentadores de la red ferroviaria o de la principal de autobuses, de corto recorrido y mayor o menor tráfico, solicitadas por particulares o por sociedades (salvo excepciones muy concretas) con una concreta vinculación

⁶⁵35 respecto a un total de 76, en el periodo 1925-1936, según los registros de matriculaciones de la JPT.

⁶⁶José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 127.

⁶⁷También explotada por Autos Mediterráneo, como se ha visto en el capítulo del área de Vinaròs.

⁶⁸Tanto esta como la de Castelló-Vinaròs pasarán a partir de 1934 a ser concesiones de Norte, aunque siguieron operadas por HIFE.

territorial. Son líneas, en su mayoría, que comunican la localidad en la que radica el solicitante con la capital provincial (Onda-Castelló, Vilanova-Castelló), con el centro comarcal de referencia (Cinctorres-Morella, la Vall-Moncofa), o pedanías (Cabanes-Empalme, Castelló-Grau, Borriana-Puerto, Alcalà-Alcossebre...), así como, con el ferrocarril (Montanejos-Caudiel). Entre los destinos citados también se encuentran algunos de cierto interés vacacional (Montanejos, Alcossebre, Grau de Castelló y Borriana), que permiten incrementar sustancialmente las cifras de tráfico en verano. Todas ellas contribuyen a complementar la red principal, que en buena medida corresponde, como ya se ha visto, a HIFE. Esta situación de dominio aumentará aún más a mediados de los 30, cuando HIFE absorba a Lacorte e HISUMA, sus inmediatas competidoras.⁶⁹

Este proceso se puede observar a través de diversos indicadores estadísticos, obtenidos del Archivo Histórico Provincial y del de la Cámara de Comercio. Pese a que carecen en la mayoría de casos de la continuidad deseada, y los datos que ofrecen no parecen ser siempre muy fiables, sí que sirven para mostrar de una manera bastante clara tanto la evolución del sector como la consolidación del dominio casi hegemónico que HIFE iría alcanzando a lo largo de dos décadas.

En el Archivo Provincial se pueden encontrar datos de Hacienda que muestran de una manera indirecta, a través de los impuestos satisfechos, cuál era su volumen de negocio.

Con datos poco sistemáticos y cantidades en ocasiones disparatadas, las cuantías referidas a los conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, es decir, el impuesto aplicado sobre las recaudaciones, también permiten, de un modo global y sin grandes pretensiones ni exactitudes, hacerse una idea de la evolución del sector durante la segunda mitad de los 20 y toda la década de los 30. Así, se puede observar el crecimiento de empresas como AMSA, AVSA, Furió, HISUMA, Lacorte y otras, o el dominio de HIFE respecto al resto de empresas de la provincia. Sin embargo, hay en algunos casos importantes variaciones de las cuantías que no parecen obedecer a ninguna circunstancia, como la multiplicación por 15 del concierto de Lacorte de 1932 respecto al del año anterior, o el de AMSA de 1937, lo que unido a la poca continuidad de los datos recopilados hacen que no resulte una fuente de mucha fiabilidad. Se incluye, no obstante, la tabla recopilatoria.

Otros datos son los de contribución sobre utilidades de la riqueza mobiliaria, es decir, el impuesto de utilidades procedentes del capital, sobre los dividendos repartidos en junio de cada año. La falta de datos en algunos ejercicios, y la disparidad de los mismos en otros, tampoco permite que sea una información de gran utilidad. En todo caso, se incluyen en la tabla 2, con las cantidades expresadas en pesetas.

⁶⁹Situación similar se daba por entonces en la provincia de València (Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 283).

Tabla 1. Cuantías (en pts.) de los conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, años 1925-1939

Empresa/Año	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Agramunt, José	230														
Albiol Bayarri, Francisco				210	77	78	156								
Amela, Gabriel			134	327	347	338	125	684	715	7.171					
AMSA				1.834	1.438	2.103	2.054	13.241	10.132	11.076	10.653	9.676	86.249	4.146	8.873
Auto Exprés			1.348	1.925											
AVSA	2.680		2.800	2.437	2.608	3.059	4.545	24.170	23.118	24.709	24.624	23.437	3.796		13.254
Boix, Hilario	56														
Canós, Bautista			255	332											
Castell, Antonio	70														
Catalá Novella, Genaro	56		65	59	48	56	58	42							
Catalán Bea, José					198	82	161	1.389	632	109	497	967	742		1.101
Cervellera, Ernesto			518												
Chidomi, Federico			41												
Cuevas, José			288												
Esteban, Aurelio								789	10.250	925					
Ferrer, Miguel											718	718	799		
Furió, Antonio	180		118	497	584	720	209	1.969	2.247		7.112	8.385	2.071		2.225
Garrido, Manuel				336	470	246			439						
Gavaldà, Juan	104		228	101											
Gimeno y Saera			133			71	38	211	286		305				
Guarque, Pascual			489												
HIFE	15.227		5.876	14.709	18.411	18.730	20.575	100.182	67.750	61.853	86.726	59.986	70.255	90.496	
HISUMA				2.503	2.891	3.329	3.375	18.381	6.445	7.300	6.232	6.066	4.753		5.485
Julián, Ramón		34													
Lacorte				641	3.037	4.701	2.044	30.613	19.559	20.338					
Laffarga, Vicente			193	303	456	519	52								

Macías, Manuel	110	55	35	219	131	86	184	1.390	1.226	2.100	1.339	1.081			
Marín, Vicente				17	16	11	11	17							
Martí, Tomás	226	113	232	218	186	355	214	2.350	2.486	2.425	2.325	2.654	2.340		
Martínez. Forés, Francisco				146	155	193	276	257	429						
Martínez Mtez., Pablo								267	301						
Martínez Navarro	300			438	129	226									
Martínez Segarra, Francisco						96		81	109						
Montaña, Inocencio	22	88	200	642	161					58	29				
Montaña, Pérez, Chiva y Mtez.		54							8.329	6.707	8.310	9.757			5.941
Noguera, Manuel	120														
Pla, Juan				437	260	67	60	420	303	3.702	362				
Santamaría, José		143													
Santolaria, Cristóbal	263		285	63	64	66	83	86	91						
Soler, José				300	607	825	896	986	1.770	1.870	1.871	1.930	1.776		1.400
Soler (Ttes Plana y Maestrazgo)	775		30.532												
Sorolla, José	16														
Tormo, Miguel										1.094					
Traver, Francisco	554		633	718	509										
Verge Martí, Ramón	65														
Verge y Fenollosa	237		368	318	603	242	378	2.088	589	2.951					

Fuente: Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, años 1925-1939, en AHPC, Fondo Hacienda, Libros 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 1396, 1397, 1398, 1399, 1400. Elaboración propia.

Tabla 2. Contribución sobre utilidades de la riqueza mobiliaria. Ejercicios 1923-1930

Empresa/Año	1923-1924	1924-1925	1925-1926	1926-1927	1927-1928	1928-1929	1929-1930
HIFE	429	n.d.	1.337	442	n.d.	442	1.393
HISUMA	n.d.	1.049	2.201	n.d.v	1.101	19.924	1.101
AVSA	n.d.	440	420	420	n.d.	n.d.	10
Auto Expres	n.d.	1.300	1.300	1.300	1.025	19.623	735
Lacorte	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fuente: Contribución sobre utilidades de la riqueza mobiliaria, en AHPC, Fondo Hacienda, Libros 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19. Elaboración propia.

Tabla 3 y gráfico 1. Impuesto sobre la recaudación del año 1931. En pesetas

Empresa	Pts.
HIFE	20.575
Lacorte	8.174
AVSA	4.545
HISUMA	3.375
AMSA	2.054
Soler	896
Furió	836
Garrido	434
Martí	427
Verge y Fenollosa	378
Martínez Forés	276
Amela	260
Macías	184
Catalán Bea	161
Albiol	156
Santolaria	83
Novella	58
Pla	58
Laffarga, V.	52
Saera	38
Marín	11

Fuente: *Memoria Anual 1931*, p. 174, en AHCCCS. Elaboración propia.

De mayor interés y utilidad resultan los datos recopilados en las diversas Memorias elaboradas por la Cámara de Comercio en los años 1931, 1933, 1934 y 1935. En la primera de ellas se recogen las cantidades satisfechas por cada una de las empresas en concepto de impuestos sobre la recaudación, es decir, el concierto de transportes que ya se ha mostrado en una tabla anterior. Siempre con las ya mencionadas reservas en cuanto a la fiabilidad de los datos, se obtiene una radiografía bastante

ajustada de la situación del sector en aquel año 1931, como muestra la tabla 3 y el gráfico adjunto. El gráfico permite ver de forma clara la absoluta preponderancia de HIFE, que dobla con creces a la siguiente empresa, Lacorte, y quintuplica a la tercera, AVSA. A continuación se encuentra un pequeño grupo de empresas como HISUMA, AMSA, e incluso Soler o Furió, seguidas de más de una decena de particulares con un volumen de negocio muy reducido, que explotan pequeñas líneas. La evolución que experimenta el sector en los años sucesivos se visualiza perfectamente mediante los datos obtenidos en las Memorias de los años 1933, 1934 y 1935, las únicas que ofrecen datos directos de recaudación de cada una de las empresas. Para ofrecer con más claridad esta evolución, se incluyen en la siguiente tabla únicamente las empresas cuyos datos mantienen cierta continuidad a lo largo del periodo estudiado, obviando los de aquellas de las que sólo se dispone información de un ejercicio suelto.

Tabla 4. Recaudación empresas de transporte de viajeros, años 1933-1935. En pesetas

Empresa/Año	1933	1934	1935
AMSA	227.436	224.008	224.008
AVSA	244.225	240.427	240.427
Catalán Bea	11.206	n.d.	19.334
Expreso Segorbina	118.966	152.722	184.178
Furió	52.612	82.537	82.537
HIFE	798.982	1.445.092	1.445.092
HISUMA	146.008	127.638	127.638
Lacorte (*)	599.477	-	-
Macías	14.003	n.d.	7.205
Martí	16.708	15.897	15.897
Mtez. Forés	20.782	22.580	82.537
Mtez. Segarra	6.126	4.911	4.911
Pla	2.547	2.478	2.478
Santolaria	3.951	3.361	3.361
Soler	65.675	93.545	93.545

(*) Absorbida por HIFE en 1933.

Fuente: *Memorias anuales de 1933* (p. 224); *1934* (p. 160) y *1935* (p. 230), en AHCCCS. Elaboración propia.

Expresados estos datos de manera gráfica, el dominio de HIFE resulta claramente visible.

La diferencia entre el volumen de negocio de HIFE y el del resto de empresas es tal que la escala del gráfico impide apreciar la posición real de éstas, por lo que se incluye un segundo gráfico, con los mismos datos que el anterior, pero excluyendo del mismo a HIFE.

Analizando los datos y gráficos anteriores, resulta especialmente llamativo, en primer lugar, la absoluta supremacía de HIFE, con una recaudación cuatro veces superior a la de AMSA o AVSA en 1933, y con una diferencia de más de 200.000 pesetas respecto a la siguiente en facturación,

Lacorte. Con la absorción de esta última en diciembre de 1933, su volumen de negocio se disparó hasta más allá del millón de pesetas, exactamente la cantidad resultante de la suma de las recaudaciones de ambas.

Gráfico 2. Recaudación de las empresas. Años 1933-1935. En pesetas

Fuente: *Memorias anuales de 1933* (p. 224); *1934* (p. 160) y *1935* (p. 230), en AHCCCS. Elaboración propia.

Gráfico 3. Recaudación de las empresas, excepto HIFE. Años 1933-1935. En pesetas

Fuente: *Memorias anuales de 1933* (p. 224); *1934* (p. 160) y *1935* (p. 230), en AHCCCS. Elaboración propia.

Seguramente fue en este momento cuando HIFE se convirtió en la segunda empresa del sector a nivel nacional, justo por debajo de Alsina y Graells, y superando definitivamente a la de Simeón

Pastor.⁷⁰ Es de suponer que a partir de 1935, con la absorción de otra de las más destacadas de la provincia, HISUMA, que se debatía entre el cuarto y el quinto lugar en la clasificación provincial, el volumen de negocio de HIFE se situara ya ampliamente por encima del millón y medio de pesetas.

En cuanto al resto del sector, se situaba todo él por debajo de las 250.000 pesetas de facturación (más de cinco veces inferior al de HIFE), aunque sólo dos empresas, AMSA y AVSA, superaban las 200.000 pesetas, destacando ligeramente sobre el resto. Entre las cien mil y las doscientas mil oscilaban la Expreso Segorbina, con un crecimiento lineal, e HISUMA, que disminuyó ligeramente su cifra de negocio.

El grueso de empresas se encontraba claramente por debajo de las cien mil pesetas de facturación anual. Había algunas que se acercaban a esa cantidad, que explotaban líneas de bastante tráfico: Furió (Onda-Castelló) y Soler (Castelló-Grau), así como, ya en 1935, la de Martínez Forés, que aquel año logró alargar su recorrido desde Peníscola y Benicarló hasta Vinaròs, un hecho que, claramente, repercutió muy positivamente en su recaudación.

Por último, en la parte más baja de esta clasificación, se encuentra un grupo de particulares que explotan, cada uno de ellos, una pequeña concesión de poca longitud, con cifras de negocio por debajo de las veinte mil pesetas. La similitud entre sus recaudaciones, y la gran diferencia que presentan respecto a las empresas medias de la provincia, hace que casi no se puedan apreciar en el gráfico.

Básicamente este grupo está formado por tres concesionarios con una facturación entre las diez y las veinte mil pesetas (Catalán Bea, con la línea de Villahermosa; Macías, con la de Montanejos-Caudiel; y Martí, con la de Sorita-Morella), junto con otros tres con una recaudación anual que resulta incluso inferior a las cinco mil (Martínez Segarra, con la línea Viver-Jérica; Santolaria con la de Ribesalbes-Onda; y Pla con los servicios de clase B entre Artana y Castelló).

La situación que todos estos datos muestran en el sector provincial es bastante similar a la que otros autores dibujan sobre el panorama nacional por aquellas mismas fechas, si bien requiere de algunas puntualizaciones. A nivel valenciano, esta situación viene tratada por Sanchis Deusa, dibujando un panorama similar al castellonense, con pequeñas empresas familiares surgidas en los municipios cabeceras de línea que explotaban rutas comarcales reducidas, mientras que los itinerarios algo más largos solían ser operados por sociedades más poderosas.⁷¹

A nivel estatal, según los datos obtenidos por Coronado, Rodríguez y Ruiz de las guías del Patronato Nacional de Turismo para el año 1930, existían en toda la Península 805 empresas concesionarias, de las cuales 662 (el 82%) explotaban sólo una concesión de poca longitud. En

⁷⁰José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 128 y Casimiro Meliá Tena, "La Hispano de Fuente En Segures", p. 14.

⁷¹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 283.

cuanto a las grandes empresas, destacaba en primer lugar Alsina y Graells, con 57 concesiones en nueve provincias, seguida muy de lejos por Simeón Pastor (posteriormente La Alcoyana) con 11 y, supuestamente, por HIFE, con al menos 10 concesiones en la provincia de Castelló, aunque ya por entonces alcanzaría el segundo lugar contando las líneas de Tortosa.⁷²

En la provincia de Castelló, por su parte, y según se desprende de los datos facilitados por la Guía Comercial de 1929 y de los expedientes obrantes en el Archivo General de la Administración,⁷³ existían en enero de 1930 un total de 38 concesiones de clase A, adjudicadas de la siguiente forma:

HIFE, 10; AMSA, AVSA y Furió, tres; la Expreso Segorbina, HISUMA y Lacorte, dos; y Francisco Albiol, Gabriel Amela, José Catalán Bea, Genaro Catalán, Frailand Jaques Cifre, Aurelio Esteban, Joaquín Gimeno, Manuel Macías, Tomás Martí, Francisco Martínez Forés, Pablo Martínez Martínez, Cristóbal Santolaria y Virgilio Verge y Francisco Fenollosa, una cada uno.

Por tanto, de un total de 20 concesionarias, 13 (el 65%) explotaba una sola concesión; seis (el 30%) explotaba entre dos y tres, mientras que el 26% de las concesiones estaba operada por una sola empresa, HIFE. El dominio de la empresa benasalense es incuestionable aún antes de la expansión que supuso la absorción de Lacorte e HISUMA, aunque habría que comparar su situación en la provincia respecto a la que ejercían otras grandes concesionarias como Alsina y Graells o Simeón Pastor en los territorios en los que operaban.

En todo caso, con los datos disponibles, se aprecia que el grado de atomización del sector en la provincia era significativamente inferior al de la media estatal (65% frente al 82%), en buena medida como consecuencia de la gran cantidad de concesiones adjudicadas a una misma empresa, y que en otras zonas estarían repartidas gran parte de ellas entre pequeños concesionarios, como se muestra en Vert o Cuéllar.⁷⁴

En 1935 la situación no había variado mucho, reforzando claramente HIFE su posición de dominio. La benasalense era ya adjudicataria de 17 concesiones de clase A y dos servicios de clase B, lo que suponía 23 líneas (el 30%), realizando 85 servicios (el 45% del total provincial). A gran distancia se situaban el resto de concesionarias, entre las que destacaban AVSA (dos concesiones de clase A y tres servicios de clase B, con cinco líneas (el 7%) y 14 expediciones (el 7%)); Antonio Furió (una concesión de clase A y dos servicios de clase B, con cinco líneas (el 7%) y doce expediciones (el 6%)); AMSA (dos concesiones de clase A con cuatro líneas (el 5%) y ocho expediciones (el 4%)); Francisco Martínez (dos concesiones de clase A y un servicio de clase B, con tres líneas (el 4%) y siete expediciones (el 4%)); Montaña, Pérez, Chiva y Martínez (dos concesiones de clase A con sendas líneas (3%) y seis expediciones (el 3%)); o Tomás Martí (dos concesiones de clase A y tres

⁷²José M^a Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", pp. 127-128.

⁷³Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, pp. 65-77.

⁷⁴Domingo Cuéllar Villar, *Los transportes en el sureste andaluz...*, y Josep Vert Planas, *Els transports a Girona*.

servicios de clase B, con cinco líneas (7%) y seis expediciones (3%)). El resto (alrededor de un tercio de las líneas y expediciones) quedaba repartido entre una veintena de empresarios, que en el mejor de los casos explotaban un par de líneas. Se puede apreciar todo ello mucho mejor gráficamente.

Gráfico 4. Líneas explotadas por empresas. Año 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Gráfico 5. Número de expediciones realizadas por empresa. Año 1935

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. Elaboración propia.

Como apunte meramente informativo, pues la falta de continuidad de los datos impiden extraer mayores conclusiones, en el Archivo Provincial también se puede encontrar una relación de los servicios discrecionales autorizados en los años 1935 y 1936. En general, si aceptamos estas cifras como fiables, se puede afirmar que los servicios discrecionales eran casi anecdóticos en aquella época. En la prensa de entonces se encuentran algunas referencias sobre este tipo de servicios, relacionados muchas veces con los desplazamientos de equipos y aficionados con motivo de encuentros futbolísticos, así como excursiones o traslados de bandas de música.⁷⁵ Se incluye más información relacionada con este tema en el apéndice 2.

Se observa la disminución experimentada en el año 1936 respecto al anterior, y los pocos

⁷⁵H. de C, 25 de junio de 1924, 24 de noviembre de 1928, 12 de enero de 1929 o 14 de septiembre de 1932.

discrecionales realizados por HIFE en comparación con otras empresas mucho menores, lo que confirmaría que su área de negocio estaba fundamentalmente basada en los servicios regulares.

Tabla 5. Servicios discrecionales autorizados en los años 1935 y 1936

Empresa/Año	1935	1936
AMSA	4	6
AVSA	15	10
Catalán Bea	1	0
Canós	8	6
Cifre	1	0
Ferrer	4	5
HIFE	4	1
Lacorte	8	0
Macías	1	6
Marín	3	0
Martínez Forés	1	7
Montaña	1	0
Navarro	1	0
Pla	0	1
Soler	6	2

Fuente: Autorizaciones de servicios de clase D, en AHPC, Fondo Transportes, Libros 1396 y 1397. Elaboración propia.

4. La Guerra Civil: 1936-1939

Como ya se ha avanzado anteriormente, la Guerra Civil de 1936-1939, pese a la inmensa destrucción de personas y bienes que acarreó en todo el país, no supuso para el transporte de viajeros el punto de inflexión que, en obras anteriores, se había afirmado.⁷⁶ No obstante, sus repercusiones fueron importantísimas, y en demasiadas ocasiones, terriblemente trágicas e irreparables. Todo ello se pretende analizar en este subapartado.

En primer lugar, y como se ha mostrado en el anterior subapartado, la repercusión que la guerra tuvo sobre la estructura del sector, al menos en cuanto a los concesionarios de servicios regulares, fue escasa. Si a esto se suma la regulación a la que se sometió en 1936 a los servicios de clase B y tolerados, y al exiguo porcentaje que, como se ha visto, representaban los discrecionales, la afirmación inicial puede extenderse fácilmente a todo el sector.

Existían en 1936 los siguientes concesionarios de clase A: HIFE, AVSA, AMSA, Antonio Furió, la Expreso Segorbina, José Catalán Bea, Miguel Ferrer Castell, Frailand Jaques Cifre, Joaquín Gimeno, Manuel Macías, Tomás Martí, Francisco Martínez Martí, Pablo Martínez y Cristóbal Santolaria. Todos ellos, salvo los dos últimos, restablecieron sus servicios al finalizar los combates, si bien de forma muy precaria. De los dos que no lo hicieron, uno era José Catalán, que llevaba ya

⁷⁶Pablo Marco Dols, *Historia del transporte...*, pp. 67-75.

años atravesando una difícil situación económica y aparentemente complicada con sus socios; el otro, Cristóbal Santolaria, que padeció la represión franquista, siendo sometido a un consejo de guerra sumarísimo.

En cuanto a los operadores de servicios urbanos, en los que no existía exclusividad y la competencia era en algunas líneas mayor, la mayoría (Canós, Soler o Martínez Segarra) reemprendieron la actividad, mientras que otros como Manuel Noguera cesaron sus servicios.

Por tanto, salvo contadas y traumáticas excepciones, se puede afirmar que la guerra, aun con toda la destrucción que supuso, no afectó especialmente a la estructura del sector en la provincia, al menos en cuanto a concesionarias y empresas que operaban servicios plenamente legales. Es cierto que, a lo largo de la segunda mitad de los 30, cesó la actividad de muchas empresas y se produjo un cambio de actividad de muchos transportistas, que se reconvirtieron en taxistas o en camioneros, pero este fenómeno se debe más a la propia dinámica del mercado (absorciones) y a los cambios legislativos de la inmediata preguerra y postguerra (Decretos de 8 de abril de 1936 y 20 de agosto de 1939)⁷⁷ que a los desastres de la contienda.

Sin embargo, las confiscaciones de material móvil llevadas a cabo a lo largo de los tres años de guerra, primero por el bando republicano y después por el franquista, sí que supusieron una amenaza para la supervivencia de muchas empresas, especialmente de las pequeñas. Estas, al contar con una flota muy reducida, no sólo se vieron obligadas a suspender su actividad por falta de vehículos en cuanto sufrieron las primeras requisas, sino que, acabada la guerra, tardaron mucho más tiempo en reanudar los servicios, comprometiendo incluso su continuidad, como se verá.

La guerra, y el cambio de régimen que trajo consigo, supusieron una brusca interrupción de las reformas legislativas que la República intentó aplicar en el sector del transporte. Sin efecto quedaron todos los intentos republicanos de reordenación del transporte terrestre promovidos durante el mandato de Indalecio Prieto, el fallido proyecto de liberalización de 23 de junio de 1936,⁷⁸ así como la descentralización administrativa que pretendió otorgar competencias en la materia a los municipios y autonomías.⁷⁹

⁷⁷Decreto relativo a la concesión de servicios "tolerados", Decreto facultando a los Ingenieros Jefes de Obras públicas para expedir autorizaciones para la realización de servicios de transporte de viajeros que se denominarán "de alquiler" y que substituirán a los llamados de igual forma de "excursiones" y de "sport y lujo", y Decreto facultando a los Ingenieros Jefes de Obras públicas para expedir autorizaciones para la realización de servicios de "Ferias, mercados, fiestas y romerías", destinados a la conducción de viajeros con sus equipajes o mercaderías", todos ellos de 8 de abril de 1936, en *Gaceta de Madrid* de 9 de abril de 1936. Orden de 20 de agosto de 1939 disponiendo que por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera se tramiten y autoricen, con carácter temporal, y en la forma que se indica, las peticiones de servicios rápidos de gran recorrido y de enlace directo entre grandes poblaciones. *BOE*, 27 de agosto de 1939.

⁷⁸Tomás Martínez Vara y Francisco De Los Cobos Arteaga, "Competencia y coordinación ferrocarril-carretera. Una visión desde la década de los treinta: Francisco Jiménez Ontiveros", en Miguel Muñoz Rubio et al. (Eds.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2006 y José Mª Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, "El transporte regular de viajeros por carretera en España...", p. 124.

⁷⁹Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 167-172.

La movilización obrera llevó a la creación y fortalecimiento de diversas agrupaciones sindicales, encuadradas mayoritariamente en la CNT y la UGT, así como al control obrero de algunas empresas del sector. Imagen 30 (arriba izq.). Comunicación de requisas de automóviles por el Frente Popular, agosto de 1936. Imagen 31 (arriba dcha.). Anuncio del comité que había asumido el control de la empresa Soler, septiembre de 1936. Imagen 32 (abajo izq.). Convocatoria para la asamblea de constitución del sindicato de conductores El Volante, en octubre de 1936. Imagen 33 (abajo dcha.). Anuncio de convocatoria de junta general del mencionado sindicato, vinculado a la UGT, en octubre de 1937.

FRENTE POPULAR
REQUISA DE AUTOMOVILES

A partir de esta fecha, todos los vehículos con motor mecánico existentes en la Capital, quedan requisados por el Frente Popular y a su disposición para cuando se estime necesario utilizarlos. A tal efecto, los propietarios vienen obligados a comunicar a la Delegación de Guerra, los siguientes datos:

AUTOBUSES SOLER
Aviso

El Comité de Enlace del Frente Popular ha tomado el acuerdo de suprimir todos los pases de favor expedidos hasta la fecha y que puedan expedirse en los Autobuses Soler, siempre que no lo hayan sido por este Control.

El miliciano que no acredite ir de servicio, pagará su correspondiente billete.

Por la Comisión de Control
Joaquín Aznar.
Castellón 26 Septiembre 1936.

"EL VOLANTE"
Sociedad General de Conductores del Transporte Mecánico y similares de Castellón y su provincia

Se convoca a todos los camaradas para la Asamblea que se celebrará el día 26 del corriente a las nueve de la noche, de primera convocatoria y 9'30 de segunda, en el Salón Doré, para la constitución del Sindicato, esperamos la puntual asistencia a este magno acto.

Castellón 23 de octubre de 1936.
Por la Comisión,
M. Soto.

Sindicato Provincial del Transporte (U. G. T.)
(Sección "El Volante").-
Castellón

Estimados camaradas: por la presente se os convoca a Junta General extraordinaria para el día 28 del actual a las 9 horas de primera convocatoria y a las 9'30 de segunda y en el local social de este Sindicato Provincial, Plaza Acracia número 3.—1.º (antes Plaza del Rey) para tratar un asunto de suma importancia.

CAMARADAS: ¡NO FALTEIS!
El Secretario,
A. SEBASTIAN.

Fuente: Imágenes 30-33, *H de C.*, 26 de agosto; 26 de septiembre y 23 de octubre de 1936; 23 de octubre de 1937.

Con el cambio de régimen, se recuperó el sistema proteccionista e intervencionista, hasta la promulgación, en los años 40, de la propia legislación franquista sobre estas materias, también de carácter continuista.⁸⁰ Como ejemplo, basta citar la Orden de 20 de agosto de 1939, ya del gobierno franquista, regulando los servicios tolerados, que los autorizaba sólo cuando hubieran sido rechazados por el concesionario de la línea regular coincidente. Un espíritu, como se ve, muy similar al de los decretos de 8 de abril de 1936.

Si bien la guerra no afectó a la estructura del sector, y supuso en el plano legislativo una continuación de la política de concesiones en exclusiva y proteccionismo ferroviario, la realidad bélica sí afectó, y mucho, a la propia prestación de los servicios y al funcionamiento mismo de las empresas, destacando los siguientes factores perturbadores: represión política, confiscación y destrucción de vehículos, suspensión de servicios, asociacionismo obrero, colectivización de empresas y revolución social, todos ellos relacionados íntimamente entre sí.

En cuanto al asociacionismo obrero, entre finales de 1936 y principios de 1937 se constituyeron sindicatos únicos del transporte en Castelló, Morella, Benicarló y Borriana. El 20 de noviembre de 1936 se constituyó la Delegación Provincial del Comité Nacional de Autotransporte,⁸¹ encargado de todas las cuestiones relacionadas con el transporte y los automóviles, y encuadrado en el Comité Ejecutivo Antifascista. Este Comité fue liquidado pocos días después por el Gobierno de la República, pasando así todas sus competencias a manos del Estado.⁸²

Consta la colectivización de HIFE en 1936, que pasó a ser gestionada por un comité de control formado por miembros de UGT y CNT,⁸³ así como las de Soler,⁸⁴ AMSA y AVSA, cuya gestión por parte del comité, según Nabàs, fue «escrupulosa».⁸⁵ Estas sociedades continuaron con su actividad, manteniendo los servicios en la medida de lo posible y celebrando algunas sus correspondientes juntas de accionistas, al menos en 1936 y 1937, tal y como se desprende de los anuncios de las convocatorias. A lo largo de 1938, con la cercanía de los combates, los servicios se fueron suspendiendo paulatinamente hasta su completa paralización.

A medida que las tropas franquistas fueron tomando el control de las comarcas castellonenses, los servicios se fueron restableciendo en la medida de lo posible, con escasos medios y en condiciones muy precarias, y previa depuración política de sus trabajadores y, en su caso, consejeros. Autos Mediterráneo reanudó las líneas de Vinaròs y Vilanova d'Alcolea en octubre de 1938,⁸⁶ mientras que las líneas hacia el sur de la capital tardaron más tiempo, al continuar los combates con el frente

⁸⁰Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 173-174.

⁸¹*H. de C.*, 20 de noviembre de 1936.

⁸²*H. de C.*, 4 de diciembre de 1936.

⁸³Manuel Vicent Balaguer, *Conflicto y revolución en las comarcas de Castelló, 1931-1938*, Universitat Jaume I, Castelló, 2006, p. 186 y *H. de C.*, 15 de octubre de 1936.

⁸⁴*H. de C.*, 26 de septiembre de 1936.

⁸⁵Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 61.

⁸⁶*Mediterráneo*, 28 de septiembre de 1938.

detenido en Nules. AVSA, por su parte, no reanudó la actividad hasta el 20 de abril de 1939.⁸⁷

La situación en que la guerra sumió a las líneas y empresas de autobuses viene recogida en el preámbulo del Decreto de Presidencia de 22 de febrero de 1937, y sirve para ilustrar este periodo:⁸⁸

Las actuales circunstancias han influido notoriamente en el normal desenvolvimiento de los servicios públicos de transportes por carretera. Muchos de los titulares de concesiones y autorizaciones han desaparecido, abandonado la explotación; otros, se han limitado a abandonarla, por estimar no convenía ya a sus intereses; algunos la han entregado, voluntaria o forzosamente, a organismos obreros.

Y es que la represión política, ejercida por ambos bandos y en diferentes formas y grados de crueldad, afectó a diversas personas relacionadas con el transporte de viajeros, como se expone a continuación.

- Asesinatos:
 - El 2 de octubre de 1936 fueron asesinados el presidente y el expresidente de AVSA, Juan Bautista Nabas Ribelles y Joaquín París García, junto con los antiguos dirigentes de la empresa Salvador Orenga Beltrán, Fernando Bovaira Segarra y Joaquín Nebot García.⁸⁹
 - José Arrufat Cortés, empresario vila-realense que explotó diversas líneas entre 1922 y 1924. Militante de Izquierda Republicana, ocupó cargos en el Ayuntamiento de su localidad en 1936. Fue fusilado el 1 de febrero de 1943.⁹⁰
- Víctimas de la represión política:
 - Francisco Navarro Villanueva, explotaba un servicio entre la Puebla de Arenoso y Barracas. Fue declarado desafecto a la República y se le intentó cesar en su actividad, aunque no se llevó a cabo por la importancia que para su localidad tenía el servicio que prestaba, en el que no tenía sustituto.⁹¹
 - Inocencio Montaña Bosch, socio de la Expreso Segorbina, fue acusado y procesado por alta traición a la República, y encarcelado en Gandía entre el 23 de junio de 1937 y el 18 de diciembre de 1938.⁹²
 - Arturo Valero Bellés, antiguo socio de Lacorte, fue juzgado en 1940 por un tribunal militar.⁹³

⁸⁷Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 63.

⁸⁸BOP, 9 de marzo de 1937.

⁸⁹Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 60.

⁹⁰Pascual Mezquita Broch, "Dones i repressió franquista a Vila-real", *Font* nº 18, Ajuntament de Vila-real, mayo 2016, p. 56, [en línea], http://www.vila-real.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_24019_1.pdf (consultado 22 de abril de 2017).

⁹¹Solicitud de devolución del ómnibus Ford CS-2770 de Francisco Navarro, confiscado durante la guerra, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-7.

⁹²Según un informe de FET y de las Jons de 21 de mayo de 1939, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-7.

⁹³Sumario 8730, año 1940, legajo 13922/1, según figura en la web "Procedimientos judiciales incoados por la justicia militar a raíz de la Guerra Civil Española y durante la etapa franquista bajo responsabilidad del Tribunal Militar Territorial Primero", Combatientes, [en línea], <http://www.combatientes.es/ListadodeProcedimientosTMT1V.htm>

- Diego Perona Martínez, también antiguo socio de Lacorte, acabó exiliado en la URSS.⁹⁴
- Cristóbal Santolaria Balaguer, concesionario de un servicio mixto entre Ribesalbes y Onda, fue sometido por las autoridades militares franquistas a un consejo de guerra sumarísimo.⁹⁵
- Depuraciones políticas: en aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas,⁹⁶ fueron investigadas las actuaciones políticas de todos los trabajadores y empresarios del sector. Aquellos que no lograron probar su afección al régimen fueron depurados, lo que implicaba perder sus empleos o puestos en los Consejos. A modo de ejemplo, en el caso de AVSA, fueron suspendidos de empleo y sueldo cinco trabajadores.⁹⁷
- Participación indirecta en hechos bélicos:
 - El 25 de julio de 1936, la Guardia Civil ametralló en La Puebla de Valverde al coche n.º 11 de AVSA, asesinando en el acto a 72 milicianos de la columna “Casas Sala”.⁹⁸
 - Fusilamientos en el muro trasero de la cochera de Autos Mediterráneo en Castelló, en la actual calle Marqués de la Ensenada.⁹⁹

Autobuses y conductores, dada su escasez, fueron un bien muy codiciado por los combatientes, lo que salvó la vida en más de una ocasión a algún chófer. La confiscación de autobuses se inició en agosto de 1936 y se acrecentó con el tiempo, lo que provocó la suspensión de servicios por falta de material móvil.¹⁰⁰ Si bien afectó de forma generalizada a todo el sector, sus consecuencias fueron más graves para las empresas de menor tamaño. La destrucción de autobuses provocada por los bombardeos que asolaron la provincia, junto con el desabastecimiento, la movilización de tropas y las propias circunstancias bélicas, obligaron a la suspensión de la mayoría de servicios a medida que se prolongaba la guerra y se acercaban los combates a la zona de operaciones.

Las más perjudicadas fueron las empresas de menor tamaño, que tuvieron que suspender antes los servicios al verse sin vehículos. Las sociedades de mayor tamaño, con flotas también mayores, pudieron mantener su actividad durante más tiempo con los autobuses que conservaban. Tras el fin de los combates, también fueron las grandes las primeras en restablecer los servicios con los pocos

(consultado 18 de mayo de 2017).

⁹⁴María Encarna Nicolás Marín, "La integración de los niños y jóvenes en la emigración de la Guerra Civil: el caso de la Unión Soviética", *Anales de Historia Contemporánea*, n.º 19, septiembre 2003, pp. 59-73. Consultar también el estudio de Lluís Bartomeu Meseguer Pallarés, *Diego Perona. Obras literarias*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2003.

⁹⁵"Expedients de repressió franquista", Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea], <https://www.memoriacastello.cat/11102700.html> (consultado 17-5-2017).

⁹⁶BOE, 13 de febrero de 1939.

⁹⁷Amadeo Cumba Giménez, Emilio Fenollosa Peirats, Vicente Serrano Nebot, Pascual Gregori Tur y Amadeo Cumba Barrera (Ernest Nabàs Orença, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 74-75).

⁹⁸Ernest Nabàs Orença, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 65-66.

⁹⁹Testimonio de Vicente Cuevas, gerente de Autos Mediterráneo, en entrevista oral.

¹⁰⁰Pablo Marco Dols, *Historia del transporte...*, pp. 67-75; Ernest Nabàs Orença, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 57-68; o Josep Vert Planas, *Un segle de carrosseries gironines*, pp. 105-121, recogen numerosos datos y testimonios sobre los sucesos de este periodo.

vehículos supervivientes, mientras que las pequeñas, que se habían quedado completamente sin material móvil, tuvieron que esperar a recuperar los autobuses confiscados; un largo proceso que, en ocasiones, se alargó durante varios años.

Si el restablecimiento de los servicios fue una labor dura y difícil para sociedades como HIFE, AVSA o AMSA, aún lo fue más para empresas menores como Furió,¹⁰¹ que a duras penas pudieron volver a explotar las líneas, debiendo incluso renunciar a alguna.

La situación en que se vieron estas empresas, transportistas particulares en su totalidad, llegó a comprometer seriamente su supervivencia, pues a la demora en recuperar los vehículos confiscados, cabía sumar los gastos que suponía su reparación o, en su caso, reconstrucción, pues muchos habían sido destruidos o transformados. Son los casos de Francisco Navarro, al que se le confiscó el autobús al principio de la guerra, siendo transformado en camión;¹⁰² de Francisco Martínez Segarra, que no pudo recuperar sus vehículos hasta 1944, lo que a punto estuvo de hacerle perder la línea por abandono; o el de Juan Pla, que no pudo recuperar el coche hasta varios años después, abandonando la actividad.¹⁰³

Tras la finalización de la guerra, España entera se encontraba en un estado calamitoso. A las miles de víctimas, la represión política y la escasez generalizada, se sumó la destrucción de infraestructuras y vehículos, que dificultó enormemente el restablecimiento de los servicios regulares. De todo ello se tratará en el siguiente capítulo.

Apéndice 1: los servicios mixtos y los camiones-berlina

En otro orden de cosas, un fenómeno muy particular de la década de los 20 y característico, aunque no exclusivo, de las comarcas de interior fueron los servicios mixtos realizados mediante los denominados “camiones-berlina”, como ya se ha avanzado unos párrafos atrás. Se trataba de vehículos industriales mixtos, con capacidad entre 5 y 10 pasajeros en la cabina y, además, una caja para el transporte de mercancías. Fueron especialmente comunes en las comarcas de els Ports y l’Alt Maestrat, aunque también se registraron en otros municipios, como indica la tabla 6.¹⁰⁴

Muchos de estos pertenecían, como ya se ha adelantado, a industriales o comerciantes de esas localidades que aprovechaban sus viajes profesionales para el transporte de pasajeros; otros, en cambio, eran de transportistas en el sentido estricto.

¹⁰¹Como recoge Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, pp. 65-66.

¹⁰²Solicitud de devolución del ómnibus Ford CS-2770 de Francisco Navarro, confiscado durante la guerra, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-7.

¹⁰³En este caso Pla explotaba antes de la guerra un servicio de clase B coincidente parcialmente con una concesión de HIFE, por lo que el retraso en la recuperación del autobús no debería haber afectado en la pérdida de este servicio, en el que la concesionaria tenía preferencia tanto con la legislación de 1936 como con la de 1939. El caso de Juan Pla se puede conocer a través de algunos expedientes, como la reclamación de incremento del servicio que realiza el Ayuntamiento de Artana en 1943, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-25.

¹⁰⁴Ver imagen 33.

Tabla 6. Camiones-berlina y servicios mixtos de la provincia de Castelló (1909-1939)

Año	Propietario	Modelo	Plazas	Localidad	Destino	Frecuencia	Clase
1920	José M. ^a Recatalá	Fiat	2	Borriana	Grau de Castelló	Irregular	-
1920	José Vidal y Cía.	Isotta Fraschini	4	Vilafranca	Castelló	Días alternos	-
1920	Celestino Aznar	n.d.	n.d.	Vilafranca	Castelló	Días alternos	-
1921	Vicente Bellés	Fiat	8	Vilanova d'Alcolea	Castelló	Diario	-
1922	Vicente Porcar	Berliet	2	Vall d'Uixó	Castelló	Diario	-
1922	Alfredo Mallol	Ford	6	Forcall	Morella	Diario	-
1923	Cristóbal Granell	Hispano-Suiza	2	l'Alcora	Castelló	-	-
1923	Ramón Verge	Berliet	7	Canet lo Roig	Vinaròs	Diario	-
1923	Pedro Asensio	n.d.	n.d.	Morella	Alcañiz	Días alternos	-
1923	José Agramunt	n.d.	n.d.	Sant Mateu	Vinaròs	Diario	-
1923	Tomás Martí	Ford	6	Sorita	Morella	Diario	A
1924	Gabriel Amela	Ford	6	Cintorres	Morella	Diario	A
1924	Virgilio Verge	Ford	10	Rossell	Vinaròs	Diario	A
1924	José Sorolla	NMG	11	Cintorres	Morella	Diario	-
1924	Joaquín Doménech	Ford	7	Xert	-	-	-
1924	Antonio Furió	Ford	9	Fanzara	Onda	Doble diario	A
1924	Benigno Montañés	Ford	2	Vilanova d'Alcolea	Castelló	Irregular	-
1924	Hilario Boix	Ford	7	La Jana	Vinaròs	Bisemanal	-
1925	Agustín Beltrán	Unic	6	Grau de Castelló	-	-	-
1925	Vicente Saera	Ford	n.d.	Algimia de Almonacid	Segorbe	Diario	A
1925	Genaro Catalá	Ford	7	Castellnovo	Segorbe	Diario	A
1928	Pablo Martínez	Chevrolet	6	Gátova	Segorbe		
1929	Miguel Tormo	Ford	8	Càlig	Vinaròs	Doble diario	B
1929	Francisco Navarro	Chevrolet	7	Puebla de Arenoso	Barracas	n.d.	B
1930	Emilio Alberó	Chevrolet	6	Gaibiel	Segorbe	n.d.	B
1930	Juan Pla	Chevrolet	12	Artana	Castelló	Días alternos	B
1930	José Salvador	Citroën	5	Serra d'en Galceran	Castelló	n.d.	B

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exptes.3 C9 y 6 C9. *BOP*, 16 de julio de 1920; 4 de agosto de 1920; 11 de agosto de 1920; 5 de abril de 1922; 19 de julio de 1922; 5 de marzo de 1923; 12 de marzo de 1923; 16 de mayo de 1923; 9 de noviembre de 1923; 15 de febrero de 1924; 7 de abril de 1924; 16 de abril de 1924; 20 de junio de 1924; 26 de enero de 1925; 30 de enero de 1925; 23 de febrero de 1929. *H. de C*, 21 de octubre de 1920, 4 de enero de 1921, 1 de octubre de 1924, 3 de enero de 1928, 1 de noviembre de 1928; *Memoria Anual 1933*, p. 224, en AHCCCS. Fichas de matrículas, en JPT. Elaboración propia.

Los itinerarios que se establecían con estos vehículos solían comunicar la localidad de residencia del transportista con el municipio de referencia en el ámbito comarcal (Vinaròs, Segorbe, Morella, Castelló...). Con una frecuencia normalmente diaria, eran especialmente utilizados para acudir a las ferias y mercados semanales. Por ello, la parte trasera del camión-berlina estaba destinada a la carga

de las mercancías que los viajeros llevaban a la feria o mercado correspondiente para su venta. En la provincia de Castelló este tipo de vehículos fue desapareciendo progresivamente, dando paso a las líneas convencionales de autobús, donde también se admitía carga aunque en menor volumen. No se encuentran registros de este tipo de vehículos más allá de los incluidos en el cuadro, si se exceptúan los escasos camiones autorizados en la inmediata postguerra a realizar servicios de viajeros ante la falta de autobuses, aunque esto es ya otra cuestión.

Imagen 33. Grabado de 1924 de un camión-berlina, carrozado por los talleres Verdera de Vinaròs sobre un chasis Ford, y destinado a la línea Rossell-Ulldecona-Vinaròs de Virgilio Verge y Francisco Fenollosa.

Fuente: Fundació Caixa Vinaròs. Fons fotogràfic Agustín Delgado.

Sin embargo, en algunas regiones españolas, fundamentalmente en el Norte peninsular, los camiones mixtos siguieron funcionando durante varias décadas más, alcanzando su apogeo en los años 50 y 60, pero permaneciendo algunos en activo hasta los años 90 o incluso fechas más recientes.

Prestaban servicio fundamentalmente en comarcas ganaderas de montaña de Galicia, El Bierzo, Cantabria o el Pirineo, trasladando a los ganaderos y a sus animales, así como a otros productos agrícolas, lecheras, etc., a las ferias y mercados. Esta peculiar carga hizo que, en las comarcas pirenaicas catalanas, se conociera popularmente a estos vehículos como les "lleteres" (las lecheras). Para tal fin, algunos carroceros como Maiso o Barro-Chavín construyeron hasta los años 70 autobuses mixtos con la parte trasera destinada a la carga (fundamentalmente para transporte de ganado), aunque en otras ocasiones se basaban en chasis de camión con cabina doble o triple y caja de carga. Al parecer, el último servicio mixto permanecía en activo en 2010 entre Lles de Cerdanya y la Seu d'Urgell.¹⁰⁵

¹⁰⁵Se pueden encontrar más referencias sobre este tema en César Ariño Planchería, *De Hispano a Pegaso...*, p. 223-225 y en las siguientes fuentes digitales:

Apéndice 2: autorizaciones para la prestación de servicios de clase D

Se incluye a continuación una relación de los particulares que, a lo largo de la segunda mitad de los años 20, fueron autorizados a prestar servicios discrecionales. La gran mayoría de estos servicios eran realizados con turismos, correspondiendo a lo que actualmente serían los automóviles de alquiler con conductor (tarjetas VTC) y taxis. Sin embargo, algunos de estos transportistas disponían de vehículos de mayor capacidad.

No se deben confundir con los datos sobre discrecionales expuestos en el subapartado 3, puesto que aquéllos corresponden a autorizaciones para realizar servicios concretos (los viajes en sí), mientras que éstos se refieren a autorizaciones para poder realizar ese tipo de servicios, en forma genérica, sin perjuicio que, en algunos periodos, fuera necesario también solicitar autorización para cada viaje. El órgano competente para otorgar las autorizaciones era la Junta Provincial de Transportes.

En la siguiente relación se indica, cuando se ha encontrado la información, la procedencia y ocupación anterior de los autorizados, así como, en su caso, su trayectoria posterior. Como se observa, se repiten en este caso los perfiles, expuestos a lo largo del capítulo, de los particulares que se incorporaron, durante estas décadas, al sector del transporte mecánico.

- Autorizaciones de clase D expedidas por la Junta Provincial de Transportes, sesión 22 de octubre de 1926:¹⁰⁶
 - Juan Sánchez Gil.
 - José Calduch Vila.
- Sesión 24 de noviembre de 1926:¹⁰⁷
 - Manuel Arquimbau.
 - Miguel Enguidanos Alabau.¹⁰⁸

Rafael Salgado, "Una de autobuses, carritos o líneas", *Ourense no tempo* (blog), 22 de octubre de 2014, [en línea], <http://ourensenotempo.blogspot.com.es/2014/10/una-de-autobuses-carritos-o-lineas-luis.html> (consultado 31 de mayo de 2017).

"Llegan los autobuses", *Avantales. Ayoó de Vidriales. Ideas, recuerdos, personas* (blog), 20 de febrero de 2009, [en línea], <http://elblogdeayoo.blogspot.com.es/2009/02/llegan-los-autobuses.html> (consultado 31 de mayo de 2017).

"Para los de Lugo", *Camiones Clásicos*, [en línea], <http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?f=73&t=516> (consultado 31 de mayo de 2017).

"Pegaso mixto nueve plazas y carga en la Seu d'Urgell" *Camiones Clásicos*, [en línea], <http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?f=21&t=18668> (consultado 31 de mayo de 2017).

"El darrer camió mixta del Pirineu", *Històries del transport per carretera de Catalunya* (blog), 27 de junio de 2010, [en línea], <http://historiatransportcat.blogspot.com.es/2010/06/el-darrer-camio-mixta-del-pirineu.html> (consultado 31 de mayo de 2017).

Xavier Flórez, "Antonio José Sirvent Pozo", *Empresas Autobuses Líneas*, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_SirventPozo.pdf (consultado 31 de mayo de 2017).

Xavier Flórez, "Horaci Botella Soret", *Empresas Autobuses Líneas*, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_BotellaSoret.pdf (consultado 31 de mayo de 2017).

¹⁰⁶H. de C, 23 de octubre de 1926.

¹⁰⁷H. de C, 25 de noviembre de 1926.

¹⁰⁸De Almassora. Figura como represaliado por el franquismo. Detalles en: "Víctimas de la Guerra Civil y Represaliados del Franquismo", PARES, [en línea], <http://pares.mcu.es/victimasGCFPortal/detalle.form?idpersona=414003> (consultado 31-5-2017).

- Francisco Corentino Gómez.
- Vicente Burdeos Enrique.
- Federico Salmerón López.
- Sesión febrero 1927:¹⁰⁹
 - Francisco Fabra Agut.¹¹⁰
 - Toribio Delíbano Segura.¹¹¹
 - Eduardo Nicolau Castell.¹¹²
 - Joaquín Escura Forcada.¹¹³
 - Eustasio Flors Cruz.¹¹⁴

Algunos de estos nombres y apellidos siguen apareciendo tras la guerra como taxistas en Castelló, como Francisco Fabra, Emilio Nicolau (secretario de la sección de taxis del Sindicato Provincial de Transportes) o Agustín Flors, según la guía de 1941.¹¹⁵ En 1948 sigue en Castelló Toribio Delíbano.

- Sesión abril 1927:¹¹⁶
 - Miguel Mateu Zaragoza.¹¹⁷
 - José J. Camacho Murphy.¹¹⁸
 - Vicente Forcada Miralles.¹¹⁹
 - Blas Gil Tomás (Borriana).¹²⁰
 - Vicente Gil Tomás.¹²¹
 - Vicente Peris Serra.¹²²
 - Santiago Llop Burdeus.¹²³

¹⁰⁹H. de C, 9 de febrero de 1927.

¹¹⁰Popular taxista castellonense. (*Anuario Automovilista de España 1950*, SA Horta IE, Barcelona, 1950, p. 560). Según el registro de matrículas de la JPT, disponía de un torpedo Hispano-Suiza 20 HP (CS-1018) y de un ómnibus Fiat de 10 plazas, matrícula CS-1420. Tenía su base en el Hotel Fabra (en la plaza Sixto Cámara, hoy Del Real).

¹¹¹Popular cochero castellonense (Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, pp. 472-474).

¹¹²Taxista en Castelló (calle Falcó, 7) en 1946 (*Anuario General del Automóvil 1946*, Gráfico-Editorial, S.L., Barcelona, 1946, p. 127 y *Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560).

¹¹³Taxista en Castelló (calle Sales y Ferrer) en 1946 (*Anuario General del Automóvil 1946*, p. 127 y *Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560).

¹¹⁴En 1936 aparece Casa Flors, ya como una destacada casa de recambios de Castelló (*Anuario-Guía 1936*, Automóvil-Comercio, Madrid-Barcelona, 1936, p. 395). Además de los turismos CAS-758 y CS-1205, dispuso entre 1933 y 1934 de un ómnibus Ford de 18 plazas, matrícula CS-2378, según consta en los registros de matrículas de la JPT.

¹¹⁵*Guía comercial de Castellón 1941*, p. 132.

¹¹⁶H de C, 23 de abril de 1927.

¹¹⁷Fotógrafo de les Coves (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, Imprenta Barberá, Castelló, 1925, p. 320). Propietario de un garaje (*Anuario-Guía 1929*, Automóvil-Comercio, Madrid-Barcelona, 1929, p. 261).

¹¹⁸Propietario del bar Royalty, en la calle Ingeniero Ballester nº 19 de Castelló (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 135).

¹¹⁹Ver anexo 2.1.

¹²⁰*Anuario-Guía 1936*, p. 400.

¹²¹Transportista carretero de Borriana, fue autorizado a principios de siglo a prestar un servicio de diligencias (Juan Peris Torner, "Castellón, diligencias y autobuses", *Compartir conocimientos* (blog)).

¹²²Mecánico de bicicletas de Borriana (calle Chicharro) (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 283). Propietario de un garaje en 1936 (*Anuario-Guía 1936*, p. 400).

- Eduardo Fuster Llácer.¹²⁴
- Silvestre López Salvador.
- Ramón García Mestre.¹²⁵
- Ramón Marín Palop.
- Vicente Albert Ferrando.¹²⁶
- Julián Nicolás Perea (Castelló).
- Vicente García Gil (Llucena).¹²⁷
- Sesión mayo 1927:¹²⁸
 - José Roda Roda.¹²⁹
 - Guillermo Salvador Ortí.¹³⁰
 - José Catalano (Vilafranca).
 - Manuel Andrés Nácher.¹³¹
- Sesión junio 1927:¹³²
 - José Fenollosa Cano.¹³³
 - Antonio Rodríguez Beltrán.¹³⁴
 - Joaquín Segarra Beltrán.¹³⁵

¹²³Blasco Ibáñez nº 3, Nules. Figuran dos vehículos a su nombre en los censos del AHCCCS, uno de ellos taxi.

¹²⁴De Vila-real. Tuvo un accidente en febrero de 1927 (ABC, 23 de febrero de 1927).

¹²⁵Relojero de Morella (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 379). Consta en los censos del AHCCCS como propietario de un vehículo de servicio público matrícula TE-207 en 1931. Propietario de un garaje en Morella (Puerta Forcall, 4) (*Anuario-Guía 1929*, p. 261).

¹²⁶Propietario de una fonda en les Coves de Vinromà (Victoriano De la Torre, *Carnet-Castalia. Guía de la Industria, Comercio y Profesionales de Castellón de la Plana y su Provincia*, Imprenta Mialfo, Castelló, 1953, p. 230).

¹²⁷Vuelve a aparecer en los censos del AHCCCS en la postguerra, como taxista en Castelló (calle Ruiz Zorrilla) con los vehículos CS-1749 (1938) y VA-2295 (1945). A partir de 1946, aparece domiciliado en Rey don Jaime, 38 (*Anuario General del Automóvil 1946*, p. 127 y *Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560). Aparece como taxista en Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 467, en la plaza del Rey 46 de Castelló.

¹²⁸H. de C, 28 de mayo de 1927.

¹²⁹Ordinario de Tírig, realizaba una expedición diaria a Castelló, admitiendo pasaje y encargos para todos los pueblos del trayecto (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 440).

¹³⁰De Morella, en los censos del AHCCCS constan a su nombre los turismos de servicio público CS-2082 (Citroën Torpedo), CS-2462 (Citroën) y B-36465 (Chrysler) a lo largo de la década de los 30. Propietario de un garaje en la localidad (*Anuario-Guía 1929*, p. 261).

¹³¹Transportista carretero de l'Alcora (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 224).

¹³²H. de C, 2 de julio de 1927.

¹³³Procurador de los tribunales en Sant Mateu (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 419).

¹³⁴Zapatero en les Coves de Vinromà (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 520).

¹³⁵Solicitó en abril de 1928 la línea Vall d'Uixó-València, ofreciendo dos Chevrolet de 16 HP (BOP, 24 de abril de 1928), que no le fue adjudicada (BOP, 7 de agosto de 1928). Segarra Beltrán continuó de taxista en su localidad (*Anuario General del Automóvil 1946*, p. 127 y *Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560), donde era conocido con el apodo de "Chicote" (Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 89 y Ernesto Pérez, "Maravillas locales", *Revista Uxó*, nº 12, 5 de marzo de 1967, [en línea], http://www.bibliotecaspublicas.es/lavall/imagenes/Maravillas_Locales.pdf (consultado 19-5-2017). En 1932 adquirió un Ford 17 HP de 28 plazas matrícula CS-2497, según consta en el registro de matriculaciones de JPT.

- Sesión julio 1927:¹³⁶
 - Armando Sanmartín Tarragó.¹³⁷
 - José Rufino Carda.
 - Mateo Cano García.¹³⁸
- Sesión agosto 1927:¹³⁹
 - Celestino Zaragoza Pitarch (Benassal).
 - Antonio Peris Ramos (Castelló).
- Sesión julio 1928:¹⁴⁰
 - Santiago Juan Llorens.
 - José Cantavella Francisco.¹⁴¹
 - Francisco Cosentino López.¹⁴²
 - Ramón Marín Palop.
 - Eduardo Urbaneja Lleo.
 - José Sala Marco.
 - Federico Piquer Calpe.¹⁴³
- Sesión diciembre 1928:¹⁴⁴
 - Vicente Carnicer Nomdedéu.¹⁴⁵

Junto a estos, los siguientes particulares realizaron también servicios durante la preguerra:

- José Alagarda Darás.¹⁴⁶
- Abelardo Baila Julián.¹⁴⁷
- Francisco Chiva Gil.¹⁴⁸
- Pascual Guarch Cornelles.¹⁴⁹

¹³⁶H. de C, 1 de agosto de 1927.

¹³⁷Propietario de una posada en Sant Mateu (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 412).

¹³⁸De Vinaròs, fue uno de los caídos del bando franquista durante la Guerra Civil. "Creu dels caiguts", *Vinapèdia* (blog), 17 de abril de 2014, [en línea], <http://www.vinapedia.es/blog/page/448/> (consultado 1-6-2017). Puede que fuera sastre, según Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 504.

¹³⁹H. de C, 31 de agosto de 1927.

¹⁴⁰H. de C, 3 de julio de 1928.

¹⁴¹Quizá fuera un exportador de naranja de Almassora (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 231).

¹⁴²Propietario de un garaje en Almassora (*Anuario-Guía 1929*, p. 260).

¹⁴³De Montán, en los años 50 llegaría a ser concejal, presidente de la Cooperativa y jefe de la Hermandad (Victoriano De la Torre, *Carnet-Castalia*, p. 240).

¹⁴⁴H. de C, 21 de diciembre de 1928.

¹⁴⁵Puede que fuera de l'Alcora, y su hermano fuera corredor de productos (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 223).

¹⁴⁶Propietario de un taller en Castelló en 1925 (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 166). En 1958 ejerce como taxista en Nules (Av. València nº 1) (Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 467).

¹⁴⁷De Sant Mateu. En AHPC constan a su nombre en 1933 los turismos de servicio público CS-2775 (Ford) y B-33637 (Chevrolet). AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2393.

¹⁴⁸Automóviles de alquiler en Borriana (*Anuario-Guía 1936*, p. 400), con dos Ford 17 HP.

- Florencio Monlleó Recatalá.¹⁵⁰
- Pedro Paradells Alagarda.¹⁵¹
- José Ripollés Gasulla.¹⁵²
- Rafael Sánchez Martínez.¹⁵³
- Francisco Simó Aviñó.¹⁵⁴
- Vicente Vivó Pascual.¹⁵⁵

¹⁴⁹Propietario de una fábrica de gaseosas en Benicarló en los años 20 (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 241). Figura en el censo del AHCCCS como dueño de un vehículo de transporte público de viajeros en 1929.

¹⁵⁰Propietario de una fonda en la Vilavella (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 508.), disponía de ómnibus para el servicio de sus agüistas, por el que tuvo que pagar en 1931 un importe de 13,37 pesetas en concepto de impuesto sobre la recaudación (*Memoria Anual 1931*, AHCCCS, p. 174.).

¹⁵¹De Nules, propietario de un molino de arroz en 1922 y 1925 (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 372 y Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 383) y, en 1926, del hotel termal Cervelló, de la Vilavella ("Itinerario termal-recorrido 2", La Vilavella, [en línea], <http://lavilavella.com/es/itinerario-termal-3/>, consultado 1 de junio de 2017). Como otros hosteleros de la Vilavella, realiza diversos servicios de alquiler, especialmente a la estación de Nules (Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libros 838, 839, 840, 841, 842 y 843).

¹⁵²Taxista de Morella, dispone de varios turismos (T-368 y T-3604) así como de dos ómnibus (un Hispano-Suiza de 25 CS-2537 y un Chevrolet de 27 plazas CS-3604), en activo desde 1933 hasta finales de los años 40 (AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2395).

¹⁵³De Gátova. Figura en los censos del AHCCCS como dueño de un vehículo de transporte público de viajeros en 1929 y 1930.

¹⁵⁴Taxista de la Jana. Entre 1931 y 1933 dispone además de un ómnibus Citroën de 22 plazas, CS-2432. Después de la guerra continúa la actividad con un taxi Citroën CS-1676 (AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2395).

¹⁵⁵Propietario del balneario Vivó o de Santa Rosa, en la Vilavella ("Itinerario termal-recorrido 2", La Vilavella, [en línea]). Como Monlleó o Paredells, realiza también diversos servicios de alquiler, en especial a la estación de Nules (Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libros 838, 839, 840, 841, 842 y 843).

Capítulo 13.

El sector desde 1939 hasta la actualidad

1. La postguerra (I): el restablecimiento de servicios (1940-1947)

El fin de la Guerra Civil el 1º de abril de 1939 no significó, en absoluto, una vuelta a la normalidad. El país se encontraba devastado, y la carencia de los elementos más básicos (vehículos, combustibles, neumáticos) condicionaría la prestación de los servicios de viajeros durante la siguiente década.

Como se ha visto en el capítulo anterior, pese a todas las contrariedades y la adversidad de la situación, la gran mayoría de los concesionarios de servicios de clase A en 1936 pudieron restablecer sus servicios tras la guerra, lo mismo que ocurría con los operadores de servicios urbanos de clase C. Los operadores de los antiguos servicios de clase B y tolerados, en cambio, tuvieron que cesar por la aplicación de la legislación tanto de preguerra (Decretos de 8 de abril de 1936, dictados por el gobierno del Frente Popular) como de la postguerra (Orden de 18 de agosto de 1939, dictada por el gobierno franquista).¹

Así, entre 1938 y 1939 fueron reanudando la actividad las principales empresas de la provincia haciendo frente a enormes dificultades, que aún fueron mayores en el caso de las pequeñas concesionarias. Estas últimas tardaron algo más en restablecer la circulación, al carecer de material móvil y tener que esperar en muchos casos a recuperar y reconstruir los autobuses que les habían sido confiscados.

Antes de tratar de la evolución de cada una de las empresas, hay que ser conscientes, y por ello se hace especial hincapié, en la terrible situación que atravesaba la España de postguerra: infraestructuras destrozadas, represión política y una crisis económica agravada por la crisis internacional ocasionada por la II Guerra Mundial fue el panorama al que la población tuvo que hacer frente.

El parque móvil había sido en buena medida requisado, movilizado y destruido durante la guerra. Faltaban vehículos, especialmente industriales, pero la política autárquica del gobierno y la crisis económica impedían la importación de automóviles. La situación era tal que incluso se aprobó un decreto que permitía la matriculación de vehículos reconstruidos a base de piezas aprovechables.²

¹*Gaceta de Madrid*, 9 de abril de 1936 y *BOE*, 27 de agosto de 1939.

²Decreto de 23 de septiembre de 1939, dictando normas para la revisión de permisos de circulación de vehículos con

Josep Vert narra con gran detalle todo el proceso de desmantelamiento que el parque móvil español sufrió entre 1936 y 1939.³

Los autobuses, por sus propias características, habían resultado desde el primer momento de gran utilidad militar para el transporte de tropas, siendo uno de los tipos de vehículos más afectados por las requisas. De esta manera, al finalizar la guerra, las principales empresas vieron diezmadas sus flotas, y las más pequeñas carecían por completo de vehículos con los que reemprender la actividad. El parque provincial de autobuses era en 1940 de 65 vehículos,⁴ prácticamente la mitad de los existentes en 1936, y la mayoría de ellos se encontraban en estado deplorable, siendo necesario un gran trabajo de reconstrucción, que llevaban a cabo, en muchas ocasiones, los propios talleres de las empresas.⁵

La adquisición de un chasis de importación requería de un complejo procedimiento administrativo que no siempre se resolvía satisfactoriamente, siendo una labor constante de las empresas tanto la localización y recuperación de su material móvil disperso como la búsqueda de bastidores, motores y todo tipo de piezas y recambios con los que poder recomponer sus flotas. Ejemplo de ello es la expedición que HIFE y AMSA realizaron a Bilbao en busca de cinco chasis Chevrolet en 1938,⁶ las ampliaciones de capital y peticiones de crédito llevadas a cabo para la adquisición de vehículos,⁷ las solicitudes de devolución de vehículos requisados o las diversas peticiones tanto de importación como de asignación de bastidores.⁸

A esta carencia de autobuses, y la gran dificultad para adquirir nuevos, se sumó el desabastecimiento de otros productos básicos para el ejercicio de la actividad, como eran los combustibles y neumáticos, cuya distribución fue racionada, quedando controlada por el Consejo Directivo de Transportes por Carretera.⁹

Los primeros se hallaban racionados mediante unos cupos que eran asignados mensualmente por la Comisaría General de Combustibles Líquidos, y que resultaban casi siempre insuficientes para atender a todos los servicios. Esto obligaba a suspender temporalmente la circulación hasta que se asignara un nuevo cupo, o directamente a la supresión de determinados servicios.

Esta situación daría lugar, como en el resto de Europa, a la búsqueda de combustibles alternativos,

motor mecánico. *BOE*, 21 de octubre de 1939.

³Josep Vert Planas, *Veteranos y Clásicos*, Edicions Benzina, Platja d'Aro, 2001, pp. 9-20.

⁴Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*. p. 114.

⁵*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 29 y Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 76-78.

⁶*Mediterráneo*, 11 de septiembre de 1938.

⁷Josep Monferrer i Guardiola, ““La Hispano”, pionera del transport al Maestrat”, *Centro de Estudios del Maestrazgo*, Culla, octubre 1994, p. 39 y Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 73-74 y 76.

⁸Solicitudes de devolución de vehículos confiscados durante la guerra, y solicitudes de adquisición de bastidores, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-7 e IA-24 bis.

⁹Según Ley de 11 de diciembre de 1942 por la que se dictan normas para el funcionamiento del Consejo Directivo de Transportes por Carretera, creado por la de 24 de enero de 1941, y para el de los diversos Organismos relacionados con el transporte. *BOE* 27 de diciembre de 1942.

siendo los dos más destacados la electricidad y el popular gasógeno, destacando en este último caso los gasógenos Autoforo, diseñados por Casimiro Meliá, contruidos en los talleres de HIFE e instalados en la flota de esta y otras empresas.¹⁰ De ellos se trata más detalladamente en el anexo 2.2.

La otra gran carencia que dificultaba, o directamente impedía, la prestación de los servicios, eran los neumáticos, cuya falta empezó a hacerse patente, precisamente, cuando la instalación de gasógenos en la flota empezaba a solventar, si quiera de forma limitada, el desabastecimiento de combustibles. La distribución de neumáticos estaba también racionada, dependiendo de diversos organismos oficiales, y su carencia obligó no sólo a remendar hasta el extremo los existentes,¹¹ sino a suspender numerosos servicios, especialmente durante la segunda mitad de la década de los 40.

Todas estas carencias y dificultades contrastaban, curiosamente, con una enorme demanda que solía desbordar la escasa oferta existente, al ser el autobús la única forma de movilidad de gran parte de la población, especialmente en el ámbito rural. Seguramente este gran volumen de tráfico fue lo que permitió a las concesionarias hacer frente a todas las dificultades que atravesaban para la prestación de los servicios.¹²

Trazadas las líneas generales de la situación de postguerra, es el momento de analizar la evolución de las diferentes empresas, empezando por la mayor de todas ellas: HIFE.

La empresa benasalense había reanudado la actividad en la base de Tortosa ya en 1938, operando en 1939 en la provincia ocho de las 23 líneas que explotaba en 1935, que fueron ampliándose progresivamente hasta las 24 de 1941. Y si bien el número de servicios era considerablemente menor que en la preguerra, padeciéndose además recortes y suspensiones constantes, logró establecer nuevas líneas al hacerse cargo de la de Villahermosa, tras la disolución de la anterior concesionaria en 1939, ya aquejada de problemas económicos e internos desde antes de la guerra. Después de la guerra desapareció por completo la marca Lacorte, que había sido absorbida en 1933, mientras que la de HISUMA, absorbida en 1935, acabó centrada en la comercialización de recambios de automoción, dentro del grupo HIFE.¹³

Autos Vallduxense, por su parte, inició las acciones para reanudar la actividad en 1939, no restableciendo los servicios hasta 1940, en condiciones bastante precarias. Las líneas en explotación fueron las mismas de 1935, con servicios a Castelló y València, Viver, Moncofa y Nules, realizando también unos pocos servicios discrecionales.¹⁴

Autos Mediterráneo realizó también un gran esfuerzo para hacerse con una flota con la que reanudar la actividad. A las líneas habituales (Vilanova, Cabanes, Vinaròs), restablecidas en 1938,

¹⁰Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 79.

¹¹Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 80.

¹²Testimonio de Francisco Madrid, ex consejero delegado de la Hispano del Cid, en entrevista oral.

¹³*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 27.

¹⁴Autorizaciones para servicios discrecionales, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-25 bis.

se sumó la de Albuixech-València, adquirida en 1941, y con la que AMSA inició una tímida incursión en la provincia de València que se prolongaría hasta los años 70.¹⁵ También se adquirieron unos terrenos junto a la actual plaza Fadrell de Castelló, donde se construyó el nuevo garaje de la compañía.

La empresa de Antonio Furió Agustina, que permanecía todavía como empresario individual fue, de entre las relativamente grandes de la provincia, una de las que atravesó una situación más precaria, debiendo incluso renunciar a la explotación de la línea entre Onda y Ayódar por falta de neumáticos con los que prestar el servicio.¹⁶ Así las cosas, pudo restablecer la circulación en las líneas de Castelló, València y Argelita, que alargó hasta Puebla de Arenoso al haberse habilitado una pista durante la guerra.

En Segorbe, la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, que había sufrido no sólo la incautación de más de mitad de su flota, sino también la represión política de uno de socios, Inocencio Montaña, reemprendió la actividad sin Narciso Chiva ni Ángel Montaña, denominándose entonces simplemente Montaña, Pérez y Martínez. La única línea que se pudo restablecer en un primer momento fue la de València, mientras que la de Navajas-Cueva Santa no reanudó la circulación hasta 1940, y de manera irregular. En los siguientes años pudo ir recuperando parte de la flota, hasta que, en 1946, se constituyeron como la Expreso Segorbina, S.L.

En cuanto al resto de concesionarios en 1936, su evolución fue la siguiente:¹⁷

- Miguel Ferrer Castell: la explotación de la línea entre Morella y Cincinorres pasó, de facto, a manos de su sobrino Delfín Altaba, a quien le fue transferida oficialmente en 1948.
- Frailand Jaques Cifre: restableció el servicio entre Rossell y Vinaròs en 1938 con los dos únicos vehículos que no le habían sido confiscados, recuperando posteriormente otros y adquiriendo uno en 1939.
- Joaquín Gimeno: restableció el servicio entre Vall d'Almonacid y Segorbe con un solo vehículo.
- Manuel Macías: reanudó el servicio entre Caudiel y Montanejos con los vehículos que pudo recuperar.
- Tomás Martí: con el nombre comercial de la Hispano del Bergantes, restableció de forma muy precaria el servicio entre Morella, Sorita y Mas de las Matas hasta su jubilación en 1948, cuando fue transferido a José Mestre Beltrán.

¹⁵Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja. 533, Exp. 8431.

¹⁶Escrito de 1947 en el que Antonio Furió alega no tener capacidad para explotar la línea entre Ayódar y Onda, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

¹⁷Como en el capítulo anterior, los detalles de cada una de estas empresas y empresarios, así como las referencias, se detallan en el anexo 2, para evitar reiteraciones y una excesiva proliferación de notas.

Finalizada la guerra, la mayoría de concesionarios pudieron ir restableciendo paulatinamente los servicios, debiendo hacer frente a enormes dificultades. Paralelamente, otros empresarios se iniciaron en el sector en este periodo. Imagen 1 (arriba izq.). Anuncio de reanudación de la circulación en algunas líneas de HIFE en 1939. Imagen 2 (arriba dcha.). Autobús Leyland de AVSA (1956). Imagen 3 (centro izq.). Chevrolet de 1934 de Cifre. Imagen 4 (centro dcha.). Firma y sello de Francisco Martínez. Imagen 5 (abajo izq.). Oldsmobile de 1941, de Manuel Macías Imagen 6 (abajo dcha.). Personal de la empresa junto a “La navarra” de Martínez Segarra.

Fuente: *Mediterráneo*, 24 de enero de 1939; imágenes 2 y 6, archivo AVSA; imagen 3, Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya, Fons Roisin; imagen 4, AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-31. Imagen 5, colección Francisco Macías Pradas.

Imagen 7 (arriba izq.). Personal de la Expreso Segorbina: de derecha a izquierda, Ramos (cobrador), Luis Marín y Paco (conductores). Imagen 8 (arriba dcha.). Chevrolet de 1935 de Delfín Altaba. Imagen 9 (centro izq.). Coche nº9 de Soler Oliva, un Dodge de 1937. Imagen 10 (centro dcha.). Personal y viajeros de la empresa Revest, año 1950. Imagen 11 (abajo). Autobús de Alcocéber, S.A., frente a la iglesia de Alcalà de Xivert.

Fuente: Imagen 7, colección Amparo Marín; imagen 8, archivo Altaba; imagen 9, fotografía de Hec Piercy, Arxiu Històric del Grau; imagen 10, colección Manuel Irún; imagen 11, colección Agustín Barceló.

- Francisco Martínez Martí: restableció, de forma muy precaria, los servicios entre Vinaròs, Benicarló y Peníscola, con una oferta teóricamente similar a la de preguerra, aunque con constantes interrupciones del servicio.

No consta la reanudación de los servicios de José Catalán Bea, Pablo Martínez ni Cristóbal Santolaria. Respecto al primero, su empresa, Autos Villahermosa, que venía atravesando una complicada situación, fue finalmente disuelta en 1939, transfiriéndose la línea a HIFE. Cristóbal Santolaria fue, como se ha indicado en el capítulo anterior, sometido en la postguerra a un consejo de guerra sumarísimo, mientras que de Pablo Martínez no se encuentran más datos.

En cuanto a los operadores de servicios urbanos, ejercían su actividad en 1936 Bautista Canós y Vicente Garí (Borriana), José Soler (Castelló), Vicente Marín (Altura), Juan Bautista Montaña e Inocencio Montaña (Segorbe) y Manuel Noguera y Francisco Martínez Segarra (Viver). Su situación en la postguerra fue la siguiente:

- No hay datos sobre el restablecimiento de los servicios por parte de Vicente Garí ni Juan Bautista Montaña.
- Manuel Noguera abandonó la actividad, incorporándose en 1939 a la plantilla de AVSA como cobrador.¹⁸
- Inocencio Montaña aparece vinculado exclusivamente a la S.R.C. Montaña, Pérez y Martínez.
- Vicente Marín y otros familiares aparecen vinculados a los concesionarios de la línea Gátova-Llíria, Gregorio y Juan Bautista Roca, que en 1947 la traspasaron a Emilio Gálvez Adrián. Este a su vez la traspasó poco después a Vicente Brisa Ramada.¹⁹
- Bautista Canós restableció en 1939 los servicios entre Borriana, la estación, el Grau y el puerto,²⁰ pasando por aquellas fechas a manos de su hijo Bautista Canós Fortea.
- José Soler Oliva reanudó también la circulación entre Castelló y el Grau en 1939, ahora ya en solitario, si bien en una situación muy precaria. Tras el fallecimiento de Soler Oliva en 1940, se hizo cargo de la empresa José Soler Vidal,²¹ denominándose Herederos de José Soler Oliva hasta su absorción por HIFE en 1960. Realizaba también servicios discrecionales.
- Francisco Martínez Segarra no pudo restablecer el servicio entre Viver y la estación de Jérica hasta 1944, al haber perdido todos los autobuses durante la guerra. Ante la posibilidad de perder la concesión por abandono, que había sido reclamada por otros interesados,

¹⁸Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 176.

¹⁹BOE, 16 de septiembre de 1953; Quejas del Ayuntamiento de Gátova sobre el servicio de autobús, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-25 bis; Vicente Sánchez Domingo, *Ensayo geográfico, histórico y sociológico. Gátova (Castellón)*, Ayuntamiento de Gátova, Gátova, 1984, pp. 87, 104 y 205.

²⁰*Mediterráneo*, 26 de julio de 1939.

²¹*Mediterráneo*, 26 de julio de 1939.

adquirió un ómnibus a Macías para reanudar la circulación.²²

Ante este arduo panorama, sorprende comprobar como todavía hubo en aquellos años algunos emprendedores que se iniciaron en el sector del transporte de viajeros por carretera, o al menos lo intentaron. Los únicos ejemplos de estos últimos se encuentran en comarcas de interior, donde hubo intentos de creación de nuevos servicios (Ventas de Bejís-estación de Jérica, solicitado en 1947 y explotado durante un breve periodo por Santiago Viñas), o la explotación de líneas ya existentes ante la no prestación de los mismos por parte de sus concesionarios (Ángel Ovejero, que solicitó la línea Viver-estación de Jérica, o Manuel Pitarch García, que en 1944 realizaba el servicio de Vistabella ante la suspensión de la línea de HIFE por falta de neumáticos).²³

Junto a estos, hubo otros que lograron iniciar sus servicios con mayor o menor éxito: fueron Delfín Altaba, Josefa Revest y la sociedad Autos Alcocéber.

El primero pertenecía a una familia de transportistas de els Ports que se había iniciado en los servicios de viajeros en la década de los 30, de la mano de Miguel Ferrer Castell. En 1939 Delfín Altaba adquirió la concesión Vilafranca-Morella,²⁴ iniciando él mismo la explotación de forma muy precaria y con enormes dificultades. En 1948 amplió sus servicios al adquirir a su tío Miguel Ferrer la concesión Cinctorres-Morella, que integró en la que ya venía explotando.²⁵ Actualmente la empresa, transformada en sociedad limitada, sigue en activo en manos ya de la tercera generación.

En cuanto a la segunda, fue una iniciativa del inspector de coordinación de RENFE Félix Irún y su esposa Josefa Revest, que en 1943 establecieron un servicio entre Castelló y la Serra d'en Galceran, como forma de complementar sus ingresos. La falta de rentabilidad de la explotación llevó a su renuncia y cesión a Autos Mediterráneo en 1954.²⁶

Frente a las dos iniciativas anteriores, de carácter familiar, Autos Alcocéber fue, en cambio, una sociedad anónima constituida en 1945 por más de una treintena de vecinos de Alcalà de Xivert, para principalmente explotar el servicio de autobús entre el núcleo urbano y Alcossebre, pero también para desarrollar actividades turísticas en esa pedanía costera. El trayecto Alcalà-Alcossebre había sido explotado desde mediados de los años 20 por diversos operadores, no restableciéndose tras la guerra, lo que probablemente llevó a este grupo de xivertenses a asociarse, viendo en su explotación no sólo una necesidad para el municipio, sino también una oportunidad de negocio. La sociedad permanecerá en activo hasta finales de los años 90.

Salvo contadas y muy concretas excepciones, estas tres serán las únicas iniciativas empresariales

²²Comunicación a la Jefatura Provincial de Transportes de la reanudación el 24 de noviembre de 1944 del servicio en la línea Viver-Jérica de Francisco Martínez Segarra, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exp. IA-54.

²³Solicitudes de autorización de servicios en distintas líneas, ante la no prestación del mismo por parte de sus concesionarios, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-73.

²⁴BOE, 23 de noviembre de 1940. Le fue adjudicada definitivamente en 1952. BOE, 22 de agosto de 1952.

²⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 8 C2

²⁶Juan Peris Torner, "Félix Irún Pardo...", *Compartir conocimientos* (blog).

que se registren en este sector hasta los años 60. Sus perfiles son variados: los casos de Altaba y Revest son iniciativas particulares, aunque existe una relación familiar con el transporte, si quiera de forma tangencial como en el caso de Revest. El de Altaba cabe insertarlo dentro de una trayectoria familiar más amplia, que se remonta a la preguerra. Alcocéber, en cambio, responde a una necesidad local que es aprovechada por un grupo de vecinos, en una línea muy similar a la de otras sociedades nacidas en los años 20 como AVSA, si bien con una base social más humilde.

Frente a estas diferencias, todas ellas coinciden en surgir en un contexto realmente adverso, e iniciar la actividad en unas condiciones precarias, como se ha reiterado en las páginas anteriores. Atienden, además, a tráficos secundarios que no eran cubiertos por las principales empresas, con escaso volumen de usuarios y, en el caso de Alcossebre, marcada estacionalidad.

Por su parte, los servicios discrecionales de viajeros, como el resto de servicios de transporte, quedaron definidos por la Ley de 11 de diciembre de 1942,²⁷ debiendo obtenerse una autorización especial para cada expedición. La escasez de medios y los requisitos necesarios para su aprobación (carga completa, no coincidente con las concesiones de servicios regulares, carácter circunstancial o accidental) limitaron considerablemente su número, tratándose la mayoría de viajes organizados por organismos oficiales del régimen, colectivos religiosos, bandas de música y equipos deportivos. El AHPC conserva algunos expedientes de solicitud de autorización de estos servicios, tramitados entre 1943 y 1949, que se recogen en la tabla 1.

El marco legislativo en estos primeros años de dictadura presenta pocas novedades, centrándose el esfuerzo regulatorio principalmente en el sector ferroviario, absolutamente prioritario para el Estado. La devastación producida por la contienda amenazaba la misma continuidad de los servicios ferroviarios, lo que llevó al Estado a hacerse cargo de las concesiones mediante la Ley de Bases de ordenación ferroviaria y de los transportes por carretera de 1941.²⁸

De esta manera, las líneas férreas de ancho convencional pasaron a manos de la recién creada RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles), mientras que las de vía estrecha fueron asumidas por EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado).²⁹ Y aunque el mismo título de la ley hiciera alusión al transporte por carretera, su ordenación quedó relegada en un segundo plano, limitándose a algunas disposiciones que no modificaron sustancialmente el contexto legislativo, que continuaba la política proteccionista hacia el ferrocarril. RENFE conservó así las concesiones de líneas regulares obtenidas por las anteriores compañías ferroviarias, que en la práctica siguieron siendo operadas por las mismas arrendatarias (HIFE, en el caso de las líneas Vinaròs-Castelló y Castelló-València). Asimismo, RENFE y EFE continuaron gozando de preferencia en la

²⁷Ver nota 9 de este mismo capítulo.

²⁸Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por carretera de 24 de enero de 1941. *BOE*, 28 de enero de 1941.

²⁹Esto no afectó al tranvía OGC, que ya era explotado por EFE desde los años 30.

adjudicación de las posibles concesiones coincidentes.

Tabla 1. Servicios discrecionales autorizados en la provincia de Castelló entre 1943 y 1949

Empresa	Arrendatario	Origen	Destino	Año
Soler	Educación y Descanso	Castelló	La Vall d'Uixó	1943
Soler	Acción Católica	Castelló	Tortosa	1943
Soler	Escuela Normal	Castelló	l'Alcora	1943
Soler	Sección Femenina	Castelló	Benicàssim	1943
Soler	Sección Femenina	Castelló	Benicàssim	1943
Soler	Acción Católica	Benicàssim	Desert de les Palmes	1943
Soler	Sección Femenina	Castelló	València	1943
AVSA	Educación y Descanso	La Vall d'Uixó	Castelló	1943
HIFE	Banda de Música Rgto. Inf. nº 10	Castelló	Onda	1943
HIFE	Banda de Música Rgto. Inf. nº 10	Castelló	Onda	1943
Antonio Furió	Educación y Descanso	Onda	L'Alcora	1943
Antonio Furió	Educación y Descanso	Onda	Castelló	1944
Antonio Furió	Fieles	Onda	Tortosa	1945
Bta. Canós	Educación y Descanso	Borriana	Borriana	1945
n.d.	Adoración nocturna	Alcalà de Xivert	Ulldecona	1946
AVSA	Parroquia la Asunción	La Vall d'Uixó	Benicàssim	1946
AVSA	Parroquia la Asunción	La Vall d'Uixó	Benicàssim	1946
Soler	Sección Femenina	Castelló	Altura	1947
AVSA	C.F. Villarreal	Vila-real	Teruel	1949

Fuente: Autorizaciones para servicios discrecionales, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-25 bis.

En cuanto al resto de concesiones, diversos decretos prorrogaron de manera provisional tanto las antiguas como las nuevas que se adjudicaran, al mismo tiempo que se inició un proceso de revisión de las existentes, abriéndose un periodo de información pública para presentar observaciones sobre la pertinencia de su mantenimiento, modificación o supresión. Todo ello en vistas a la aprobación de un futuro plan general de transportes que no llegó a elaborarse.³⁰ Esto empezaría a cambiar a partir de 1947, con la aprobación de la Ley de Coordinación de Transportes Mecánicos Terrestres.

³⁰Decretos de 18 de abril de 1941, 20 de diciembre de 1944 y diversas Órdenes. Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 173-188.

2. La postguerra (II): el nuevo marco legislativo (1947-1961)

Como se ha anticipado, el primer marco legislativo propiamente franquista para el sector del transporte fue finalmente fijado en la Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre coordinación de transportes mecánicos terrestres, desarrollada por un decreto posterior de 16 de diciembre de 1949.³¹ En grandes rasgos esta nueva legislación mantenía las líneas fundamentales de la política llevada a cabo durante el periodo anterior, concibiendo el transporte por carretera como un medio complementario al ferroviario, y alimentador de éste.

Así, los servicios coincidentes, con itinerario común, siguieron siendo adjudicados a RENFE, aunque su explotación corriera a cargo de otras empresas, como HIFE, según una sentencia de 1943 del Tribunal Supremo.³² En otros servicios parcialmente coincidentes o afluentes³³ las ferroviarias disponían de derecho de tanteo, aunque en este caso esta prerrogativa no tuvo repercusión en la provincia, manteniéndose en todo caso el antiguo canon de coincidencia para estos trayectos.

Los servicios de viajeros por carretera conservaban asimismo la clasificación por su modo de prestación en regulares (mediante concesiones titularidad del Estado y adjudicados mediante concurso público) y discrecionales (sujetos a autorización administrativa). El establecimiento de nuevos servicios regulares correspondía tanto al Estado como a empresas, particulares e instituciones, que podían proponer su creación a la Administración, para que esta valorara su conveniencia. Era este un proceso administrativo largo y complejo, con numerosos organismos implicados, que llegó a desbordar a la Administración, debiendo suspenderse en varias ocasiones la admisión de solicitudes a lo largo de la década de los 50.

En la provincia de Castelló la mayor parte de las propuestas de nuevos servicios corrió a cargo de las empresas ya existentes y de algunos ayuntamientos, como se constata en los expedientes que se conservan en el AHPC. En el primer caso pretendían ser, lógicamente, estas mismas empresas sus explotadoras, mientras que en el segundo estas entidades locales proponían simplemente su creación ante la conveniencia para sus municipios, dejando que su adjudicación se decidiera en subasta pública.³⁴

³¹Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre coordinación de los transportes mecánicos terrestres (*BOE*, 31 de diciembre de 1947), y Decreto de 16 de diciembre de 1949 por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley de Coordinación de los Transportes mecánicos terrestres (*BOE*, 12 de enero de 1950).

³²Sentencia del Tribunal Supremo de 1943, fallando a favor de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, y adjudicando a RENFE la concesión de la línea entre Castelló y Vinaròs. En AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 2 C7.

³³Dícese de aquellos existentes entre localidades sin servicio ferroviario y otra que sí disponga de él, es decir, alimentadores de la red ferroviaria. Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 190-191.

³⁴Esto no quita que, en la mayoría de ocasiones, los ayuntamientos expresaran su preferencia por determinada empresa, habida cuenta de la calidad o deficiencias del servicio que les venía prestando, como muestran los escritos de diversos consistorios remitidos a la Jefatura de Obras Públicas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-194.

Tabla 2. Evolución de los servicios de las concesionarias de la provincia de Castelló. Años 1941-1961. No se cuentan como nuevas líneas las prolongaciones de servicios ya existentes, ni las establecidas fuera de la provincia, ni las empresas domiciliadas en otras provincias con servicios en explotación en Castelló

Concesionario	Líneas en explotación en 1941	Líneas adquiridas o asumidas	Líneas abiertas entre 1941 y 1961	Líneas en explotación en 1961	Variación 1941-1961
Alcoceber, S.A.	0	0	1	1	+1
D. Altaba	1	1	1	3	+2
AMSA	5	1	1	7	+2
AVSA	5	0	1	6	+1
Bta. Canós	1	0	1 (urbana)	2	+1
F. J. Cifre	2	0	1	3	+1
Expreso Segorbina, S.L.	2	0	0	2	0
Furió, S.L.	4-1 (*)	0	0+1 (*)	4	0
J. Gimeno	1	0	0	1	0
HIFE, S.A.	23	4	10	37	+14
M. Macías	1	0	1 prolongación	1	0
Mtez. Martí	1+1 (*)	0	0	1	0
Mtez. Segarra	0 (1) (*)	0	1 prolongación	1	0
J. Revest	0	0	1	0	-1
Soler Oliva	1	0	0	0	-1
Soler Martín	0	0	1	1	+1

(*) Furió pudo recuperar finalmente el servicio al que se vio obligado a renunciar por falta de vehículos; Martínez Martí unificó las dos líneas que explotaba, y Martínez Segarra no restableció el servicio hasta 1944.

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970. Elaboración propia.

Los servicios solicitados por particulares fueron, así, escasísimos: línea Barcelona-Vinaròs, solicitada por Ramón Despujol en 1954, línea Bejís-València, solicitada por Eusebio Mañes en 1956 y línea entre Xodos, Benafigos y Atzeneta, solicitada por Antonio Ahis, empleado de HIFE en 1952, siendo todas desestimadas.³⁵ Esto significó que no entraran nuevos actores en la explotación de los servicios regulares de la provincia, conservando las antiguas concesionarias sus antiguas zonas de operaciones y reforzando su posición en ellas al establecer nuevos servicios. La única excepción resulta el caso de Jesús Soler Martín, transportista de Gaibiel que en 1952 resultó adjudicatario de la concesión del servicio de viajeros entre su localidad y Segorbe, que explotó hasta 1968.³⁶ Todo ello se recopila en la tabla 2. Como se ve, la apertura de nuevas líneas no hizo sino consolidar la ya posición dominante de HIFE, que incrementó su oferta de servicios, aunque sin variar su zona habitual de operaciones en la provincia. El resto de concesionarios apenas lograron abrir una o dos nuevas líneas, y casi la mitad de ellos no establecieron nuevas rutas, aunque todos ellos reforzaron

³⁵Expedientes de solicitud de líneas, en AGA, IDD (04)061, Caja 80, Exp. 5506; Caja 169, Exp. 6121; y Caja 220, Exp. 6467.

³⁶BOE, 8 de mayo de 1952.

los servicios que venían prestando con más expediciones.

No se incluyen en el cuadro las líneas establecidas por estas empresas en otras provincias (Delfín Altaba se hizo con sendos servicios en Teruel y Tarragona, AMSA comenzó a explotar dos líneas en València e HIFE se expandió notablemente por el Bajo Ebro) ni tampoco los servicios solicitados y no autorizados, correspondiendo la mayoría de estas iniciativas fallidas a Furió y AVSA. Asimismo tampoco se incluyen los servicios explotados por concesionarios de otras provincias: este sería el caso del transportista valenciano Juan Hernández Aguilar, concesionario de la línea Nules-València y del turolense José Mestre, al que le fue transferido el servicio entre Morella, Sorita y Mas de las Matas en 1948. También se ha optado por no hacer mención de los sucesivos concesionarios de la línea Gátova-Llíria, ya que las continuas transferencias redundarían en contra de la inteligibilidad de la tabla.

En todo caso, la tendencia general es bien clara. Esta concentración de nuevos servicios en manos de los concesionarios ya existentes, especialmente en la empresa dominante, HIFE, no sólo contradecía en parte el espíritu original de los legisladores, que pretendían mantener el carácter familiar de estas explotaciones, sino que rompía también con la tendencia general registrada en el resto del país, donde la iniciativa que la legislación de 1947 otorgaba a los particulares favoreció la aparición de nuevas microempresas que, aprovechando asimismo la inexistencia de requisitos mínimos para acceder a la profesión de transportista, comenzaron a explotar estos recorridos.³⁷

En este sentido, si bien anteriores investigaciones indicaron que «Y a diferencia de lo que ocurrió en otros lugares de España, donde las facilidades que otorgaba la legislación a la iniciativa individual para la creación de líneas fomentó la proliferación de microempresas [...] en Castelló fueron las empresas ya existentes –HIFE fundamentalmente– las que se acabaron adjudicando casi todas las nuevas concesiones», puede ahora ajustarse el análisis de las causas.³⁸

Y es que esta tendencia anómala a la concentración acontecida en la provincia vino a su vez provocada por ciertas disposiciones del propio Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1949, que reconocía a los concesionarios ya existentes preferencia sobre los servicios coincidentes, afluentes o prolongaciones que fueran a otorgarse respecto a los que ya venían explotando.³⁹

En un territorio como el castellonense, donde buena parte del mismo estaba servido por las líneas de HIFE, este hecho acabó derivando en esa concentración de nuevas concesiones, pues pocos eran los servicios solicitados que no acabaran siendo parcial o totalmente coincidentes, hijuelas o prolongaciones de los explotados por la mercantil benasalense.

³⁷Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 218-219.

³⁸Pablo Marco Dols, *Historia del transporte...* p. 86.

³⁹Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, aprobado por Decreto de 9 de diciembre de 1949. Artículos 15, 16 y 26. Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 215.

Sin embargo, cabe indicar que la legislación vigente, al mismo tiempo que pretendía favorecer el carácter familiar o «carácter de artesanía [...] de las explotaciones de transporte por carretera»,⁴⁰ también contemplaba la posibilidad de la concentración o unificación concesional, incluso promovida por la propia Administración, lo que permitiría a algunas empresas aumentar su volumen y capacidad económica.⁴¹

Como se ha avanzado anteriormente, y a la vista de la tabla 2, el reparto del espacio entre las distintas empresas primero se clarificó con el cese de los antiguos servicios de clase B en 1936 y la baja de sus operadores, como indica Sanchis Deusa,⁴² y posteriormente se consolidó al otorgarse las nuevas líneas de la manera que se ha visto en los párrafos anteriores, reforzando las distintas concesionarias, y especialmente HIFE, su dominio sobre sus respectivas áreas.

Así, HIFE operaba en el corredor litoral entre Castelló y València y en casi la totalidad de los dos tercios septentrionales de la provincia, salvo las rutas explotadas por AMSA; AVSA y Furió atendían los tráficos existentes entre sus respectivas bases (la Vall d'Uixó y Onda), sus áreas de influencia y sus destinos de rango superior (Castelló y València), mientras que la Expreso Segorbina se centraba en la ruta entre Segorbe y València. La conexión entre el Alto Palancia y la Plana, en cambio, era explotada también por AVSA. El resto de la red la completaban una decena de pequeñas empresas con líneas de corto recorrido que atendían a tráficos locales y/o alimentaban la malla principal, siendo el Alto Palancia donde más atomización se registraba, con hasta cuatro empresarios.

Un reparto territorial bastante nítido, en el que las confluencias entre varios concesionarios eran escasas y normalmente bien delimitadas, aunque también hubo excepciones.⁴³ Ese fue el caso de determinadas rutas de HIFE y AMSA: ambas empresas coincidían en los tramos entre Castelló y Torreblanca en el itinerario del litoral y entre Castelló y Vilanova en la ruta del corredor prelitoral, circunstancia que ya venía dándose desde finales de los años 20. Esto acabó generando, al parecer, roces entre ambas sociedades. Según se desprende de la documentación encontrada, el anuncio de Revest de renunciar a su concesión generó algunas disputas entre HIFE y AMSA sobre la exclusividad en dichos tramos, que se sumaron a algunas fricciones que se intuye que ya existían en la ruta de la costa. Esta situación acabó solventándose mediante un acuerdo entre ambas mercantiles firmado el 9 de junio de 1953. De forma resumida, los términos de ese pacto fueron los siguientes:⁴⁴

1. Autos Mediterráneo se reservaba en exclusiva los tráficos entre la Pobra, Cabanes, Benlloch, Vilanova y la Serra, y entre Castelló, Benicàssim, Orpesa y Torreblanca, e HIFE hacía lo

⁴⁰Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 218.

⁴¹Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 217-218.

⁴²Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 283.

⁴³Como indicaba Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 284.

⁴⁴Acuerdo entre AMSA e HIFE para los tráficos entre los municipios de la Pobra Tornesa y la Serra d'en Galceran, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AMSA,

propio entre Castelló, Borriol, la Pobla y les Useres. En rutas coincidentes, las expediciones de una y otra empresa deberían espaciarse al menos 15 minutos.

2. HIFE no entraría en los cascos urbanos de la Pobla, Cabanes, Benlloch y Vilanova, debiendo los viajeros de estos municipios que desearan utilizar los servicios de HIFE a Sant Mateu o Morella desplazarse hasta la carretera.
3. Los aumentos de servicio que se llevaran a cabo en la línea Castelló-Vinaròs corresponderían a AMSA.
4. AMSA, por su parte, desistía de cualquier intento de expansión por territorios de HIFE.
5. HIFE y AMSA se harían cargo de la adquisición a Revest de la concesión a la Serra, pero sería AMSA la que se encargaría de su explotación.

En el caso de la línea de Vinaròs, este acuerdo hizo que HIFE realizara una expedición diaria semidirecta, con paradas sólo entre Alcalà de Xivert y Vinaròs, mientras que AMSA realizaba hasta tres servicios diarios, con parada en todos los municipios, y explotaba además los recorridos parciales a las localidades de tránsito. Sin embargo, en 1960, el intento de HIFE de prolongar la línea entre Castelló y el Grau hasta les Vil·les de Benicàssim, provocó una reclamación por parte de AMSA de la exclusividad sobre dicho recorrido.⁴⁵

Pero sin duda el conflicto más grave enfrentó en 1962 a HIFE, por entonces ya concesionaria de la línea del Grau, y a La Valenciana, concesionaria del servicio urbano de la capital. Los hechos se desencadenaron al iniciar La Valenciana una línea entre Castelló y el Grau, como parte del servicio urbano que explotaba. Esta decisión lesionaba los intereses de HIFE, que lo denunció ante los Tribunales, y reaccionó estableciendo un nuevo servicio al Grau por la recientemente inaugurada avenida del Mar, lo cual fue a su vez denunciado por La Valenciana.

Esto dio lugar a un largo conflicto judicial que se dilató hasta 1963, en el que se combinaron criterios de servicio público y demanialidad, dada la vaguedad de la legislación en cuanto al ámbito competencial de los ayuntamientos y la propia indefinición del casco urbano.⁴⁶ Finalmente el conflicto se resolvió a favor de HIFE, cesando La Valenciana sus servicios.⁴⁷

En cuanto a los servicios discrecionales, continuaron sujetos a autorización previa, que podía ser retirada por la Administración si esta lo estimaba conveniente. Para su realización el vehículo debía disponer de una tarjeta de transporte, expedida por la Administración previo pago de una fianza.⁴⁸ Pero la situación económica general hacía que la demanda fuera escasa, y su peso siguió siendo

⁴⁵Solicitud de HIFE de prolongar hasta les Vil·les de Benicàssim la línea del Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Castellón-Grao.

⁴⁶Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 231-234.

⁴⁷Existe numerosa documentación sobre este litigio en el AHPC, entre ella la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Valencia, de 18 de mayo de 1963, y Auto de la misma Sala de 31 de mayo de 1963, obligando a La Valenciana a suspender el servicio al Grau, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta general.

⁴⁸Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 203-208.

muy reducido, pese a la apuesta que por ellos realizaron empresas como Autos Mediterráneo tras la entrada de Javier Cuevas Bellés en la dirección de la compañía,⁴⁹ o HIFE, al asumir la presidencia de la misma Eliseo Vives Cercós.⁵⁰

La Hispano de Fuente En Segures siguió consolidando su posición de dominio absoluto en Castelló, iniciando en la década de los 50 una ambiciosa política de expansión hacia otras zonas, especialmente Barcelona. La publicidad de la época muestra el discurso triunfalista de la compañía. Imágenes 12 y 13 (arriba). Anuncios de HIFE aparecidos en prensa en 1961. Imagen 14 (abajo izq.). Autocar Pegaso Z-403 de 1952. Imagen 15 (abajo dcha.). Leyland Comet de HIFE en la la Jana.

Fuente: Imágenes 12 y 13, *Mediterráneo*, 5 de marzo y 1 de octubre de 1961; imagen 14, archivo HIFE; imagen 15, colección Paveor.

⁴⁹Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 464.

⁵⁰*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 36

Imagen 16 (arriba izq.). José Moliner, cobrador de la línea de Cortes de Arenoso. Imagen 17 (arriba dcha.). Anuncio de 1962. Imagen 18 (centro izq.). Taller de carrocerías metálicas de HIFE, donde se construían los modelos autoportantes Tubús. Imagen 19 (abajo dcha.). Autocar monocasco Tubús Autopullman serie 1.000 de 1960. Imagen 20 (abajo izq.). Tubús de 33 plazas de 1958.

Fuente: Imagen 16, familia Moliner; imagen 17, *Mediterráneo*, 23 de diciembre de 1962; imágenes 18-20, archivo HIFE.

HISUMA, por su parte, que había sido absorbida por HIFE antes de la guerra, se centró en la comercialización de recambios de automoción. El numeroso patrimonio inmobiliario del grupo fue transferido a Explotaciones Urbanas, S.A., sociedad creada al efecto. Imagen 21 (arriba izq.). Anuncio de HISUMA de 1962. Imagen 22 (arriba dcha.). Fachada de la tienda de la avenida Pérez Galdós de Castelló. Imagen 23 (abajo izq.). Edificio de la calle Xàtiva de València, cuyos bajos albergaban la estación de autobuses de HIFE hasta los años 60. Imagen 24 (abajo dcha.). Cochera de HIFE en Castelló.

Fuente: Imagen 21, *Mediterráneo*, 23 de diciembre de 1962; imagen 22, colección Santiago Pitarch; imagen 23, colección del autor; imagen 24, archivo HIFE.

La empresa La Valenciana, S.A., pese a los orígenes castellanenses de su junta directiva, había centrado sus operaciones en el Protectorado Español en Marruecos. Tras la descolonización de éste, la compañía se replegó a la Península, explotando el urbano castellanense y el trolebús entre 1961 y 1969. Imagen 25 (arriba izq.). Publicidad de La Valenciana en 1961. Imagen 26 (arriba dcha.). Estado actual de uno de los trolebuses de la RTLP, preservado por FGV. Imagen 27 (abajo). Pegaso 6021 del servicio urbano de Castelló en 1962.

Fuente: Imagen 25, *Mediterráneo*, 23 de diciembre de 1961; imagen 26, cortesía FGV; imagen 27, *Mediterráneo*, 26 de junio de 1962.

Muy pocas empresas se dedicaban por aquellos años exclusivamente a este tipo de servicios, que no empezarían a proliferar hasta la década de los 60. Los únicos ejemplos localizados son Anselmo Piñana, de Benicarló y Manuel Marco de Vila-real, que en 1959 comenzaron a realizar servicios discrecionales con sendos microbuses, y la agencia Sanchis Prats de Castelló, aunque su objeto principal era el transporte de mercancías.

Antes de pasar a analizar la situación del sector en 1961, hay que hacer mención de la irrupción en Castelló aquel mismo año de una empresa que, si bien había tenido desde el principio una fuerte relación con la provincia, nunca hasta entonces había operado en ella: La Valenciana, S.A.

Fundada por la familia Gargallo, de la Jana, había explotado líneas de viajeros tanto en Andalucía como, especialmente, en el Protectorado Español en Marruecos. Tras el fin del Protectorado la empresa tuvo que abandonar el territorio marroquí, buscando nuevos mercados en la Península, obteniendo en 1961 la concesión del recién creado servicio urbano de la ciudad de Castelló y de la Red de Trolebuses de La Plana, titularidad de la Diputación. Fue la primera empresa de la provincia en suprimir la figura del cobrador, implantando el agente único.⁵¹

Los roces entre La Valenciana e HIFE, que también había optado a operar el urbano castellonense, fueron constantes, siendo el episodio más señalado el litigio judicial del que se ha tratado unos párrafos atrás.⁵² La Valenciana explotó ambos servicios hasta 1969, cuando, aquejada de problemas financieros, subrogó el urbano a favor de ACCSA y cesó la circulación del trolebús, finalizando entonces todas sus actividades en la provincia.⁵³

Hecha esta alusión a La Valenciana, es el momento de analizar la situación del sector en 1961. La abundante documentación que sobre aquel año se conserva en el AHPC permite disponer de datos sobre muy diversos aspectos de cada empresa, desde los servicios en explotación hasta la dimensión, capacidad y antigüedad de las flotas, pasando por la tributación, lo que permite crear una imagen bastante precisa del sector en aquel preciso momento.

El primero de los parámetros analizados será el de servicios en explotación, que ya se ha tratado al principio del trabajo, y se estudia de manera concreta por cada área en la segunda parte de esta obra. En resumidas cuentas, operan en la provincia 18 empresas, y más de la mitad de ellas explotan sólo una o dos líneas, la mayoría de corto recorrido y escaso tráfico en el entorno de las localidades en las que están domiciliadas. En el otro extremo, HIFE, que opera más de la mitad de las líneas, ejerce como se ha ido viendo un dominio absoluto. Y entre HIFE y el resto, un pequeño grupo de empresas como AVSA, Furió o AMSA que, aun manteniendo un área de operaciones más o menos restringida

⁵¹*Mediterráneo*, 28 de septiembre de 1966. Sobre esta histórica figura, véase el comentario casi elegíaco que Nabàs le dedica (Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 107-108).

⁵²Las actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló registran denuncias constantes entre ambas empresas por cuestiones de competencia en rutas coincidentes. Actas de las sesiones de la Comisión Permanente de 20 de julio de 1962, 26 de junio de 1963 y 19 de julio de 1963, en AHMC.

⁵³Actas del Pleno del Ayuntamiento de Castelló de 31 de mayo de 1969, en AHMC.

al territorio en el cual están radicadas, sobresalen respecto a los pequeños concesionarios, explotando entre cinco y diez líneas. Se resume en la tabla 3.

Tabla 3. Concesionarios de la provincia de Castelló en 1961. Número de servicios en explotación y expediciones

Empresa	Líneas	Expediciones
HIFE, S.A.	41	171
Furió, S.L.	10	20
AMSA	6	12
AVSA	5	18
Delfín Altaba	3	3
F. J. Cifre	3	2
Bta. Canós	2	>19
Expreso Segorbina, S.L.	2	7
Hros. Macías Masó	2	3
José Mestre	2	2
F. Mtez. Martí	1	10
F. Mtez. Segarra	1	9
Alcocéber, S.A.	1	5
J. Gimeno	1	1
J. Hernández	1	1
J. Soler	1	1
V. Brisa	1	1
La Valenciana, S.A.	1+1	n.d.
Media	5	16

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Puesto que representar gráficamente el contenido de la tabla 3 resultaría bastante confuso, se opta en el gráfico 1 por mostrar únicamente el peso que HIFE ejercía respecto al resto de concesionarios en cuanto a número de líneas y de expediciones, observándose también su evolución respecto a la situación en 1935. Mientras en la preguerra HIFE explotaba un tercio de las líneas y realizaba algo menos de la mitad de las expediciones (el 45%), en 1961 ya explotaba la mitad de las líneas, realizando el 60% de los servicios. Es decir, operaba más líneas, que eran además las de mayor tráfico.

Otro de los datos disponibles para aquel año es el de las cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial. La cuantía de la misma se determinaba en función de las dimensiones de la flota y de las concesiones de las que era adjudicataria. A la vista de la tabla 4, y relacionando estos datos con los que se pueden obtener de recaudaciones de empresas como HIFE y AVSA⁵⁴, se puede

⁵⁴Ernest Nabàs Orença, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 90-92.

inferir que en el cálculo de este último concepto influía el tráfico o la recaudación obtenida en cada concesión, de manera que la tabla sería también orientativa respecto a esta magnitud.

Gráfico 1. Número de líneas (izq.) y expediciones (dcha.) de HIFE respecto al total provincial. Años 1935 y 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; *Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castellón, 1935, pp. 181-195. “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Tabla 4. Cuantía satisfecha en concepto de impuesto industrial. Año 1961

Empresa	Cuantía (pts.)
HIFE, S.A.	147.770
AVSA	50.440
AMSA	29.369
Furió, S.L.	26.880
D. Altaba	7.320
B. Canós	7.160
Mtez. Martí	7.150
Hros. Macías	3.500
Mtez. Segarra	3.000
Alcocéber, S.A.	2.700
J. Gimeno	2.100
J. Soler	2.000
Expreso Segorbina, S.L.	1.184
F. J. Cifre	598
Media	20.798

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Cajas 3785 y 3928. Elaboración propia.

Las cifras de la tabla 4, referidas exclusivamente a las actividades de estas empresas realizadas en la provincia de Castelló,⁵⁵ son bien claras: la cantidad tributada por HIFE es igual a la suma del resto

⁵⁵No se incluyen, por tanto, las correspondientes a la línea Segorbe-València de la Expreso Segorbina, ni las de HIFE, Cifre o Altaba en Tarragona, las de Altaba en Teruel ni las de AMSA en València.

de las concesionarias, una proporción semejante a la obtenida anteriormente sobre líneas y expediciones. Y como en aquel caso, a la benasalense le siguen otras tres sociedades (AVSA, AMSA y Furió, esta última constituida en sociedad limitada en 1953)⁵⁶ que, aunque con cifras mucho más modestas, destacan sobre el resto, tributando más de 25.000 pesetas. Completan el sector una decena de sociedades y particulares con una tributación inferior a las 10.000 (e incluso 1.000) pesetas anuales. Son las mismas que en la tabla 3 figuraban como operadoras de menos de tres líneas. Resulta sumamente interesante analizar los datos relativos en cuanto a dimensión, capacidad y antigüedad de la flota de cada empresa, recopilados en la tabla 5.

Tabla 5. Dimensiones, capacidad y antigüedad media de la flota. Año 1961

Empresa	Flota	Plazas	Antigüedad (años)
HIFE, S.A.	69	3500	12
AVSA	25	900	12
AMSA	25	830	9
Furió, S.L.	13	481	17
B. Canós	7	133	25
D. Altaba	5	125	13
La Valenciana, S.A. (*)	4	188	0
Mtez. Martí	4	128	16
Hros. Macías	3	65	25
J. Mestre	3	65	26
V. Brisa	3	58	33
F. J. Cifre	2	54	15
Mtez. Segarra	2	44	27
J. Gimeno	2	40	21
J. Soler	2	40	30
Alcocéber, S.A.	2	36	29
Expreso Segorbina, S.L.	n.d.	n.d.	n.d.
Media	11	418	19

(*) No se incluyen los cuatro trolebuses, al estar registrados oficialmente a nombre de la Diputación.

Fuente: Matrícula industrial 1961, en AHPC, Fondo Hacienda, Cajas 3785 y 3928; Fichas de matrículas, en Jefatura Provincial de Tráfico (JPT). Elaboración propia.

En cuanto a los dos primeros aspectos, la dimensión y capacidad de la flota, se aprecia de nuevo la misma situación vista en los datos sobre tributación y servicios. Una gran empresa, HIFE, cuya flota concentra casi la mitad de los autobuses de la provincia y más de la mitad de las plazas disponibles. Esta sociedad tuvo la suficiente capacidad para no sólo reponerse de los estragos de la guerra, sino para pasar de los sólo cuatro vehículos operativos disponibles en junio de 1938 a los 69 de 1961, y con medio centenar más autocares pendientes de entrega. El enorme esfuerzo incluyó una ampliación de capital que permitió la adquisición de nuevos autobuses, pero también supuso el

⁵⁶Estatutos de Furió, S.L., en RMC, Tomo 378, Sección 2ª, Libro 158, Hoja 2877.

desarrollo de su propio taller, en el que llegaron a construirse vehículos completos bajo su propia marca, Tubús.

De nuevo siguen a HIFE, a bastante distancia, tres sociedades con más de una decena de autobuses cada una, que ofrecían entre 500 y 900 plazas. Todas ellas habían logrado, en mayor o menor medida, rehacer sus flotas: AVSA, que en 1940 disponía de media decena de autobuses en mejores o peores condiciones de prestar servicio,⁵⁷ quintuplicó su flota hasta los 25 mediante créditos y ampliaciones de capital; AMSA, por su parte, había logrado hacerse en los años 40 con una flota de unos 20 vehículos, que fue ampliada y renovada casi en su totalidad en la década de los 50.

Furió fue, probablemente, dentro de este grupo de empresas, la que partía de una situación más precaria, con sólo cuatro autobuses en una fecha ya tan avanzada como 1947. Aun así, una vez constituida en sociedad limitada, logró incrementar la flota hasta las 13 unidades, realizando una ampliación de capital en 1955.

El resto de empresas de la provincia disponen de pequeñas flotas de entre siete y dos vehículos, siendo esta la flota mínima que se exigía para explotar una concesión (un coche para la línea y otro de reserva). Estos vehículos eran además, en muchas ocasiones, los mismos que conservaban o pudieron recuperar tras la guerra. Pocos, como Canós o Altaba, lograron ampliar siquiera mínimamente sus flotas, operando la mayoría con los mismos autobuses de dos décadas atrás. La excepción resulta La Valenciana, que acababa de estrenar los cuatro vehículos con los que inició la recién obtenida concesión del urbano de Castelló.

Esto se refleja también en la antigüedad de las flotas de cada empresa. En primer lugar hay que hacer notar la elevada antigüedad media de los autobuses de la provincia, situada en 19 años. Una cifra que resultaría absolutamente inadmisibles hoy en día, y que significaba que el autobús medio había sido matriculado casi veinte años atrás, a principios de la década de los 40. Sin embargo, esta situación presenta varios matices.

Así, mientras la antigüedad de la flota de las principales empresas, AMSA especialmente, se situaba claramente por debajo de la media provincial, los pequeños concesionarios la superaban ampliamente, con flotas de más de treinta años de antigüedad, es decir, de preguerra e incluso anteriores a la República.

Esto muestra la gran diferencia existente entre la trayectoria, recaudación, volumen de negocio y capacidad financiera de las empresas más grandes respecto a la mayoría de los pequeños concesionarios. Las primeras fueron capaces de reconstruir sus flotas, ampliarlas y renovarlas a lo largo de la postguerra, especialmente desde los años 50; los segundos, que no dispusieron de aquellas derramas, no sólo se vieron en serias dificultades para recomponer sus flotas, sino que la mayoría de ellos no tuvieron posibilidad de realizar ampliación o renovación alguna, debiendo

⁵⁷Ernest Nabàs Orença, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 76-77.

prestar sus servicios con vehículos completamente obsoletos.

3. Tiempos de cambio (1961-1986)

Cinco elementos definen la evolución del sector del transporte de viajeros durante las siguientes dos décadas: escisión de HIFE, crisis de los servicios regulares, concentración empresarial, auge de otros servicios y aparición de nuevas empresas. Todos ellos íntimamente relacionados entre sí, de manera que, aunque a la hora de analizarlos con mayor profundidad sea necesario hacerlo por separado, no hay que perder nunca de vista la profunda interconexión que existe entre todos y cada uno de ellos.

Sin embargo, antes de pasar a realizar un estudio algo más pormenorizado, hay que incluir algunos apuntes sobre el marco legal que regirá durante todo este periodo. Básicamente, la legislación vigente seguirá siendo la de 1947, ya analizada en el anterior apartado, que se intentará ir actualizando y adaptando mediante más de medio millar de disposiciones reglamentarias «que enmarañaron el ordenamiento del transporte carretero socavando su seguridad jurídica».⁵⁸

Para Gómez Puente, las líneas generales de esta prolífica producción normativa fueron:⁵⁹

- Limitación del acceso a la actividad de transportista.
- Industrialización y profesionalización del sector.
- Limitación de la competencia y regulación tarifaria.
- Diversificación y especialización de la regulación.
- Incremento de la seguridad viaria y del aseguramiento de los usuarios.
- Ordenación de los servicios internacionales.

Todo ello se irá viendo a lo largo de este apartado, a medida que se vaya analizando la evolución del sector durante el Desarrollismo y la Transición.

3.1. Escisión de HIFE

El primero de los aspectos a tratar será el de la escisión de HIFE, sin duda el hecho que mayores repercusiones tuvo a nivel inmediato en la estructura del sector en la provincia. En 1956 accedió a la presidencia de la sociedad Eliseo Vives Cercós, que imprimió su estilo personalísimo en la gestión de la empresa, adoptando una nueva política enormemente ambiciosa y algo pretenciosa que rompía con las viejas prácticas.

Anticipándose, quizá en exceso, a la futura crisis de los servicios regulares, apostó firmemente por los discrecionales, realizando una descomunal ampliación de la flota y participando en agencias de viajes. También se potenciaron otras áreas de negocio ajenas a la actividad del transporte, como la inmobiliaria o la comercialización de recambios, y se inició una expansión territorial, asentándose

⁵⁸Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 247.

⁵⁹Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 248-249.

en nuevas áreas como Madrid y, sobre todo, Barcelona, en las que esperaba encontrar mayores oportunidades de negocio.

Esta nueva política, que chocaba con la que había sido la tradicional de la empresa, no gustaba a algunos consejeros, generando fricciones internas que fueron incrementándose hasta la dimisión, en 1959, de parte del Consejo de Administración. La fractura se completaría en 1961 con el traslado de la sede social de la empresa a Barcelona, lo que provocó finalmente la escisión de esa minoría, representantes del sector más castellanense y popular del accionariado, que constituiría en 1962 la nueva sociedad anónima la Hispano del Cid (HICID).

Los servicios hasta entonces explotados por HIFE en la provincia de Castelló fueron transferidos o adquiridos, junto con su personal y material, en su mayor parte por la nueva sociedad entre 1962 y 1965, salvo los que discurrían por el corredor de les Coves (líneas a Morella, Sant Mateu e hijuelas), que pasaron a manos de AMSA. HIFE conservó únicamente los servicios arrendados por RENFE (València y parte del de Vinaròs) y los que comunicaban el norte de la provincia con Cataluña, teniendo desde entonces una presencia meramente testimonial.⁶⁰

Gráfico 2. Número de líneas (izq.) y expediciones (dcha.) de HIFE, AMSA e HICID respecto al total provincial. Años 1961 y 1965

Fuente: “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Esto supuso un cambio radical en el reparto de servicios y territorio hasta entonces vigente, fijando en buena medida el que actualmente sigue vigente. HICID, si bien asumía buena parte de los servicios de HIFE, no ejercía el mismo peso sobre el conjunto de la provincia que su antecesora, resultando AMSA la empresa más beneficiada de todo este proceso. Autos Mediterráneo incrementó notablemente su actividad y su área de operaciones, obteniendo además la exclusiva en los tráficos del antedicho corredor de les Coves, hasta entonces compartido con HIFE.⁶¹ En el gráfico 2 se puede apreciar con bastante claridad el cambio experimentado entre 1961 y 1965, cuando se

⁶⁰La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990, pp. 31-43.

⁶¹Una coincidencia que había generado tensiones y disputas entre ambas mercantiles, como se ha visto en el apartado anterior.

consumó el reparto de servicios.

3.2. Crisis de los servicios regulares

Otro de los aspectos que tuvo una gran repercusión es el de la crisis de los servicios regulares, iniciada a finales de los años 60 y que, al menos en el ámbito rural, continúa en la actualidad. La generalización del automóvil particular y el incremento del nivel de vida, la baja calidad de los servicios, el éxodo rural y consiguiente despoblamiento de las áreas de interior y la aparición de servicios que los transportistas denominaban «piratas»⁶² provocaron que, tras unos años de crecimiento, se produjera un paulatino descenso en el número de viajeros de las líneas regulares, especialmente notable en las de interior, al ser estas las más afectadas por el referido éxodo rural.

Así, servicios que a principios de los 60 solían ir completos, incluso abarrotados, pasaron a estar prácticamente vacíos al final de aquella misma década.⁶³ A este descenso de usuarios, y por tanto de recaudación, se sumó el incremento de los costes de explotación (de personal y combustible, sobre todo a partir de la crisis del petróleo), la dificultad de amortización del material móvil (por la poca rentabilidad de las explotaciones y el bajo precio de los autobuses usados), así como la elevada inflación, debiendo además mantener unas tarifas que venían reguladas por la Administración.⁶⁴

Esta situación convirtió en deficitarias muchas líneas, y amenazó la propia rentabilidad de las empresas encargadas de su explotación, que empezaron a tener problemas para mantener la prestación de unos servicios a los que estaban obligados por la concesión y con tarifas fijadas de antemano, en un contexto fuertemente inflacionista. Las primeras ayudas públicas, reclamadas ya desde principios de los años 70, no empezaron a otorgarse, y con carácter excepcional, hasta finales de aquella década, y no se generalizaron hasta los años 90. La explotación de estos servicios deficitarios se hacía generalmente, pues, a riesgo y ventura del propio concesionario, que debía afrontar el coste que representaba mantener unos autobuses que iban casi vacíos.

Las consecuencias de todo ello fueron diversas. Por una parte, se produjo una brusca disminución en las solicitudes de nuevos servicios, especialmente en áreas de interior, al no haber interés en explotar unas líneas deficitarias. Se crearon, pues, menos servicios que en los años anteriores, y a partir de la segunda mitad de los 60 la práctica totalidad de las nuevas líneas correspondían a itinerarios del litoral, en los que el tráfico todavía seguía creciendo empujado por el turismo.

⁶²*Mediterráneo*, 23 de agosto de 1970. No deben entenderse como tales aquellos servicios prestados por transportistas que operaban sin autorización, sino más bien cierto intrusismo por parte de particulares y profesionales de otros sectores que compartían (interesada o desinteresadamente) sus vehículos en sus desplazamientos (el vecino del pueblo que iba a la capital aprovechando que el carnicero bajaba en su furgoneta, por ejemplo). En los últimos años este tipo de situaciones han resurgido con fuerza, actualizadas a las nuevas tecnologías, con las aplicaciones para compartir vehículos como Blablacar, que también han sido objeto de las denuncias de los transportistas (véase por ejemplo *El País*, 10 de agosto de 2015).

⁶³*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963 y 12 de febrero de 1967.

⁶⁴*Mediterráneo*, 18 de diciembre de 1977.

La escisión de una minoría de consejeros de HIFE en 1961, y la creación al año siguiente de la Hispano del Cid, S.A., supuso un importante cambio en el equilibrio territorial, quedando repartidas la mayoría de líneas de la provincia entre HICID y AMSA. HIFE acabó replegada a su base de Tortosa. Imágenes 28 y 29 (arriba). Publicidad de HICID de 1962 (izq.) y 1967 (dcha.). Imagen 30 (centro dcha.). Sobre el garaje de HIFE en Castelló se construyó el edificio La Hispano. Imagen 31 (abajo izq.). Mapa de líneas de HIFE en Tortosa. Imagen 32 (abajo dcha.). Antiguo garaje de HISUMA en Morella, hoy empleado por AMSA.

La Hispano del Cid

¡STOP!

Esta Empresa se complace en ofrecer al público sus nuevas dependencias en la calle Echegaray, número 23.

En esta dirección tienen lugar las llegadas y salidas de los vehículos que prestan los siguientes servicios:

CASTELLÓN - Estida	CASTELLÓN - Benadresa
- Villavieja	- Vistabella
- Tírtana	- Rózaneta
- Bechi	- Vilafamés
- Cortes de Arenoso	- Vilafraanca del Cid
- Villahermosa	- Benasal
- Lucena del Cid	- Cati
- Ricora	- Ribocócer

Al mismo tiempo esta Empresa cuenta con una moderna flota de autobuses dedicada exclusivamente a servicios recreacionales.

LA HISPANO DEL CID, S. A.

HICID, S. A.

Transportes regulares de viajeros por carretera y Servicios recreacionales

Dirección y Oficina: Echegaray, 23
Talleres y Garage: Avda. Valencia, s/n
Teléfono: 21 63 85 - 21 63 86 - 21 65 15

CASTELLÓN

"Edificio La Hispano"

En la Avenida Pérez Galdós, a las puertas del Paseo Ribalta

Adquiera su vivienda por el importe de una renta. Precios oficiales con todas las garantías legales. Autorización para tomar cantidades a cuenta. Ascensores de Boettlicher y Navarro, S. A. Terminación de las obras mayo 1971. Promueve: FERNANDO BELTRAN FABRA. Construye: COBELFA, S. A.

Información y venta Plaza de la Independencia 7 bajo derecha
CS - VS - 121.68 Entidad garante BANCO DE VALENCIA
3034 101 viviendas subvencionadas - Calificación provisional 29-XI-1968
Anuncio autorizado por la Delegación de la Vivienda al núm. 4-1969

Fuente: Imágenes 28 y 29, *Mediterráneo*, 15 de agosto de 1962 y 12 de febrero de 1967; imagen 30, *Mediterráneo*, 1969; imágenes 31 y 32, colección del autor.

La escasa rentabilidad de los servicios regulares llevó a algunos de los pequeños concesionarios a renunciar a la actividad, transfiriendo sus explotaciones otras empresas mayores, principalmente AVSA y la Expreso Segorbina. Esto acrecentó el dominio de las principales concesionarias en la provincia. Imagen 33 (arriba izq.). Fotograma de la película *Biba la banda*, en la que aparece este Chevrolet de 1930 con el que Jesús Soler Martín estuvo realizando la línea entre Gaibiel y Segorbe en los años 60. Imagen 34 (arriba dcha.). Coche de Joaquín Gimeno en Algimia de Almonacid. Imagen 35 (centro izq.). Publicidad de la Expreso Segorbina en 1972. Imagen 36 (centro dcha. arriba). Publicidad de AMSA en 1967. Imagen 37 (centro dcha. abajo). Vista del garaje de Furió en Onda el día de su inauguración en 1969.

Autobuses
Expreso Segorbina, S. L.

LINEAS REGULARES DE VIAJEROS

Administraciones:

En Segorbe: Av. N. Reverter, 4.
Teléfonos 363 y 149

En Valencia: Conde Trénor, 12, y
taquilla estación. Tel. 65 14 22

Domicilio social:

Bailén, 2, 1.º. Tel. 21 03 64.
VALENCIA-7

Información de urgencia:

Segorbe: Tels. 363 - 149 - 210 y 14
Valencia: Tels. 65 14 22 y 31 10 87

↑ Mediterráneo

AUTOS MEDITERRANEO, S. A.

Transportes de viajeros en:

LINEAS REGULARES Y SERVICIOS DISCRECIONALES

Plaza Fadrell, 4 Tels. 22 00 51
22 05 36 **CASTELLON**
22 15 07

Fuente: Imagen 33, colección del autor; imagen 34, Ayuntamiento de Algimia de Almonacid; imagen 35, *Guía comercial de Castellón de 1972*, p. 186; imagen 36, *Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967; imagen 37, *Mediterráneo*, 5 de marzo de 1969.

Y puesto que estas áreas costeras eran operadas por las empresas más potentes (HICID, AMSA, AVSA), fueron estas sociedades las que protagonizaron la apertura de la inmensa mayoría de las nuevas líneas, lo que, a su vez, redundó en consolidar la posición de dominio que ya venían ejerciendo, construyendo una malla más densa en su zona de operaciones. Así, el 36% de los nuevos servicios adjudicados entre 1961 y 1986 correspondió a HICID; el 25% a AVSA y el 11% a AMSA, mientras que las líneas abiertas por el resto de concesionarias apenas suponen, en el mejor de los casos, un 10% del total.

Pero por otra parte este descenso de usuarios socavaba la rentabilidad de las explotaciones y la propia situación financiera de las empresas, que a lo máximo que podían aspirar era a renovar periódicamente las flotas, renunciando normalmente al reparto de dividendos. En el caso de HICID la situación era aún más compleja, pues debía hacer frente, además, al déficit que arrastraba su filial ACCSA, concesionaria del urbano castellonense, que también padecía una considerable reducción en el número de usuarios.⁶⁵

Para las pequeñas concesionarias esta etapa resultó extremadamente grave, pues su situación económica previa era, como se ha ido viendo en el apartado anterior, bastante precaria. Empresarios individuales con recursos limitados, que a duras penas subsistían y que se habían visto incapaces de afrontar inversiones necesarias como la renovación del material móvil, veían como sus escasos ingresos decrecían irremediabilmente.

En consecuencia, uno de los parámetros en los que se reflejó esta crisis fue en el envejecimiento del parque de autobuses. Según datos de la Conselleria de Obras Públicas, la antigüedad media de la flota adscrita a servicios regulares de la provincia era en 1981 de 17 años, no muy distinta de los 19 años de media de 1961. Datos similares se registraban en el resto de la Comunidad Valenciana, donde el 65% de la flota superaba los 15 años y el 85% los diez.⁶⁶

Esta elevada antigüedad media llegó a generar numerosos problemas para la prestación del transporte escolar, tras la aprobación del Real Decreto 1415/1982 sobre seguridad en el transporte escolar que, entre otras medidas, contemplaba una antigüedad máxima para los vehículos destinados a tal fin, exigencia que prácticamente ninguna empresa estaba en disposición de atender.⁶⁷

Por concesionarias, la peor situación correspondía a Furió, con una antigüedad media de la flota en 1986 de 23,5 años, cercana al límite de vida útil de los vehículos, lo que era todo un síntoma de la situación financiera de la empresa. Otras sociedades, aun presentado elevadas medias, no se encontraban en una situación tan alarmante: HICID tenía una antigüedad media de 16,4 años; AMSA de 15,7; la Expreso Segorbina de 15 y AVSA de 13,5.

Para atajar esta situación, y ante las dificultades que las empresas tenían para renovar sus flotas, se

⁶⁵*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1981.

⁶⁶*Mediterráneo*, 8 de diciembre de 1985.

⁶⁷*Mediterráneo*, 25 de agosto de 1983.

establecieron aquel año programas de ayudas públicas, que permitieron rebajar la antigüedad media del parque móvil de las empresas que se acogieron: la de Furió se redujo hasta los 14 años; la de HICID a 13,8; la de AMSA a 15,7; la de AVSA a 12,4 y la de la Expreso Segorbina a diez.⁶⁸ Incluyendo los autocares destinados a servicios discrecionales, normalmente más nuevos, la media provincial en 1986 se situaba en los once años.⁶⁹

Asimismo, se aplicaron diversas medidas de ahorro en la explotación de los servicios, entre ellas la supresión de algunos deficitarios, la implantación del agente único, eliminando los cobradores, o la racionalización de la explotación, como se verá más adelante al tratar las unificaciones concesionales.

3.3. Concentración empresarial

La escasa –o nula– rentabilidad de estas pequeñas empresas era común a todo el país y se sumaba a otros problemas como la baja productividad o la mala calidad de sus servicios. El modelo imperante, recogido en la legislación de 1947 y que pretendía conservar, seguramente por cierta inspiración social,⁷⁰ el carácter artesanal del sector favoreciendo la figura del transportista autónomo, acabó produciendo una excesiva atomización que se reveló ineficaz. Estas microempresas resultaron ser en muchos casos inviables, especialmente en contextos de grave crisis como el que se estaba atravesando.

Los diversos Planes de Desarrollo propusieron reiteradamente medidas para paliar esta situación, favoreciendo la profesionalización e industrialización del sector, restringiendo el acceso a la actividad o promoviendo la concentración de empresas y concesiones, para mejorar así sus dimensiones y las condiciones de explotación de los servicios.⁷¹ Buena parte de estas medidas quedaron en meras propuestas, especialmente las relativas al acceso a la profesión, mientras que en otros casos fue la propia dinámica del mercado la que acabó forzando la concentración empresarial. En el caso de los servicios regulares, la situación acabó resultando inviable para la mayoría de los pequeños concesionarios. Algunos de ellos, próximos a la jubilación, optaron por abandonar la actividad; otros, tras pasar a manos de sus herederos, optaron por deshacerse de tan ruinosas empresas; y en otros casos siendo directamente absorbidos por sociedades mayores.

La empresa Soler, de Castelló, fue una de las primeras, siendo absorbida por HIFE ya en 1960, pero en los años siguientes corrieron semejante suerte la gran mayoría de concesionarios: AMSA

⁶⁸*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1986.

⁶⁹*Mediterráneo*, 16 de noviembre de 1986.

⁷⁰Esta preferencia por el pequeño propietario frente al binomio gran corporación-proletario aparece frecuentemente en la Doctrina Social de la Iglesia (encíclicas *Rerum Novarum*, *Quadragesimo Anno*), que inspiró buena parte de la legislación franquista, especialmente en la conocida como etapa nacionalcatólica. Sobre este tema se puede encontrar más información y bibliografía en: Enrique Berzal de la Rosa, "Iglesia y cuestión social en el primer franquismo. Entre el posibilismo y la ruptura", *Historia Actual Online*, nº 43, 2017, pp. 117-130, [en línea] <https://historia-actual.org/Publicaciones/index.php/hao/article/view/1433>, (consultado 18 de junio de 2019).

⁷¹Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 237-247.

adquirió la empresa de Francisco Martínez Martí en 1962, tras la jubilación de este, mientras que la de Bautista Canós fue absorbida por HICID en 1967. AVSA se hizo en 1966 con la línea entre Nules y València de Juan Hernández Aguilar.⁷²

En la zona del Palancia, donde más abundaban este tipo de pequeñas concesionarias, fue donde se registraron el mayor número de absorciones: la Expreso Segorbina adquirió las empresas de Macías, Jesús Soler Martín y Joaquín Gimeno entre 1968 y 1970; AVSA hizo lo propio con la de Francisco Martínez Segarra en 1964 y La Gatovense, S.L adquirió la de Vicente Brisa en 1969.⁷³

Por último, domiciliado en la provincia de Tarragona aunque con líneas en explotación en el norte de Castelló, Frailand Jaques Cifre se mantuvo en activo hasta 1971, cuando transfirió la empresa a Nicolás Sorolla, que a su vez la traspasó a HIFE en 1975.⁷⁴

De esta manera, en menos de una década, las principales concesionarias pasaron a controlar casi en exclusiva la totalidad del territorio, consolidando su dominio sobre sus áreas de operaciones: AMSA controlaba casi todo el litoral norte de la provincia; HICID el sur y el Maestrat, la Expreso Segorbina el área de Segorbe, y AVSA la subárea de Viver y los tráficos entre esta y la Plana y entre la Plana Baixa y València.

Sólo subsistían como pequeños concesionarios Alcocéber, S.A., que no padecía tanto la crisis al explotar una línea costera, y Altaba en els Ports, que había potenciado otras áreas de negocio que complementaban la poca rentabilidad de los servicios regulares, como se verá.

Además, empresas como AMSA y AVSA protagonizaron también cierta expansión por el corredor norte de València, tras la suspensión del servicio de tranvía, mientras que Furió lo hizo, más timidamente, por la de Teruel. La primera, que llevaba presente en la zona desde la inmediata postguerra, prolongó los servicios que ya explotaba a mediados de los 60 y los amplió con una nueva línea, si bien a finales de los 70 optó por replegarse y centrar sus actividades exclusivamente en la provincia de Castelló. AVSA, por su parte, inició la expansión por la provincia de València a finales de la década de los 70, adquiriendo diversas concesionarias y haciéndose con el control de hasta nueve líneas,⁷⁵ todas ellas en el citado corredor norte.⁷⁶

El gran número de concesiones otorgadas había creado un mapa confuso y enmarañado y la rigidez de algunas cláusulas de la concesión suponía, además, una traba para los concesionarios (por ejemplo, no podían asignar un coche de su flota a una determinada línea si no figuraba como adscrito a dicha concesión, ver la anterior nota al pie).

Urgía, pues, racionalizar la red, agilizar la prestación del servicio, mejorar su calidad y lograr un

⁷²*Mediterráneo*, 29 de junio de 1960; *BOE* 1 de febrero de 1963 y 6 de agosto de 1966.

⁷³*BOE*, 24 de diciembre de 1964, 8 de agosto de 1968, 26 de abril de 1969, 2 de diciembre de 1969 y 24 de febrero de 1971.

⁷⁴*BOE*, 19 de enero de 1972 y 3 de abril de 1975.

⁷⁵Entre ellas, las que AMSA había explotado y de las que se había deshecho pocos años antes.

⁷⁶Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 103-114.

mayor aprovechamiento del material móvil, necesidades que pasaban todas ellas por la susodicha unificación concesional. Así, todas las concesionarias de la provincia (salvo Alcocéber, que sólo explotaba una concesión) acabaron unificando sus concesiones entre 1968 y 1986, dando lugar a las nuevas Vilafranca-Morella (Delfín Altaba, 1968), Montanejos-València (Expreso Segorbina, 1978), Castelló-Alcañiz (AMSA, 1979), Bejís-Castelló-la Vall d'Uixó-València (AVSA, 1982) Puebla de Arenoso-València (Furió, 1986) y Vilafranca-València (HICID, 1986), que incluían todas las líneas e hijuelas explotadas por cada una de las empresas.⁷⁷ Autos Mediterráneo, además, había adquirido a ATCAR las tres cuartas partes de la línea Vinaròs-Castelló, correspondiendo el cuarto restante a HIFE.⁷⁸

Para Sanchis Deusa, el reparto del espacio entre las distintas concesionarias en la segunda mitad de los 80 era el siguiente: tres grandes empresas (AVSA, AMSA e HICID), y otras de menor entidad (Furió y la Expreso Segorbina, Sanchis Deusa obvia a HIFE, Altaba y Alcocéber), se repartían nítidamente el territorio, con escasos puntos de confluencia.⁷⁹

Autos Mediterráneo tenía sus centros de operaciones en Castelló y Vinaròs, operando en els Ports, Baix Maestrat y parte de l'Alt Maestrat. Combinaba líneas de corto recorrido y elevada intensidad en el entorno de Vinaròs y Castelló con líneas de largo recorrido y baja intensidad por el interior, en correspondencia con la baja densidad poblacional.

HICID explotaba las líneas entre Castelló y las comarcas de l'Alcalaten y parte de l'Alt Maestrat, Alto Mijares y Plana Baixa, en un área delimitada por la rambla Carbonera, el Mijares y el límite provincial. Las líneas hacia el interior eran de longitud media o larga, con escasa intensidad, concentrándose el grueso de los servicios en la Plana, con líneas de corto recorrido y elevada intensidad. Además explotaba algunas líneas entre la Plana Baixa y València, con pocos servicios.

Furió realizaba los servicios que comunican Onda con los municipios del interior, siguiendo el curso del Mijares, así como este municipio con Castelló y València, representando estas últimas más de la mitad del total de servicios.

El grueso de los servicios de AVSA correspondían al itinerario litoral entre la Vall d'Uixó y València, de elevada intensidad, así como la línea entre la Vall y Castelló y los servicios entre el Alto Palancia y la Plana.

La Expreso Segorbina explotaba pequeñas líneas en el Alto Palancia, aunque la mayor parte de su actividad correspondía a los servicios que comunican Segorbe con Sagunt y València. Para Sanchis Deusa, los servicios en explotación por cada concesionaria en 1986 eran los de la tabla 6.

⁷⁷BOE, 21 de julio de 1978, 20 de enero de 1979, 16 de marzo de 1979, 15 de octubre de 1986 y DOGV, 29 de octubre de 1986.

⁷⁸Expediente de la línea, en AGA, IDD (04)084, Exp. 5849, Caja 131.

⁷⁹Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 284-286.

Algunas concesionarias castellanenses llevaron a cabo una expansión de sus operaciones por las provincias limítrofes. Altaba y Furió lo hicieron por Teruel, mientras que AVSA lo hizo por el corredor norte de València. Todos ellos mantienen a día de hoy servicios en esas zonas. En el caso de los de AVSA, estos se prestan integrados en la Entitat del Transport Metropolità con la marca Metrobús. Imagen 38 (arriba izq.). Midibús de Altaba realizando transporte escolar en Mirambel. Imagen 39 (arriba dcha.). Pegaso 6035 de AVSA, cubriendo la línea Puçol-València. Imagen 40 (centro izq.). MAN Hispano V.O.V. II de AVSA, en la línea entre València y el Puig. Imagen 41 (centro dcha.). Sunsundegui Astral de AVSA, en la línea entre València y el Port de Sagunt. Imágenes 42 y 43 (abajo). Autocares de Furió en el garaje de esta empresa en Sarrión en 2018: Noge Touring, asignado a la línea Los Cerezos-Teruel (izq.) e Irizar Century, de la línea Fuentes de Rubielos-Teruel.

Foto: Carlos Pérez Barbosa. Valencia, 1997

Foto: Carlos Pérez Barbosa. Valencia, 25 junio 2019

Fuente: Imágenes 38, 42 y 43, colección del autor; imágenes 39 y 41, colección Carlos Pérez Barbosa; imagen 40, colección Enrique Andrés Gramage.

Tabla 6. Líneas en explotación y servicios realizados por cada concesionaria en 1986

Concesionaria	Nº de líneas	Media de servicios
AMSA	37	75
AVSA	30	220
Expreso Segorbina, S.L.	13	27
Furió, S.L.	8	22
HICID, S.A.	35	200

Fuente: Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 284.

Estas cifras, que ya se citan al principio de esta obra, no recogen los servicios de Altaba, Alcocéber, S.A e HIFE, todos ellos de escasa entidad. Asimismo tampoco coinciden con los datos obtenidos para este trabajo. En cualquier caso, y sin poner en duda su veracidad, permiten ofrecer una visión bastante nítida del peso que, en cuanto a servicios regulares, representaban estas cinco concesionarias en 1986. El bajo número de servicios realizados por los otros concesionarios no incluidos hace que su exclusión no afecte prácticamente al resultado global, representado de forma visual en el gráfico 3.

Gráfico 3. Líneas en explotación (izqda.) y servicios (dcha.) realizados por cada concesionaria en 1986

Fuente: Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 284.

Como se observa en el gráfico, AMSA, AVSA e HICID se repartían de forma bastante proporcional la mayor parte de las líneas, a razón de aproximadamente un cuarto del total cada una. El cuarto restante era explotado por la Expreso Segorbina y Furió. En cuanto al reparto por servicios, los desequilibrios son mayores, realizando AVSA e HICID el 80% de las expediciones y AMSA un 10%, repartiéndose Furió y la Expreso Segorbina el 10% restante. Respecto a los datos de 1965 (gráfico 2), se produce un descenso del peso de los servicios de HICID sobre el total, debido principalmente al destacado incremento del número de servicios de AVSA experimentado tras su expansión por el corredor norte de València, si bien son tráficos que no corresponden a la provincia

de Castelló.

Sólo Alcocéber y Altaba subsistían como pequeños concesionarios en un mercado dominado por las grandes sociedades provinciales. Para ello debieron diversificar sus áreas de negocio, apostando por los servicios discrecionales. Imagen 44 (arriba izq.). Pegaso 6041 de Altaba (1964). Imagen 45 (arriba dcha.). Setra Seida S-122 de Altaba (1981). Imagen 46 (centro izq.). Setra S-215 HD de Altaba (1982). Imagen 47 (centro dcha.) Hispano Astromega de doble piso de Altaba, a los pies de la Torre Eiffel. Imagen 48 (abajo izq.). Autocar de Alcocéber cargando viajeros en un servicio discrecional en 1973. Imagen 49 (abajo dcha.). Publicidad de Alcocéber de aquel mismo año.

Fuente: Imágenes 44 y 47, archivo Altaba; imagen 48, *Benicarló Actual*, 1973; imagen 49, *Mediterráneo*, 18 de marzo de 1973.

Lamentablemente no existen prácticamente para esta época datos sobre otros aspectos que sí han podido ser tratados en otros periodos históricos, como recaudación o capacidad y dimensiones de las respectivas flotas, mientras que los referentes a antigüedad se han tratado en el apartado anterior. Los pocos datos pocos disponibles son discontinuos, incluso en ocasiones contradictorios, no pudiéndose hacer más que simples aproximaciones. Es el caso de los relativos a la dimensión del parque provincial de autobuses. Según Rafael Forés, presidente de la Asociación Provincial de Transportes Interurbanos de Castelló, había en la provincia en 1986 un total de 197 autobuses de todas las clases,⁸⁰ cifra que, sospechosamente, es la misma que en 1977, cuando se constituyó dicha asociación patronal,⁸¹ y que contrasta con el número de autobuses registrados en la provincia en 1987 según la DGT, que se elevaba hasta los 293.⁸²

3.4. *Auge de otros servicios*

Paralelamente al descenso de usuarios registrado en los servicios regulares de uso general, y que abocó al sector a una grave crisis, como se ha visto, los cambios experimentados en el contexto socioeconómico provocaron un significativo auge en otro tipo de servicios, los discrecionales y los regulares de uso especial, escolares y laborales principalmente, hasta entonces completamente secundarios. De los 191 autobuses registrados en la provincia en 1963, sólo 23 estaban adscritos a servicios de esta índole⁸³, porcentaje que se invertiría pocos años después: a principios de los 80, el 60% del parque español de autobuses estaba ya destinado al transporte discrecional.⁸⁴

El crecimiento económico, el aumento del nivel de vida y, por supuesto, el desarrollo turístico iniciado durante el Desarrollismo ocasionó un fuerte incremento en la demanda de los servicios discrecionales. Excursiones y viajes en autocar pasaron a ser lujos asequibles para el español medio, lo que tuvo su repercusión en el sector, incrementándose una demanda que no siempre fue absorbida por las empresas tradicionales, lastradas por la crisis de los regulares. Esto favoreció el surgimiento de numerosos autónomos que se especializarían en estos servicios, como luego se verá. Del mismo modo, el éxodo rural, el cierre de escuelas y la consiguiente concentración del alumnado, así como el incremento del nivel de vida, propiciaron la aparición y desarrollo de los servicios de transporte escolar, tanto de centros públicos como privados. Y si bien estos nuevos tráficos, especialmente los correspondientes a los centros públicos, fueron atendidos por las mismas concesionarias de servicios regulares, que además tenían preferencia en su adjudicación, la mayor parte de los segundos recayó en manos de transportistas que los compaginaban con los discrecionales.

⁸⁰Mediterráneo, 16 de noviembre de 1986 y 25 de enero de 1987.

⁸¹Mediterráneo, 19 de noviembre de 1977.

⁸²Anuario 1987, Dirección General de Tráfico, Madrid, 1988. Archivo de la DGT.

⁸³Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*. p. 114.

⁸⁴*Mediterráneo*, 12 de diciembre de 1982.

De hecho, se inauguraron nuevos colegios privados, y los existentes ampliaron sus áreas de influencia y comenzaron a ofertar servicios de transporte, creando una demanda que fue aprovechada por algunos empresarios para iniciarse en el sector, dada la relativa facilidad para acceder al mismo. Para muchos de ellos estos servicios representaban una buena parte de su facturación, y les aportaban estabilidad al tratarse de unos ingresos regulares.

Caso similar fue el de los servicios regulares laborales («de productores» en el lenguaje de la época),⁸⁵ que igualmente experimentaron un notable desarrollo de la mano de la industrialización, aunque el transporte de jornaleros representaba también una parte destacada de los mismos. Como ocurrió con los escolares, algunos de estos nuevos tráficos fueron asumidos por las empresas tradicionales (línea entre Castelló y el polígono industrial de El Serrallo, HICID, 1969,⁸⁶ o los servicios a la fábrica de Aznar de Vilafranca o la cementera de Alcanar, operados por Altaba),⁸⁷ que además les proporcionaron una nueva fuente de ingresos.

Así, discrecionales, escolares y laborales se convirtieron en nuevas áreas de negocio con entidad propia, que permitieron compensar, en mayor o menor medida, el déficit generado por los regulares de uso general. Sin embargo, atender estos tráficos no siempre resultaba sencillo, pues exigía disponer de una flota adecuada, con autocares apropiados (de mayores prestaciones y precio más elevado) y una organización distinta a la acostumbrada en los regulares.

Empresas como HIFE y AMSA, como se ha visto, llevaban desde la segunda mitad de los 50 invirtiendo en este segmento; HICID, en una situación más precaria por su singular devenir histórico, tuvo que centrarse en los deficitarios regulares y los escolares, lo mismo que Furió, y concesionarias más pequeñas como Altaba realizaron un gran esfuerzo para dar respuesta a estos nuevos servicios, en los que acabaron encontrando su salvación. AVSA, que había empezado a operar escolares y laborales a finales de los 60, adaptó su flota adquiriendo nuevos autocares, tras constatar el incremento de los discrecionales.⁸⁸

Pero a pesar de estos intentos de adaptación de las antiguas concesionarias a los nuevos servicios no se logró atender a una creciente demanda que superaba la organización y capacidad de respuesta de estas empresas, habituadas a las líneas regulares, circunstancia que fue aprovechada por una gran cantidad de emprendedores, la mayoría provenientes de otras áreas del propio sector del transporte, para iniciarse en los servicios de viajeros, provocando una auge de microempresas que recuerda mucho a la situación acaecida en la primera mitad de los años 20, aunque de menores dimensiones.

⁸⁵Como todavía aparece expresado, por ejemplo, en la Orden de 27 de octubre de 1972 sobre transporte escolar y de productores. *BOE*, 9 de noviembre de 1972.

⁸⁶Expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 620, Exp. 8951.

⁸⁷Herederos de Jacinto Altaba, "Historia de la empresa: Automóviles Altaba, S.L." (inédito), Vilafranca, s.f., pp. 3-4.

⁸⁸Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 98 y 105.

3.5. Aparición de nuevas empresas

El sustancial incremento de la demanda de servicios discrecionales registrada con el Desarrollismo, que desbordó la capacidad de las empresas de autobuses existentes, las facilidades de acceso a la profesión de transportista, así como el precio relativamente accesible de los microbuses,⁸⁹ permitieron el florecimiento de un numeroso grupo de autónomos que, con una flota en buena parte de casos de un sólo vehículo, se especializaron en este tipo de viajes y servicios discrecionales.

Pese a las sucesivas recomendaciones de profesionalizar el sector y restringir el acceso a la actividad contenidas en los Planes de Desarrollo, y que sí tuvieron su repercusión en el ámbito del transporte de mercancías,⁹⁰ convertirse en transportista de servicios discrecionales de viajeros era bastante fácil.

A diferencia de los servicios regulares, la prestación de los discrecionales estaba sujeta únicamente a la disposición de la pertinente autorización o tarjeta de transportes (serie VD),⁹¹ expedida para cada vehículo, y que, a partir de 1972, disponía de un determinado radio de acción.⁹² Para conseguir una de estas tarjetas (recuérdese que era una por cada vehículo), el interesado debía simplemente presentar la correspondiente solicitud ante el Ministerio de Obras Públicas, pues hasta 1971 no había ninguna limitación para su expedición.⁹³

A partir de 1973 se empezaron a aplicar restricciones, fijando cupos anuales para cada serie de tarjetas y limitando o favoreciendo (según los años) su obtención a los que ya eran titulares de una autorización en el año anterior.⁹⁴ De esta manera se pretendía restringir el acceso a la profesión, en un intento de reducir su excesiva atomización.⁹⁵

Ante esta nueva situación el empresario que quisiera iniciarse en el sector, o simplemente ampliar su flota, podía presentar su solicitud y esperar a que, en su caso, le fuera otorgada. Aunque también floreció un mercado de tarjetas al que el demandante podía acudir en busca de algún transportista que accediera a transferirle la suya, oficialmente de forma gratuita (pues estaba prohibida su venta), aunque en la práctica se llegaron incluso a pedir elevadas sumas, en función de la escasez y demanda de las mismas.

⁸⁹El modelo más popular para este cometido era la versión para pasajeros de la furgoneta DKW F-800, que podía llegar a costar unas 120.000 pesetas de la época, prácticamente el doble que un Seat 600 (Javier Navarro Fortuño, *Nuestros automóviles clásicos en imágenes (1950-1990)*, Tempora, Madrid, 2016, p. 84).

⁹⁰Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 242-244.

⁹¹Sígas de la autorización administrativa que habilitaba a un vehículo para realizar servicios discrecionales.

⁹²La Orden de 27 de octubre de 1972, por la que se fijan los ámbitos de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros con vehículos de diez o más plazas (*BOE*, 8 de noviembre de 1972) empezó a distinguir entre las tarjetas VDL (locales, con un radio de acción de 50 kilómetros alrededor de la localidad en que tuviera su residencia el vehículo), VDC (comarcales, con un radio de acción limitado a la provincia en que estuviera registrado el vehículo y las adyacentes; y VDN, con validez en todo el territorio nacional).

⁹³Orden de 26 de abril de 1971, suspendiendo provisionalmente el otorgamiento de autorizaciones para cualquier servicio público discrecional de transporte mecánico por carretera, con determinadas excepciones.

⁹⁴El cupo de tarjetas y los criterios para su expedición venían fijados anualmente en sucesivas órdenes: 10 de diciembre de 1973 (*BOE*, 15 de diciembre de 1973), 3 de octubre de 1974 (*BOE*, 7 de octubre de 1974), etc.

⁹⁵Orden de 21 de diciembre de 1972 por la que se determinan las condiciones para otorgar autorizaciones de transporte pesado por carretera durante el año 1973. *BOE*, 2 de enero de 1973.

Las tarifas de estos servicios fueron asimismo libres hasta 1974, en que empezaron a fijarse unos máximos y mínimos por vehículo/kilómetro, «ante el incesante crecimiento del parque nacional de autobuses (...) habida cuenta de la gran importancia que este sector (...) ha cobrado en la actualidad, exige una máxima eficiencia y calidad, imponiendo periódicas renovaciones de su parque»,⁹⁶ lo que al parecer no se daba ante la falta de regulación de los precios.

Las oportunidades de negocio que estos nuevos servicios discrecionales suponían animaron a muchos, entre los años 60 y 90, a iniciarse en el sector. El perfil de estos emprendedores respondía en su inmensa mayoría al de una persona ya vinculada al transporte, bien de mercancías o de pasajeros, taxistas en gran medida.

También fueron evolucionando las condiciones en las que se iniciaban: si entre los primeros la mayoría lo hacían con furgonetas y minibuses, posteriormente lo harían con autocares estándar. Todo ello se irá viendo cronológicamente en las páginas siguientes. La trayectoria de cada uno de estos empresarios se detalla en el anexo 2.1, así como la referencia a las fuentes empleadas:

- Años 60, sin restricciones en el otorgamiento de tarjetas: furgonetas, minibuses y pequeños empresarios.
 - Luis Belenguer: transportista de Castelló. Entre 1961 y 1967 realiza servicios discrecionales con un microbús.
 - Francisco Bort: transportista de Castelló. En 1961 adquiere un autocar y realiza servicios discrecionales hasta 1971.
 - José Bou: taxista de Castelló. En 1961 empieza a realizar servicios discrecionales con un minibús. Tras adquirir un segundo vehículo al año siguiente, abandona la actividad en 1964.
 - Pascual Rivera y Fco. Valiente: Castelló. Profesión desconocida. Realizan servicios discrecionales con un microbús en 1961.
 - José Macián: comerciante de Torás. Realizaba servicios discrecionales entre Torás y València con un microbús durante los años 60 y 70.
 - Vicente Jovaní: taxista de Vinaròs. En 1963 comenzó a realizar servicios discrecionales con un minibús. En los 70 adquiere un autocar. En 1989 constituye Autobuses Vicente Jovaní.
 - Manuel Sebastià: transportista de Vinaròs. En 1964 comenzó a operar el servicio urbano de esa localidad con dos minibuses, realizando también servicios discrecionales y escolares. En 1996 constituye Autocares Sebastià.
 - Miguel Vallés: agricultor de la Jana. En 1966 comienza a realizar servicios laborales con

⁹⁶Orden de 19 de febrero de 1974 por la que se hacen públicas las tarifas máximas y mínimas en los servicios públicos discrecionales de viajeros por carretera contratados por coche completo. *BOE*, 1 de marzo de 1974.

un microbús. Posteriormente amplía la flota, dedicándose también a los discrecionales. Se retira en 1983.

- José Meseguer: taxista de Castelló. En 1967 realiza servicios discrecionales con un microbús. En los 70 amplía la flota con minibuses y autocares, realizando servicios discrecionales, laborales y escolares. En 1981 constituye Autocares Meseguer.
- José Pitarch: taxista de Alcalà de Xivert. En 1967 adquiere un midibús con el que realiza servicios discrecionales. Tras adquirir un autocar en 1970 atraviesa problemas económicos y abandona la actividad.
- Francisco Rogla: transportista de la Vilavella. En 1967 adquiere un minibús. En 1976 constituye Autobuses Centelles.
- Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. (ACCSA). Constituida en 1968 por la Hispano del Cid, S.A y diversos socios de esta mercantil, para hacerse cargo de la explotación del servicio urbano de Castelló, que le fue subrogado al año siguiente. En activo en la actualidad como concesionaria de dicho servicio.
- Vicente Vives: transportista de Nules. En 1968 adquiere un autocar con el que comienza a realizar servicios discrecionales y escolares. En los 70 amplía la flota con otros autocares. Fallece en accidente de tráfico en 1985. En 1989 sus herederos constituyen Autos Vives.
- José Lozano Marín: transportista de Altura. En 1969 adquiere un microbús. En 1975 pasa a su hermano Vicente.
- José M^a Ramos: profesor de autoescuela. A finales de los 60 adquiere una furgoneta con la que inicia el transporte escolar en el colegio de La Consolación de Castelló. En los años 80 constituye Mijumar, abandonando la actividad.

Como se recoge en el listado anterior, y obviando el caso particular de ACCSA, durante esta década se inician en el sector algo más de una decena de empresarios individuales, en un contexto legal en el que no existen restricciones para la obtención de las preceptivas tarjetas. Prácticamente todos ellos desarrollaban anteriormente una profesión relacionada con el transporte (camioneros, taxistas, profesor de autoescuela), viendo en los servicios discrecionales y escolares una oportunidad de negocio. Los medios con los que comenzaron la actividad eran, por lo general, muy modestos, consistentes en su gran mayoría en un microbús o minibús, flota que algunos de ellos irían ampliando sucesivamente.

Su trayectoria posterior es dispar: aproximadamente la mitad de ellos abandonará la actividad a lo largo de esa misma década; dos más seguirán en activo hasta los años 80, mientras que el resto acabará, con los años, constituyendo una sociedad, de las cuales sólo dos continúan actualmente en activo, una en manos de sus herederos (Vives) y otra totalmente desvinculada de su fundador

(Meseguer).

Como manifestaban en su momento los propios transportistas,⁹⁷ la causa principal de cese de actividad durante aquellos primeros años era la poca rentabilidad que los microbuses, por su escasa capacidad, podían proporcionar, no pudiendo así competir con otras empresas que, disponiendo de vehículos mayores, ofrecían precios más económicos. De hecho, todos los transportistas que sobrevivieron a esta primera etapa realizaron durante los primeros años diversas ampliaciones de flota, adquiriendo vehículos de mayor capacidad, aunque esto no fuera tampoco una garantía absoluta de supervivencia.

Durante la siguiente década las condiciones de acceso a la actividad varían considerablemente, como se ha visto. Conseguir una tarjeta no resulta tan sencillo, y obliga en muchos casos al interesado a acudir al mercado y realizar una fuerte inversión para hacerse con una, un desembolso que se suma al de la adquisición del vehículo. Los precios regulados limitaban también la excesiva competencia que había provocado el abandono de algunos transportistas durante la década anterior, fijando unos precios más acordes con los costes reales del servicio. Así, la evolución durante aquella década fue la siguiente:

- Años 70, limitación de acceso a las tarjetas y tarifas regladas: primeras sociedades.
 - Agustín Parra: taxista en la Vall d'Uixó. En 1970 adquiere un autocar con el que realiza servicios discrecionales, llegando a reunir una flota de hasta cuatro vehículos. Atraviesa dificultades económicas y en 1973 abandona la actividad, vendiendo los autocares a AVSA.
 - Antonio Martínez: transportista en Albacete. A principios de los 70 se instala en Almassora y empieza a realizar servicios laborales y discrecionales con varios minibuses y autocares. Su hijo constituye en 1993 Autobuses Antonio.
 - Autocares Amat, S.L. Constituida en 1975 en Vila-real por el transportista Pedro Amat y otros socios (José Bellés entre ellos). Realizaban servicios discrecionales con un autobús. En activo hasta los años 80.
 - Vicente Lozano: hermano de José Lozano, transportista en Altura. En 1975 se le transfiere el microbús de su hermano. En 1980 constituye Marzá-Beltrán, S.L.
 - Jacinto Altaba: hijo de Delfín Altaba, concesionario de Vilafranca. En 1976 se hace cargo de la empresa. En 2002 se constituye Automóviles Altaba.
 - Autobuses Centelles, S.L. Constituida en 1976 en Benicàssim por los transportistas Francisco Rogla y Santiago Nofuentes y el chófer Edelmiro Centelles. Realizaban servicios discrecionales con dos minibuses. En activo hasta los años 80.

⁹⁷*Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

- Gil Lorenzo: taxista de la Vall d'Uixó. En 1978 comienza a realizar servicios discrecionales con un midibús. En activo hasta 2000.

Las restricciones de acceso a la actividad, así como presumiblemente otros factores como la crisis económica, redujeron sensiblemente la creación de empresas en esta década. Destaca también la constitución de sociedades, en paralelo al incremento del desembolso necesario para iniciar la actividad. Todas ellas eran de responsabilidad limitada, siendo algunos socios, como Francisco Rogla, transportistas que habían comenzado con los discrecionales en los 60 y que ahora optaban por asociarse, disponiendo así de más recursos para afrontar las inversiones. También se produce un relevo generacional (Altaba).

Todos los que se iniciaron en este tipo de servicios provenían del propio sector del transporte, y lo hacían con vehículos de mayores dimensiones que en el periodo anterior. Su capacidad de supervivencia fue igualmente algo mayor, pues más la mitad de ellos continuaba en activo en la siguiente década, bien por sí mismos o mediante nuevas sociedades.

El último de los periodos tratados en este apartado es la década de los 80. El marco legislativo presenta pocas variaciones respecto al de finales de los 70,⁹⁸ persistiendo las restricciones para la obtención de tarjetas y la fijación de cupos anuales,⁹⁹ así como el establecimiento por parte de la Administración de tarifas máximas y mínimas para este tipo de servicios. En ese sentido, son de aplicación prácticamente las mismas afirmaciones que las referidas para el periodo anterior.

En principal cambio no tuvo lugar hasta 1985, con la entrada en vigor de varios reglamentos que regularon aspectos como los tiempos de conducción y descanso.¹⁰⁰ Esto cambió sustancialmente la organización de los servicios, especialmente los discrecionales, que tuvieron que adaptarse a los tiempos estipulados en dichos reglamentos, que si por un lado evitaban los habituales abusos, con inacabables jornadas al volante, por otro lado implantaban un rígido sistema de periodos de conducción y descansos obligatorios que requerían una mayor planificación previa de los servicios. Esta mayor complejidad llevó a transportistas como Miguel Vallés o José M^a Ramos a abandonar la sociedad, como ellos mismos relatan.¹⁰¹

- Años 80, constituciones y disoluciones; jubilaciones y nuevos autónomos:
 - Ricardo Romero, taxista en Segorbe. A principios de los 80 comienza a prestar servicios discrecionales con microbuses. En 1997 constituye Autobuses Romero Pérez.

⁹⁸Orden de 23 de diciembre de 1983, reguladora del régimen jurídico del otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías por carretera. *BOE*, 30 de diciembre de 1983.

⁹⁹El número de tarjetas de transporte vigentes en la provincia oscila entre las 671 de 1985 y las 435 de 1984, si bien esta cifra incluye todas las series de viajeros (VT -taxis-, VC -turismos de alquiler con conductor-, VR -regulares- y VD -discrecionales-). *Castellón en cifras (1978-1986)*, en AHCCCS.

¹⁰⁰Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (*Diario Oficial de la Comunidad Europea (DOCE)*, 31 de diciembre de 1985) y Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. *DOCE*, 31 de diciembre de 1985.

¹⁰¹Entrevistas orales a Miguel Vallés y José M^a Ramos, empresarios autónomos retirados.

Una muestra de algunas empresas que iniciaron su andadura en los años 60. Imagen 50 (arriba izq.). Pegaso 5062 B de ACCSA, concesionaria del servicio urbano de Castelló desde 1969. Imagen 51 (arriba dcha.). Flota de Miguel Vallés en la plaza Mayor de la Jana. Imagen 52 (centro izq.). Anuncio de José M^a Ramos en 1973. Imagen 53 (centro dcha.). Fotografía de José Bou, en una entrevista en Mediterráneo en 1967. Imagen 54 (abajo izq.). Vicente Vives posa junto al Pegaso 5080 de 1968 con el que inició la actividad. Imagen 55 (abajo dcha.). Volvo B58 de 1980, de Vicente Vives.

Fuente: Imagen 50, fotografía de Vicente Martí, archivo *Levante de Castelló*; imagen 51, colección Miguel Vallés; imagen 52, *Agenda Castellón 73*; imágenes 54 y 55, archivo Autos Vives.

Gil Lorenzo y Agustín Parra, dos taxistas vallduxenses que dieron el salto al autocar en los años 70. Imagen 56 (arriba izq). Este Andecar Azahara SE sobre chasis Pegaso 5231 de 1991 fue adquirido por Gil Lorenzo, antes de pasar a manos de Mundina tras su cese de actividad. Imagen 57 (arriba dcha.). Anuncio de Excursiones Parra en 1972.

Fuente: Imagen 56, colección del autor; imagen 57, *Guía comercial de Castellón de 1972*, p. 159.

A lo largo de la década de los 80 fueron varios los empresarios que se establecieron por su cuenta. Imagen 58 (abajo izq.), Pegaso 5036 S de 1986, con carrocería Van Hool, proveniente de Marzá-Beltrán. Imagen 59 (abajo dcha.). Con este Mercedes-Benz O 303 Ayats Apolo II se estableció por su cuenta José Bellés en 1983, convirtiéndose en el transportista oficial del C.D. Castellón aquella temporada.

Fuente: Imagen 58, colección del autor; imagen 59, *Mediterráneo*, 8 de diciembre de 1983.

El abandono de actividad de José M^a Ramos hizo que el servicio escolar del colegio La Consolación de Castelló, explotado por Ramos, acabara siendo operado por hasta tres transportistas diferentes simultáneamente: Capdevila, Herrero y Pérez. Marcelo Cruz, por su parte, se encargaba del colegio de Las Carmelitas. Imagen 60 (arriba izq.). Miguel Capdevila junto a su Pegaso 5035 N Ayats. Imagen 61 (arriba dcha.) Setra S215 HD de 1985 de Juan Herrero, actualmente todavía en activo y en perfecto orden de marcha. Imagen 62 (centro izq.). Noticia del accidente que sufrió Juan Pérez en 1988. Imagen 63 (centro dcha.). DAF SB3000 Van Hool de Marcelo Cruz. Imagen 64 (abajo, centro). Flota de Ricardo Romero, de Segorbe.

Fuente: Imagen 60, colección Miguel Capdevila; imagen 61, colección del autor; imagen 62, *Mediterráneo*, 13 de octubre de 1988; imagen 63, archivo *Levante de Castelló*; imagen 64, archivo Autobuses Romero Pérez.

- J. Mañas Campos, transportista en Almassora. Realizaba a principios de los 80 servicios discrecionales y escolar con un autocar. No consta actividad posterior.
- José Bellés, antiguo socio de Autocares Amat. A principios de los 80 realiza servicios discrecionales con un autocar para Viajes Castellón. En 1993 adquiere Autocares Meseguer.
- Joaquín Rodríguez, taxista en Almassora. A principios de los 80 comienza a realizar servicios discrecionales con un autocar. En 1991 constituye Rutas Rodríguez.
- Marzá Beltrán, S.L. Constituida en 1980 en Castelló, siendo uno de sus socios el transportista Vicente Lozano, con cuyo microbús inició la actividad. En 1983 fue vendida a dos antiguos conductores de Meseguer, Federico Castillo y Vicente Miravalls, realizando servicios discrecionales y escolar. En 1992 se convierte en Autocares Azahar 2.
- Autocares Meseguer, S.A. Constituida en 1981 por el transportista José Meseguer. Realizaba servicios discrecionales y laborales con minibuses y autocares. En activo hasta 1992, cuando es transferida a José Bellés, antiguo socio de Autocares Amat.
- Autocares Benicarló. Constituida en 1983 por Fernando Jovaní, antiguo conductor de Miguel Vallés, que tras la jubilación de este adquiere su material. Realiza servicios discrecionales con dos vehículos. En activo hasta la jubilación de Jovaní.
- Autocares Rayem, S.L. Consta en la guía telefónica de 1983, pero no figura en el Registro Mercantil ni se han encontrado más datos de la misma.
- Mariaran. Formada en 1983 por el antiguo conductor de José M^a Ramos Joaquín Soler y el transportista Juan Herrero. Realizaban servicio escolar y discrecional con un autocar. En activo hasta el fallecimiento de Soler a finales de los 80. La viuda de Soler forma Aranjoy, y Herrero se establece por su cuenta.
- Mijumar, S.L. Constituida en 1983 por José M^a Ramos con la intención de cesar en la actividad, para transferir su empresa a sus conductores Miguel Capdevila y Juan Pérez. También formó parte de ella Marcelo Cruz, conductor de Altaba que acabó haciéndose cargo del servicio escolar que realizaba para el primero. Realizaban servicio escolar y discrecional hasta su disolución en 1987, continuando por su cuenta los distintos socios.
- Miguel Capdevila, antiguo socio de Mijumar. Tras la disolución de esta sociedad se establece por su cuenta en 1987, realizando servicios discrecionales y escolar con un autocar. En 2005 entra en Domingo Bus.
- Marcelo Cruz, antiguo socio de Mijumar. Tras la disolución de esta sociedad se establece por su cuenta en 1987, realizando servicios discrecionales y escolar con algunos

autocares y minibuses. En activo hasta 2005.

- Juan Pérez, antiguo socio de Mijumar. Tras la disolución de esta sociedad se establece por su cuenta en 1987, realizando servicios discrecionales y escolar con un autocar. En 1998 constituye Planabus.
- Aranjor. Inicia la actividad a finales de los 80 por Piedad Beltrán, viuda de Joaquín Soler, antiguo socio de Mariaran. Realizan servicios discrecionales y escolar con un autocar. En 1996 se constituye Aranjor, S.L.
- Juan Herrero, antiguo socio de Mariaran. Tras la disolución de aquella empresa, se establece por su cuenta con un autocar. Actualmente en activo.
- Alcibiades Rodríguez, conductor de Joaquín Rodríguez y familiar de este. A finales de los 80 se establece por su cuenta con dos autocares, realizando servicios discrecionales. En 1993 constituye Autos Alci Rodríguez.

Una década compleja y enrevesada, en la que se suceden la constitución y disolución de sociedades, las jubilaciones y la aparición de nuevos autónomos, y en la que, además, se configurará la que será, a grandes rasgos, la estructura del sector hasta fechas muy recientes.

Dentro de la heterogeneidad de hechos recopilados, se encuentra un perfil que ya aparece en los dos periodos anteriores, el de un transportista (taxista generalmente) que se inicia en los servicios discrecionales con un vehículo de mayor o menor capacidad: es el caso de Ricardo Romero, J. Mañas o Joaquín Rodríguez, todos ellos a principios de la década. La mayoría de ellos acabarán constituyendo una sociedad en los años 90 (Romero y Rodríguez).

Junto a este perfil, se encuentra el de otros transportistas que ya en el periodo anterior se dedicaban a los servicios discrecionales, y que ahora simplemente cambian de forma jurídica. Unos pasan de ser autónomos a constituirse en sociedad (Vicente Lozano o José Meseguer), mientras que otros realizan el camino inverso, estableciéndose por su cuenta tras haber sido socios de una sociedad disuelta (José Bellés, de Autocares Amat).

También hay transportistas, dedicados a los servicios discrecionales en el periodo anterior, que se jubilan o cesan la actividad en los años 80. En algunos casos son sus antiguos empleados los que, de una y otra forma, continúan la actividad, constituyendo una sociedad para tal fin, a la que le son transferidos los derechos y material del cesante (Autocares Benicarló, que se hace cargo de la empresa de Miguel Vallés, o Mijumar, para la empresa de José M^a Ramos). En otros casos, la razón social se transfiere a terceros ajenos a la sociedad, aunque ya relacionados con el sector (Meseguer a José Bellés o Marzá-Beltrán a dos antiguos conductores de Meseguer). La trayectoria de cada uno de ellos será dispar, continuando la mayoría con la sociedad hasta la actualidad o hasta la jubilación del nuevo titular, mientras que en el caso de Mijumar los socios acabarían por establecerse por separado al poco tiempo.

Tabla 7. Empresas de transporte de viajeros por carretera en activo en 1986 en la provincia de Castelló

Empresa	Forma jurídica	Domicilio social	Tipo de servicios
Alcocéber	S.A.	Alcalà de Xivert	VR, VD
Altaba Segura, Jacinto	Emp. Ind.	Vilafranca	VR, VD
Autobuses Furió	S.L.	Onda	VR, VD
Autocares Benicarló	S.L.	Benicarló	VD
Autocares Meseguer	S.A.	Castelló	VD
Autos Mediterráneo	S.A.	Castelló	VR, VD
Autos Vallduxense	S.A.	La Vall d'Uixó	VR, VD
Autotransportes Colectivos Castellonenses	S.A.	Castelló	URB
Expreso Segorbina	S.L.	València	VR, VD
La Gatovense	S.L.	Llíria	VR, VD
Hispano del Cid	S.A.	Castelló	VR, VD
Hispano de Fuente En Segures	S.A.	Tortosa	VR
Jovaní Cardona, Vicente	Emp. Ind.	Vinaròs	VD
Lorenzo de la Rosa, Gil	Emp. Ind.	La Vall d'Uixó	VD
Mariaran	n.d.	Castelló	VD
Marzá-Beltrán	S.L.	Castelló	VD
Mijumar	S.L.	Castelló	VD
Mtez. Fdez., Antonio	Emp. Ind.	Almassora	VD
Rguez. Rguez., Joaquín	Emp. Ind.	Almassora	VD
Romero Sierra, Ricardo	Emp. Ind.	Segorbe	VD
Sebastiá Boldo, Manuel	Emp. Ind.	Vinaròs	URB, VD
Vives (Hros. de Vicente Vives)	Emp. Ind.	Nules	VD

Siglas: SA=Sociedad Anónima; SL=Sociedad Limitada; Emp. Ind.=empresario individual; VR=servicios regulares de uso general; VD=servicios discrecionales y regulares de uso especial; URB=servicio urbano.

Fuente: Notas simples informativas, en RMC; entrevistas orales. Elaboración propia.

Pero también aparece en esta década un perfil absolutamente novedoso, el de conductores de autobús, empleados en alguna empresa en activo, que deciden establecerse por su cuenta, por sí solos o junto con otros socios. Una decisión arriesgada por la fuerte inversión que suponía, y que indica la demanda que de este tipo de servicios existía y el volumen de negocio que podía representar.

En este grupo se encuentran Federico Castillo y Vicente Miravalls, conductores de Meseguer que adquieren la sociedad Marzá-Beltrán, ya mencionados anteriormente; Mariaran, formada por un

antiguo conductor de José M^a Ramos junto con un socio; o Alcibíades Rodríguez, antiguo conductor de Joaquín Rodríguez que se establece por su cuenta. La mayoría de ellos continúan en activo, de una u otra forma, hasta su jubilación o fallecimiento.

Como se observa, las restricciones en el acceso a la profesión no acabaron con la aparición de nuevas empresas ni con el inicio en el sector de empresarios individuales. Ni tampoco las medidas para luchar contra la atomización del sector y favorecer la concentración empresarial impidieron que los socios de empresas ya constituidas acabaran estableciéndose cada uno por su cuenta, dando lugar a nuevas microempresas con flotas de sólo uno o dos autocares. Resulta paradigmático el caso del servicio de transporte escolar del colegio de La Consolación de Castelló, que de estar operado por José M^a Ramos, pasó a estarlo por hasta tres transportistas distintos simultáneamente (Capdevila, Pérez y Herrero).

Toda esta situación no variará hasta que no se produzca un profundo cambio en el marco legislativo, que tendrá lugar con la aplicación y desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987.

La tabla 7 sirve de resumen a toda esta etapa, mostrando la estructura empresarial del sector en la provincia de Castelló en 1986. Como se observa, estaba formada por una veintena de sociedades y empresarios individuales, nueve de las cuales eran concesionarias de algún tipo de servicio regular interurbano, que compaginaban con otros servicios discrecionales, transporte escolar y laboral.

Entre ellas destacaban dos grandes concesionarias (AMSA e HICID), seguidas por otras tres de dimensiones algo más modestas (AVSA y Furió) y dos pequeñas concesionarias (Alcocéber y Altaba), operando también otras empresas ajenas a la provincia pero ligadas a esta (HIFE, la Expreso Segorbina y La Gatovense). Salvo Altaba, todos estaban constituidos como sociedades.

Realizando también servicios regulares, pero de ámbito urbano, ACCSA operaba únicamente el servicio urbano de la capital, mientras que Sebastià compaginaba el urbano de Vinaròs con los discrecionales.

A este tipo de servicios, incluyendo los escolares y laborales, se dedicaban exclusivamente una docena de transportistas. Cuatro de ellos estaban constituidos como sociedad, permaneciendo la mayoría como autónomos. Geográficamente, la mitad estaban domiciliados en Castelló y Almassora, repartiéndose el resto entre Vinaròs-Benicarló, Nules, la Vall d'Uixó y Segorbe. Se recopilan en la tabla 7 todos los que permanecían en activo en 1986.

4. Ante un Mercado Común: convergencia con Europa e inicio de liberalización (1987-1998)

La situación general del sector del transporte de viajeros en España en el momento del ingreso de esta en la CEE planteaba algunas dudas respecto a su futuro, fundamentalmente por su excesiva atomización y escasa rentabilidad, lo que podría acarrearle consecuencias negativas ante un

mercado más liberalizado. De las 5.355 empresas que había en España en 1989, algo menos de la mitad (2.046) disponían de un solo autobús, y porcentaje similar representaban las que tenían una flota de entre dos y cinco unidades (2.198). El 20% restante de las empresas se repartían entre las que contaban con una flota de entre seis y veinte autobuses (895), y sólo 216 superaban los veinte vehículos. Así, la media de autobuses por empresa era de cinco, cuando en Portugal era de 35, con una rentabilidad media que en el mejor de los casos se acercaba al 8%.

Según la Federación Nacional Empresarial de Transporte por Autobús (FENEBUS), estas cifras ponían en riesgo el futuro de buena parte del sector, que debía asociarse o integrarse en empresas mayores para poder sobrevivir en un escenario de mayor competitividad como el que representaba el Mercado Común.¹⁰²

Si bien el proceso de convergencia con Europa en materia de transportes ya se había iniciado antes de la adhesión a la CEE, con la adopción de las ya comentadas normativas de tiempos de conducción y descanso o la introducción de instrumentos de control como el tacógrafo y el limitador de velocidad, medidas que se fueron aplicando progresivamente a lo largo de la segunda mitad de los 80, culminó con la aprobación de la Ley 16/1987, de 30 julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), posteriormente desarrollada por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.¹⁰³

Esta nueva legislación permitía actualizar, finalmente, el obsoleto y confuso marco normativo anterior, pero creaba un nuevo escenario caracterizado, en el caso que nos ocupa, por una mayor liberalización, así como por el fin del proteccionismo ferroviario.

Respecto al primer aspecto, liberalizaba el transporte por carretera dentro del espacio común europeo, si bien en el caso de los servicios regulares nacionales se mantenía el sistema de concesión administrativa existente, pero «sin que en su adjudicación o transmisión pueda hacerse discriminación alguna por razón de nacionalidad entre las empresas comunitarias».¹⁰⁴ Es decir, que se abría la puerta a la entrada a que empresas europeas (por lo general mucho más grandes) pudieran optar a las adjudicaciones de servicios regulares españoles, y viceversa, si bien la poca dimensión y escasa capacidad económica de las empresas nacionales lastraba su expansión comunitaria.

Esta nueva realidad, si bien no ha afectado hasta ahora a las adjudicaciones de las concesiones interurbanas de la provincia, sí lo ha hecho en las líneas regulares de ámbito nacional que discurren por la provincia, actualmente operadas por multinacionales: ALSA, concesionaria de las líneas entre

¹⁰²*Mediterráneo*, 11 de diciembre de 1989.

¹⁰³BOE, 31 de julio de 1987 y 8 de octubre de 1990. Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 251.

¹⁰⁴Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 252.

Cataluña y Andalucía, pertenece desde 2005 al grupo británico National Express, mientras que la concesión de los servicios a Madrid, históricamente operados por Auto Res, está adjudicada a la filial del grupo mexicano ADO, en la que aquella se integra.¹⁰⁵

En relación con lo expuesto anteriormente, el segundo de los aspectos, el fin del proteccionismo ferroviario, comportó la definitiva eliminación de los cánones de coincidencia. Todo ello suponía una nueva concepción de la coordinación intermodal, y trajo consigo el traspaso de las concesiones que hasta entonces RENFE seguía operando a través de ATCAR (o sus filiales, como BACOMA) a la nueva sociedad ENATCAR (Empresa Nacional de Transportes por Carretera).

ENATCAR, dependiente del Ministerio de Fomento y creada por Real Decreto 1420/1988 de 4 de noviembre en aplicación de la LOTT, asumió las concesiones de la antigua ATCAR, hasta que, tras ser saneada y convertida en una empresa rentable, fue privatizada en 1999, pasando a manos de ALSA en 2000.¹⁰⁶ Esta, a su vez, sería absorbida por National Express cinco años después, como se ha visto.

En el caso de la línea Castelló-València, adjudicada a RENFE, pero cuya explotación estaba arrendada, a través de ATCAR, a terceras empresas (HIFE, en este caso), se acordó su transferencia onerosa a favor de esta última mercantil, tras las negociaciones entre RENFE y la Asociación de Servicios Coordinados de España, en cumplimiento de lo dispuesto en la LOTT.¹⁰⁷

Así pues, los servicios regulares siguieron sujetos a concesión administrativa, siendo la Generalitat Valenciana la administración competente en la materia desde finales de los años 70, al menos en cuanto a las líneas que discurrían íntegramente por el territorio valenciano.¹⁰⁸ Por tanto, fue la Conselleria la encargada de adaptar las concesiones al nuevo marco legislativo, procediéndose a la convalidación de los antiguos títulos concesionales por otros ya adaptados a la LOTT.¹⁰⁹

A pesar de los cambios que, a priori, este proceso pudiera suponer, en la práctica no representó ninguna variación en cuanto al reparto de servicios y espacios entre las concesionarias, que revalidaron las mismas que ya venían operando. Las únicas novedades acontecidas fueron ajenas a esta convalidación, y respondieron a procesos de concentración empresarial de los que se tratará más adelante. Mas por lo demás poco cambió la situación de los regulares, que siguieron padeciendo la crisis de usuarios que arrastraban desde finales de los 60.

¹⁰⁵Vicente Pinilla, Luis Germán y Agustín Sancho, *El transporte público en Zaragoza...*, pp. 205-206.

¹⁰⁶Se puede encontrar una completa información sobre el proceso de privatización (al parecer no muy transparente) en la revista *SoloBús*, septiembre 1999, pp. 8-9.

¹⁰⁷*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 52-53 y en el expediente de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 9 C9.

¹⁰⁸Real Decreto 299/1979, de 26 de enero, posteriormente ratificado en el Estatut d'Autonomia (Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, artículo 31 apartado 15. *BOE* 10 de julio de 1982).

¹⁰⁹Mediante Decreto del Consell 20/1988, de 8 de febrero, por el que se regula la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera. *DOGV*, 12 de febrero de 1988.

En la década de los 90 nuevos transportistas se inician por su cuenta en el sector, aunque un buen número de ellos acabará constituyendo algún tipo de sociedad. Imagen 65 (arriba izq.). Sunsundegui Sideral de Calero, aparcado frente al Colegio La Magdalena en 2018. Imagen 66 (arriba dcha.). Noge Touring de González, actualmente en activo. Imagen 67 (centro izq.). Irizar Century procedente de Rosario Miranda, transferido a Furió en 2008 tras su jubilación. Imagen 68 (centro dcha.). Caetano Enigma de 1999, procedente de la flota de Autocars Manolo. Imagen 69 (abajo izq.). Parte de la flota actual de Domingo Bus. Imagen 70 (abajo dcha.). Anuncio de Tikintour en las *Páginas Amarillas* de 1996.

Fuente: Imágenes 65 y 67-69, colección del autor; imagen 66, colección Ramón Oliver; imagen 70, *Páginas Amarillas* 1996.

Otros autónomos que constituyeron sociedades limitadas fueron Alcibíades y Joaquín Rodríguez, los herederos de Vicente Vives, Antonio Martínez, Piedad Trilles, Ricardo Romero, Manuel Mundina o Manuel Sebastiá. Imagen 71 (arriba izq.). DAF SB3000 Noge Gregal II de Alci Rodríguez. Imagen 72 (arriba dcha.). Dos Irizar PB de Alci Rodríguez. Imagen 73 (centro izq.). Irizar Century de Autobuses Antonio. Imagen 74 (centro dcha.). Flota de Autobuses Antonio en 1997. Imagen 75 (abajo izq.). Pegaso 5031 L4 Maiso de Aranjour. Imagen 76 (abajo dcha.). Farebus Séneca de Autobuses Romero Pérez.

Fuente: Imagen 71, colección Antonio Moreno; imagen 72, colección Ramón Oliver; imagen 73, colección del autor; imagen 74, archivo Autobuses Antonio; imagen 74, archivo *Levante de Castelló*; imagen 75, archivo Autobuses Romero Pérez.

Imagen 77 (arriba izq.). Pegaso 5237 Beulas Stergo de 1993, de Mundina. Imagen 78 (arriba dcha.). Parte de la flota de Viajes M. Mundina en la actualidad. Imagen 79 (centro izq.). Autocar Castrosua Master 35 de Rutas cargando viajeros a mediados de los 90. Imagen 80 (centro dcha.) Sunsundegui Sideral de Rutas Rodríguez. Imagen 81 (abajo izq.) Pegaso 5237 Hispano Phoenix de Sebastía, en la plaza Jovellar de Vinaròs. Imagen 82 (abajo dcha.) Iveco Eurorider Beulas Eurostar de AMSA, todavía con los colores de Autocares Sebastía, absorbida por la primera en 2001.

Fuente: Imágenes 77-78, 80 y 82 colección del autor; imagen 79, archivo *Levante de Castelló*; imagen 81, fotografía de Rosa Mengual, archivo *Levante de Castelló*.

Imagen 83 (arriba izq.). Pegaso 5036 Obradors S'Agaró Plus 350 de Vives. Imagen 84 (arriba dcha.). Sunsundegui SC7 de Vives.

Fuente: Imágenes 83 y 84, colección del autor.

Junto a las sociedades que se constituyen a lo largo de los 90, otras modificaron su razón social o forma jurídica, como Marzá-Beltrán, transformada en Azahar 2, o Meseguer. Imagen 85 (centro izq.). Pegaso 5231 Andecar Azahara de Autocares Azahar 2. Imagen 86 (centro dcha.). Irizar Century de la flota actual de Azahar 2. Imagen 87 (abajo izq.). Mercedes-Benz O 303 Noge Xaloc II con los antiguos colores de Meseguer. Imagen 88 (abajo dcha.). Minibús Mercedes-Benz de Meseguer.

Fuente: Imágenes 85, 86 y 88 y 82, colección del autor; imagen 87, colección Josep Pretel.

Caso especial resultan las sociedades Beni Bus y Planabus, la primera perteneciente al grupo Cuevas, constituida para la prestación del servicio especial del Termalismo de Benicàssim; la segunda, resultado de la concentración de varios autónomos. Imagen 89 (arriba izq.). Uno de los midibuses Ayats Staya con los que Beni Bus inició sus servicios en 1991. Imagen 90 (arriba dcha.). Irizar PB de Beni Bus, realizando un servicio para AMSA. Imagen 91 (centro izq.). Midibús Andecar Séneca de Planabus. Imagen 92 (centro dcha.). Ayats Atlantis de Planabus. Imagen 93 (abajo) Otro Ayats Atlantis de Planabus, autocar oficial del Tau Castelló de baloncesto.

Fuente: Imágenes 89 y 93, colección del autor; imágenes 90 y 91, colección Antonio Moreno; imagen 92, colección Carlos Pérez Barbosa.

Salvo algunas líneas costeras, que mantenían buenas cifras de tráfico en verano y fueron objeto de mejoras, los dos tercios de los servicios regulares de la provincia eran altamente deficitarios, revelándose insuficientes las ayudas públicas que algunas de estas líneas recibían, por lo que fueron las concesionarias las que acabaron asumiendo un déficit de explotación cada vez más abultado.¹¹⁰

Mientras algunas de estas empresas (AMSA, AVSA, HICID), que explotaban tanto trayectos deficitarios de interior como otros más rentables en la costa, además de escolares o discrecionales, podían más o menos compensar los resultados, el área de operaciones de otras concesionarias como Furió, o sobre todo Altaba, comprendían casi exclusivamente líneas de interior de escaso tráfico, lo que les generaba un déficit de explotación difícil de compensar con otros servicios.

En consecuencia, las amenazas de suspensión de determinadas líneas fueron constantes a lo largo de la segunda mitad de los 80, cesando en algunas ocasiones la circulación y suprimiéndose expediciones en otras. Las comarcas más afectadas fueron las del interior: els Ports, l'Alt Maestrat, Alto Mijares y Alto Palancia. Todo ello se vio agravado a partir de 1992 por la recesión económica y el incremento del paro, contabilizándose aquel año un descenso de usuarios del 5% . Esto se sumó al alza del precio del combustible, que multiplicó los costes de explotación, lo que llevó al sector a una situación límite.¹¹¹ Sólo la sistematización de las ayudas públicas a partir de 1993 logró aliviar, que no solucionar, el problema.¹¹²

Sociedades con líneas de bastante tráfico como AVSA se encontraban a mediados de los 90 en una situación financiera extremadamente delicada, con una elevada dependencia del crédito, logrando subsistir en buena medida gracias a operaciones inmobiliarias ajenas a la propia actividad del transporte.¹¹³ HICID, en cambio, vio aliviada su situación gracias al incremento del tráfico urbano registrado por su filial ACCSA tras la inauguración de la Universitat Jaume I en 1991, si bien la situación de ambas siguió siendo complicada.

Otras empresas, en cambio, acabaron siendo absorbidas por otras mayores, como ya se ha avanzado: en 1988 la Expreso Segorbina, especialmente afectada por la crisis de los regulares y con el grueso de servicios correspondientes a líneas de interior, fue absorbida por la también valenciana Autocares Herca, S.L., perteneciente al Grupo Transvía.¹¹⁴

Pero de la misma manera que no sólo acabaron siendo deficitarios los servicios de interior, tampoco este proceso de concentración empresarial afectó exclusivamente a concesionarias de servicios rurales. La línea costera entre Alcalà de Xivert y Alcossebre llevaba años perdiendo usuarios, hasta convertirse en una de las denominadas como líneas de débil tráfico. Esta escasa rentabilidad,

¹¹⁰*Mediterráneo*, 18 de diciembre de 1990.

¹¹¹*Mediterráneo*, 8 de mayo de 1993.

¹¹²Mediante la Orden de la Conselleria d'Obres Públiques de 19 de julio de 1993. *DOGV*, 2 de agosto de 1993.

¹¹³Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 122-124.

¹¹⁴“Quiénes somos”, Autocares Herca, S.L., [en línea], <http://www.autocaresherca.com/empresa.asp> (consultado 10 de abril de 2018).

agravada por su marcada estacionalidad, comportaba grandes dificultades para su explotación por parte de una pequeña sociedad como Alcocéber, que acabó siendo absorbida en 1997 por Autos Mediterráneo, que de esta manera pasó a controlar totalmente los itinerarios del litoral norte.¹¹⁵

En cuanto a los servicios discrecionales, la aplicación de la LOTT supuso el inicio de la liberalización de sus tarifas, incrementando por tanto la competencia en el sector. La Administración, sin embargo, siguió marcando unas tarifas de referencia –que no obligatorias– para los servicios discrecionales hasta el año 2001.¹¹⁶

Por otra parte, la nueva legislación armonizó las condiciones de acceso a la profesión con el resto de la CEE. Esto supuso un claro endurecimiento de dichas condiciones, todo ello para atajar la atomización del sector, como ya se ha ido viendo, y fomentar la concentración empresarial, lo que supuestamente les permitiría ganar en la necesaria competitividad para subsistir en un mercado liberalizado.

A diferencia de la legislación anterior, en la que las tarjetas iban asociadas a un vehículo, con la nueva ley pasaron a estarlo directamente al transportista, siendo válidas para toda la flota que este dispusiera. Paralelamente, se implantaron requisitos mucho más estrictos para la concesión de nuevas tarjetas,¹¹⁷ exigiéndose al transportista, entre otras cuestiones de capacitación profesional (título de transportista), honorabilidad o solvencia financiera, una flota mínima de vehículos (que a su vez debían tener una antigüedad máxima).¹¹⁸

Aunque el anterior párrafo supone una enorme simplificación del complejo panorama legal que rigió el sector en aquellos años, marcado en ocasiones por las ambigüedades e imprecisiones normativas, sí al menos intenta resumir sus aspectos básicos, que fueron sin duda las restricciones de acceso a la profesión.¹¹⁹

Estas fueron acompañadas de ayudas para el abandono de actividad, establecidas en 2000 y sucesivamente prorrogadas hasta la actualidad, destinadas a los transportistas autónomos mayores de 60 años, a quienes se les ofrecieron jubilaciones anticipadas a cambio de la renuncia a sus autorizaciones de transporte y títulos de capacitación, con el objetivo último de luchar contra la

¹¹⁵*DOGV*, 27 de junio de 1997.

¹¹⁶Desde 1993 estas tarifas de referencia tuvieron en cuenta las prestaciones del vehículo con el que se efectuaba el servicio, estableciendo cuatro categorías en función de sus características (Orden de 7 de septiembre de 1993, *BOE* 13 de septiembre de 1993). En 1997 estas cuatro categorías fueron sustituidas por estrellas, clasificándose los autobuses por parte de la Confederación de Transporte por Carretera como de entre una y cuatro estrellas (Orden de 18 de diciembre de 1997, *BOE* 30 de diciembre de 1997).

¹¹⁷Aunque determinados detalles y requisitos sufrieran sucesivas modificaciones, básicamente la legislación está recogida en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (RD 1211/1990, *BOE*, 8 de octubre de 1990), modificado por la Orden de 4 de febrero de 1993 (*BOE*, 16 de febrero de 1993) o el Real Decreto 1136/1997 (*BOE*, 23 de julio de 1997), entre otros.

¹¹⁸Fijada finalmente en una flota mínima de cinco vehículos con una antigüedad máxima de dos años (Orden de 23 de julio de 1997, *BOE*, 31 de julio de 1997).

¹¹⁹José Luis Pertierra, director de FENEBUS, en *Mediterráneo*, 11 de diciembre de 1989.

atomización.¹²⁰

Este nuevo marco legal, unido al aumento de la competitividad, permitió que se diera, por primera vez, un proceso de concentración empresarial mínimamente ostensible, manifestado en la agrupación de algunos autónomos, jubilación de pequeños transportistas, constitución de sociedades por parte de empresarios individuales, o las ya vistas de absorción empresarial. El surgimiento de nuevos empresarios prácticamente desapareció, aunque con algunas excepciones, como se verá.

A continuación se analizará la trayectoria de cada una de las empresas durante esta década, comenzando por las que no experimentaron variación alguna en su forma jurídica: ACCSA, Jacinto Altaba, AVSA, Furió e HICID, todas ellas concesionarias de servicios regulares interurbanos. Otras concesionarias, como ya se ha visto, fueron absorbidas (Alcocéber y la Expreso Segorbina por otras concesionarias mayores, así como La Gatovense, aunque en su caso por un banco),¹²¹ comenzando a operar en la provincia sociedades externas como la valenciana Herca y reforzando la presencia de AMSA, que pasaba operar una nueva concesión, y que además se hizo con el urbano de Vinaròs, hasta 1998 operado por Sebastià.

En cuanto a las empresas no concesionarias, todas ellas experimentaron cambios significativos, pudiéndose distinguir, a grandes rasgos, las siguientes situaciones:

- Empresarios individuales que se establecieron por su cuenta. El surgimiento de nuevos autónomos siguió siendo habitual a finales de los 80 y principios de los 90, cuando todavía no se había completado el desarrollo reglamentario de la LOTT, y testimonial posteriormente. Relacionados todos ellos previamente con el sector, la gran mayoría trabajaban como conductores asalariados o eran socios en otras empresas. Se pueden distinguir los siguientes perfiles en este grupo:
 - En primer lugar los que acceden por primera vez a la profesión, aunque provienen de sectores afines (Marín, Martínez, Ramos). En segundo lugar los que, empleados como conductores en otras empresas, deciden establecerse por su cuenta, bien como autónomos o constituyendo una sociedad (González, Domingo). Otros chóferes también se establecen por su cuenta tras la disolución o liquidación por jubilación de la empresa en la que venían prestando sus servicios, y de la que consiguen un autocar con su tarjeta (Mundina, Manuel Bofarrull), constituyendo a su vez una nueva sociedad.
 - Vicente Miravalls realiza un recorrido similar a los del grupo anterior, pero en su caso tras abandonar una sociedad de la que era socio. Por último, está el caso del Colegio La

¹²⁰Establecidas en 1999 exclusivamente para los transportistas de mercancías (Orden de 20 de diciembre de 1999, *BOE* 30 de diciembre de 1999), se ampliaron en 2000 los de viajeros (Orden de 30 de junio de 2000, *BOE* 7 de julio de 2000).

¹²¹Según indica Javier Osorio, hijo de un trabajador de la empresa, en un mensaje privado en el foro Camiones Clásicos, 19 de junio de 2014.

Magdalena, que renunció a la prestación de su propio transporte escolar a favor de sus conductores, que finalmente se establecieron cada uno por su cuenta, mediante distintas formas jurídicas (Autocares La Magdalena y Rosario Miranda).

- Empresarios que acceden por primera vez a la profesión:
 - Miguel González, de Almassora, conductor de Joaquín Rodríguez. En 1989 se establece por su cuenta con un autocar. Actualmente en activo en manos de su hijo.
 - José Marín, profesor de autoescuela de Jérica. Figura como autónomo en la primera mitad de los 90.
 - Manuel Martínez, taxista de Onda. Se establece por su cuenta con un autocar. En activo hasta su fallecimiento en 1992.
 - Vicente Miravalls, de Castelló, socio de Marzá-Beltrán. En 1992 abandona la sociedad y se establece por su cuenta, constituyendo Tikintour, S.L. En activo hasta su jubilación en 2003.
 - Manuel Mundina, de Almassora, antiguo conductor de Autocares Meseguer. Tras la jubilación de Meseguer se establece por su cuenta en 1992 con un autocar de este. En 1996 constituye Viajes M. Mundina, S.L. Actualmente en activo.
 - Domingo Aparici, de Castelló, conductor de Autos Mediterráneo. En 1993 se establece por su cuenta, constituyendo Domingo Bus, S.A. Actualmente en activo.
 - Antonio Calero y Daniel Cava, de Castelló, conductores del Colegio La Magdalena. Se hicieron cargo de dicho servicio escolar a principios de los 90. Poco después se establecieron cada uno por su cuenta.
 - Antonio Calero constituye en 1995 Autocares La Magdalena, S.L. Actualmente en activo.
 - Rosario Miranda: Daniel Cava se establece por su cuenta con una empresa a nombre de su esposa Rosario Miranda. En activo hasta su jubilación en 2008, cuando fue transferida a Furió.
 - Manuel Bofarrull, de Càlig. Conductor de Autocares Benicarló, se estableció por su cuenta tras el cese de actividad de la empresa, constituyendo en 1998 Autocars Manolo, S.L. En activo hasta su absorción por AMSA en 2002.
 - Ignacio Ramos, hijo de José M^a Ramos, de Castelló. Se establece por su cuenta en 1998 con un autocar de Miguel Capdevila. Poco después se integra en Planabus.
- Empresarios individuales en activo en el periodo anterior que constituyen sociedades. Se trata de un grupo de empresarios ya en activo durante la primera mitad de los 80 que realiza una evolución lógica, constituyéndose en sociedad limitada, lo que les reporta ventajas

jurídicas y fiscales. En algunos casos este paso lo harán los propios empresarios que se iniciaron en el sector (Alcí Rodríguez, Jovaní, Romero, Rutas Rodríguez, Sebastiá) y en otros serán sus herederos (Antonio, Vives). Menos habitual resulta el caso de Aranor, en el que entran socios ajenos a la anterior empresa, y Pérez, que resulta el único ejemplo de concentración empresarial:

- Vicente Jovaní constituyó en 1989 Autobuses Vicente Jovani, S.L., en activo hasta su jubilación a finales de los 90.
- Los herederos de Vicente Vives constituyeron en 1989 Autos Vives, S.L., actualmente en activo.
- Joaquín Rodríguez constituyó en 1991 Rutas Rodríguez, S.L., actualmente en activo tras pasar en 2004 a manos de sus hijas.
- Alcibíades Rodríguez constituyó en 1993 Autos Alcí Rodríguez, S.L., en activo hasta su jubilación en 2017.
- Antonio Martínez Sánchez, hijo de Antonio Martínez Fernández, constituyó la sociedad limitada Autobuses Antonio en 1994, al hacerse cargo de la empresa. Actualmente en activo.
- Constitución en 1996 como sociedad limitada de la antigua Aranor por parte de Piedad Trilles y los nuevos socios José Antonio Romero y Miguel Martínez, que dos años más tarde formarían Planabus.
- Manuel Sebastiá constituyó en 1996 Autocares Sebastiá, S.L., que siguió operando el urbano de Vinaròs hasta 1998. Aquel año pasó a manos de su hijo Alberto Sebastiá, realizando servicios discrecionales hasta 2001, cuando fue absorbida por AMSA.
- Ricardo Romero constituyó en 1997 Autobuses Romero Pérez, S.L. Actualmente en activo tras pasar en 2003 a manos de su hija M^a Luisa Romero.
- Juan Pérez constituye en 1998, junto con otros socios, Planabus, S.L.
- Modificación y escisión de sociedades, bien por decisión de sus propios socios (Marzá-Beltrán) asumiendo la administración de la empresa el socio restante, o por cese de actividad de su titular (Meseguer), siendo liquidada y transferida a terceras personas. En ambos casos se acaba produciendo una modificación de su razón social o de su forma jurídica:
 - Marzá-Beltrán, S.L., tras el abandono de la sociedad por parte de uno de sus socios, Vicente Miravalls, se transforma en 1992 en Autocares Azahar 2, S.L., siendo su administrador Federico Castillo, el otro socio de Marzá-Beltrán. Traslada a Vila-real, sigue en activo en la actualidad.
 - Autocares Meseguer, S.A., sigue en activo en manos de José Meseguer hasta 1992,

cuando se transforma en sociedad limitada y cesa poco después la actividad. Parte del material móvil pasa a su antiguo conductor Manuel Mundina, mientras que la sociedad es transferida en 1993 a José Bellés, propietario de Viajes Equus.

- Constitución de nuevas sociedades: un fenómeno bastante minoritario con sólo dos casos, que responden a dos perfiles claramente marcados. El de Beni Bus se trata de una nueva sociedad ligada a un potente grupo empresarial ya existente, como el de Autos Mediterráneo. En el segundo caso se trata del típico de concentración empresarial, como pretendía la LOTT, en el que varios autónomos acaban asociándose y constituyendo una sociedad:
 - Beni Bus, S.A. Constituida en Castelló en 1991 por la familia Cuevas, propietarios de AMSA, para explotar el servicio del Termalismo de Benicàssim. En activo en la actualidad.
 - Planabus, S.L. Constituida en Castelló en 1998 por varios autónomos: José Antonio Romero y Miguel Martínez, antiguos socios de Aranjor; y Juan Pérez e Ignacio Ramos, empresarios individuales. En activo en la actualidad en manos de Miguel Martínez.
- Ceses de actividad, por jubilación de su titular. La sociedad se acaba extinguiendo, aunque en este caso concreto uno de sus conductores se iniciará por su cuenta con una nueva sociedad ajena a la primera:
 - Autocares Benicarló, S.L cesa su actividad en 1998 tras la jubilación de su titular Fernando Jovaní. Su conductor Manuel Bofarrull constituye Autocars Manolo, aunque sin relación con la anterior sociedad.

En este último perfil se incluye sólo el caso de Autocares Benicarló al ser la única que cesó su actividad hasta 1998, aunque en los años inmediatamente posteriores fueron bastantes las empresas y autónomos que desaparecieron, habitualmente tras la jubilación de su titular o ante la inminencia de esta, integrándose en otras sociedades ya existentes. De ellos se tratará más adelante.

Con todo ello, el panorama del sector en 1998 (tabla 8) presentaba bastantes cambios respecto al de 1986 (tabla 7), con más empresas, pero también mayor porcentaje de sociedades. La mayoría se situaban en Castelló o Almassora, si bien la capital (donde se ubicaban las grandes concesionarias) concentraba el 53% de los autobuses de la provincia, mientras los domiciliados en la segunda, con pequeñas sociedades y autónomos, sólo suponían el 7%. La Vall d'Uixó representaba el 12,5%, Segorbe el 5,6% y Onda el 5,3%.¹²²

A falta de datos sobre las dimensiones de cada una de las flotas, se contabilizaban en 1998 en la provincia 371 autobuses. Esto suponía un considerable incremento en el número de autobuses matriculados, aunque su peso en el conjunto del parque móvil provincial disminuyera ligeramente,

¹²²José Miguel Albert Ortiz, "Servicios", en M^a Jesús Gimeno Sanfeliu (Dir.), *La provincia de Castellón*, pp. 513-514.

al pasar del 0,17% de 1986 al 0,13%.¹²³

Tabla 8. Empresas de transporte de viajeros por carretera en activo en 1998 en la provincia de Castelló

Empresa	Forma jurídica	Domicilio social	Tipo de servicios
Altaba Segura, Jacinto	Emp. Ind.	Vilafranca	VR, VD
Autobuses Antonio	S.L.	Almassora	VD
Autobuses Furió	S.L.	Onda	VR, VD
Autobuses Romero Pérez	S.L.	Segorbe	VD
Autocares Azahar 2	S.L.	Vila-real	VD
Autocares Herca	S.L.	València	VR, VD
Autocares La Magdalena	S.L.	Castelló	VD
Autocares Meseguer	S.L.	Castelló	VD
Autocares Sebastiá	S.L.	Vinaròs	VD
Autocars Manolo	S.L.	Càlig	VD
Autos Alci Rodríguez	S.L.	Almassora	VD
Autos Mediterráneo	S.A.	Castelló	URB, VR, VD
Autos Vallduxense	S.A.	La Vall d'Uixó	VR, VD
Autos Vives	S.L.	Nules	VD
Autotransportes Colectivos Castellonenses	S.A.	Castelló	URB
Capdevila Grifo, Miguel	Emp. Ind.	Almassora	VD
Cruz Edo, Marcelo	Emp. Ind.	Castelló	VD
Domingo Bus	S.A.	Castelló	VD
González Bataller, Miguel	Emp. Ind.	Almassora	VD
Herrero Gil, Juan	Emp. Ind.	Castelló	VD
Hispano del Cid	S.A.	Castelló	VR, VD
Hispano de Fuente En Segures	S.A.	Tortosa	VR, VD
Lorenzo de la Rosa, Gil	Emp. Ind.	La Vall d'Uixó	VD
Miranda Valero, Rosario	Emp. Ind.	Castelló	VD
Planabus	S.L.	Castelló	VD
Rutas Rodríguez	S.L.	Almassora	VD
Tikintour	S.L.	Castelló	VD
Viajes M. Mundina	S.L.	Almassora	VD

Siglas: SA=Sociedad Anónima; SL=Sociedad Limitada; Emp. Ind.=empresario individual; VR=servicios regulares de uso general; VD=servicios discrecionales y regulares de uso especial; URB=servicio urbano.

Fuente: Notas simples informativas, en RMC; entrevistas orales. Elaboración propia.

Mientras la demanda de servicios discrecionales iba en aumento, especialmente desde mediados de los años 90,¹²⁴ la convalidación de los títulos concesionales, otorgados a las mismas empresas que los venían explotando, hizo que el peso de cada concesionaria experimentara pocas variaciones respecto al periodo anterior. Autos Mediterráneo operaba dos concesiones, con 27 líneas y 168 servicios, que representaban en torno a un tercio del total provincial. La Hispano del Cid, con una

¹²³Anuario 1998, DGT.

¹²⁴Mediterráneo, 3 de junio de 1995.

concesión, 31 líneas y 217 servicios, operaba otro tercio de las líneas, pero realizaba casi la mitad de las expediciones, al explotar líneas periurbanas de elevada intensidad, como la de Castelló-Grau. El resto quedaba repartido como sigue:¹²⁵

- AVSA: ocho líneas (el 9%) y 27 servicios (el 6%).
- HIFE y Furió: seis líneas (el 7%) y quince servicios (el 3%) cada una.
- Herca, S.L.: siete líneas (el 8%) y trece servicios (el 3%).
- Jacinto Altaba: 4 cuatro líneas (el 4%) y cuatro servicios (el 1%).

Gráfico 4. Líneas en explotación (izqda.) y servicios (dcha.) realizados por cada concesionaria en 1998

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999. Elaboración propia.

Esta información se muestra en el gráfico 4, donde se aprecia más claramente el dominio que tanto en líneas, pero especialmente en servicios, ejercían las dos principales concesionarias, AMSA e HICID. El peso de ambas respecto al conjunto se incrementa, si bien no se puede comparar el gráfico 3 referido a 1986, con este, porque aquel, basado en los datos de Sanchis Deusa, incluye las actividades de AVSA en la provincia de València, mientras que este se circunscribe a la de Castelló. En general, durante estos primeros años de aplicación de la LOTT se pueden distinguir las siguientes tendencias:

- Surgimiento, especialmente hasta mediados de los 90, de nuevas empresas, con perfiles, casuística y trayectoria posterior heterogéneas.
- Concentración empresarial, con la fusión de algunos autónomos o la absorción de pequeñas empresas por parte de otras más potentes, que consolidan su posición de dominio.
- Constitución de sociedades (generalmente de responsabilidad limitada) por parte de antiguos autónomos.
- Jubilaciones y ceses de actividad.

¹²⁵*DOGV*, 1 y 6 de julio de 1998.

Mientras que la primera de las tendencias resulta en buena medida heredera del contexto anterior a la LOTT y la liberalización del mercado, y acabará extinguiéndose en los siguientes años, el resto responden claramente a la nueva realidad de un mercado más liberalizado y de mayor competencia, consolidándose e incrementándose en los años posteriores. Todo ello se verá en el siguiente apartado.

5. Liberalización, concentración empresarial y crisis: ¿hacia el duopolio? (1998-2018)

5.1. Evolución durante el ciclo expansivo: 1998-2008

Como se ha indicado, la siguiente década vino marcada por una consolidación de las tendencias anteriormente apuntadas. Sin apenas cambios legislativos hasta 2009 y con un crecimiento constante de la demanda de servicios discrecionales, se produjo una intensificación del proceso de concentración, con nuevas absorciones que no sólo afectaron ya a autónomos y pequeñas empresas. El crecimiento económico experimentado durante el conocido como boom inmobiliario trajo consigo un significativo incremento de la población y una situación de pleno empleo durante los primeros años del siglo XXI, que repercutió en la solicitud de servicios discrecionales. Durante aquellos años de bonanza, la demanda de este tipo de servicios llegó a superar la oferta provincial, especialmente durante el verano, cuando la celebración de eventos que suelen requerir la contratación de autocares es más frecuente.¹²⁶

Cabe destacar en este periodo la incorporación de la mujer a puestos de personal de movimiento, esto es, de conductoras. Su presencia en el sector siempre había sido muy minoritaria, estando habitualmente restringida a funciones administrativas. Esta situación empezó a cambiar en el año 2001, cuando se incorporó a la plantilla de ACCSA la primera conductora, Ángeles Pérez.¹²⁷ Desde entonces su presencia en puestos de movimiento se ha ido haciendo más numerosa, especialmente en servicios urbanos, si bien sigue siendo menor que la de los varones.

La situación, sin embargo, se invierte en puestos administrativos, donde las mujeres son mayoría.¹²⁸ Igualmente hay que señalar la presencia femenina en puestos directivos, siendo la más destacada la de Mercedes Cuevas, que ejerce la presidencia de todas las empresas del grupo familiar. En otras sociedades han sido mujeres las que se han hecho cargo de la dirección de la empresa tras el relevo generacional, como Patricia Altaba, administradora de Automóviles Altaba desde 2009; María Luisa Romero, propietaria de Autobuses Romero Pérez; o las hermanas Raquel y María Montserrat

¹²⁶*Mediterráneo*, 20 de junio de 2003.

¹²⁷*Mediterráneo*, 8 de febrero de 2003.

¹²⁸Entrevista a Mercedes Cuevas, en la revista de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos: "Mujeres en el transporte: marcando hitos en el largo camino hacia la igualdad", *Revista ATUC*, nº 87, tercer trimestre 2018, p. 17, [en línea], https://www.atuc.es/sites/default/files/revista/pdf/atuc_87.pdf (consultado 8 de marzo de 2019).

Rodríguez Gómez, propietarias de Rutas Rodríguez.¹²⁹

Como se recoge en la tabla 9, la facturación de estas sociedades no adjudicatarias de ninguna concesión experimentó un crecimiento constante hasta aproximadamente el año 2008, cuando irrumpió la crisis económica.¹³⁰ Los mismos datos se expresan en el gráfico 5, que aunque puede resultar confuso en el detalle de cada sociedad, sí muestra con claridad la tendencia alcista de aquellos años.

Paralelamente, este incremento de la actividad, y consecuentemente de los ingresos, fue por lo general acompañado de un aumento del tamaño de las empresas, contratando más personal y ampliando flotas, que además iban renovando con bastante asiduidad. Ese incremento de los costes laborales y de amortización se refleja también en los resultados, con frecuentes ejercicios en negativo, como se resume en la tabla 10.

Profundizando algo más en los temas expuestos anteriormente, conformaban en 1998 este grupo una decena de sociedades con una facturación en 1998 entre los 150.000 y 630.000 euros, y una plantilla de entre dos y diez trabajadores, siempre según la información de la base de datos SABI.¹³¹ A lo largo de los siguientes diez años todas ellas aumentan su volumen de negocio hasta el año 2008, cuando alcanzan un máximo histórico de facturación. Este incremento es en algunos casos más moderado (Calero, Romero), y bastante significativo en la mayoría, doblando o incluso casi triplicando su facturación respecto a la de una década atrás (Alci Rodríguez, Azahar, Mundina, Vives). Destaca sobre todos ellos Autocares Meseguer, con un espectacular crecimiento entre 1998 y 2000, facturando en 2008 ocho veces más que diez años atrás.¹³²

Parecido comportamiento, como se ha anticipado, presentaba la plantilla de estas sociedades, que a lo largo de estos años contrataron entre uno y seis trabajadores más, de manera que en 2008 tenían en nómina entre cuatro y 22 personas. A falta de datos fiables sobre la dimensión de las flotas, estas cifras referentes a plantillas pueden servir asimismo para hacerse una idea al respecto.

Hubo también empresas, autónomos en su mayoría, que cesaron en su actividad, bien por jubilación, bien para integrarse en una sociedad. Así, de todas las empresas que en 1998 permanecían en activo (tabla 8), fueron varias las que habían desaparecido pocos años después. Como se ha dicho, dos son los perfiles principales, si bien la jubilación estaba, directa o indirectamente, detrás de la mayoría de los casos.

¹²⁹Como se observa en las diversas inscripciones realizadas en el RMC.

¹³⁰No se incluye información sobre los autónomos, al no disponer la base de datos SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos) información sobre estos. SABI, [en línea], <https://sabi.bvdinfo.com/version-201965/Login.serv?Code=InvalidIpAddress&LoginParamsCleared=True&LoginResult=nc&product=sabineo&RequestPath=home.serv%3fproduct%3dSabiNeo> (consulta 18 de junio de 2019) (requiere autenticación). En la mayoría de casos, los últimos datos disponibles a fecha de la última consulta correspondían al ejercicio 2017.

¹³¹Sistema de Análisis de Balances Ibéricos, véase nota anterior.

¹³²Y realizando, paralelamente, un importante incremento de su flota, mediante nuevas fórmulas como el leasing, ya contempladas en la legislación, como se observa en los diversos registros anuales de cuentas en el RMC.

Tabla 9. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 1998-2009

Empresa	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alci Rodríguez	226.251	213.934	228.078	289.789	256.671	342.843	374.937	402.360	546.477	630.560	516.119	512.944
Autobuses Antonio	158.627	n.d.	210.459	220.583	214.897	206.779	190.556	179.594	165.088	194.387	222.054	160.514
Azahar 2	175.338	204.304	214.193	212.424	270.481	277.206	312.692	420.169	503.374	638.547	527.581	477.997
La Magdalena (Calero)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	154.564	177.453	175.759	175.266	202.223	213.557	197.142
Domingo Bus	541.346	503.192	575.291	618.784	628.116	583.865	617.216	637.071	689.150	733.288	829.436	579.251
Meseguer	173.229	370.378	626.267	772.116	767.501	825.909	879.407	988.278	1.226.577	n.d.	1.569.802	1.386.522
Mundina	n.d.	n.d.	123.785	193.741	228.435	239.903	271.454	270.035	344.334	372.550	441.349	380.165
Planabus	n.d.	49.702	90.372	n.d.	n.d.	262.526	307.251	372.811	361.775	364.936	322.467	339.235
Romero	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	96.375	107.655	105.696	129.473	n.d.	141.534	151.182
Rutas Rodríguez	632.517	725.560	687.756	709.630	751.270	828.801	967.070	961.312	1.057.538	1.218.894	1.359.125	1.004.911
Vives	275.262	283.867	222.513	315.944	327.684	296.534	424.097	578.275	542.889	596.296	523.508	416.928

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 10. Resultados de las sociedades dedicadas a servicios discrecionales, en euros. Ejercicios 1998-2009

Empresa	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alci Rodríguez	10.110	8.572	-7.184	47.356	30.089	12.155	6.549	-7.154	27.813	49.510	-94.437	70.450
Autobuses Antonio	-7.992	n.d.	22.885	13.200	-43.421	-18.484	21.637	-5.147	n.d.	25.752	-16.657	-7.684
Azahar 2	7.911	-23.535	-46.863	-23.477	1.775	24.433	31.299	22.240	783	33.109	-21.046	-41.301
La Magdalena (Calero)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7.082	28.364	-5.752	-40.944	-2.405	3.693	-4.328
Domingo Bus	13.783	-662	65.269	-876	-316	-169	2.639	2.076	3.365	-23.443	2.616	2.514
Meseguer	14.691	14.757	2.509	7.595	5.495	7.379	154.649	4.292	36.673	n.d.	16.391	40.003
Mundina	n.d.	n.d.	3.262	2.579	16.038	17.270	29.709	-2.030	-8.569	-2.683	-5.976	-122
Planabus	n.d.	3.126	12.642	n.d.	n.d.	1.685	2.486	4.678	4.643	6.473	5.706	18.236
Romero	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	906	27.936	100	35	n.d.	-13.508	1.886
Rutas Rodríguez	21.728	24.915	14.022	4.241	-39.905	43.909	14.441	9.310	14.131	21.864	18.404	9.857
Vives	-6.944	22.020	-22.437	17.521	53.342	-19.113	-19.009	18.679	41.428	3.941	19.869	-20.515

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 5. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 1998-2009

Fuente: SABI. Elaboración propia.

- Ceses directos de actividad por jubilación. En este grupo cabe citar a los siguientes, que se suman a los que, por la misma causa, abandonaron el sector en los años inmediatamente anteriores:
 - Gil Lorenzo de la Rosa: en activo hasta aproximadamente el año 2000.
 - Rosario Miranda Valero: abandonó la actividad en 2008 tras la jubilación de su marido, vendiendo la masa patrimonial a Furió, S.L. Hay que indicar que esta empresa operó, entre 2004 y 2008, un servicio regular entre Ludiente y Castelló.¹³³
 - Tikintour, S.L.: fue disuelta en 2004 tras la jubilación el año anterior de su titular Vicente Miravalls, vendiéndose la masa patrimonial a Planabus.
- Ceses de actividad como autónomo por incorporación a otra empresa como trabajador por cuenta ajena. Fue una opción escogida por varios autónomos ante la proximidad de su jubilación, para mejorar así su base de cotización y obtener una mejor pensión tras su retiro, así como por otros empresarios por diversas razones (mejor conciliación de vida familiar, etc.):
 - Autocares Sebastiá: fue vendida en 2001 a Autos Mediterráneo, incorporándose el titular de aquella, Alberto Sebastiá, como jefe de tráfico de AMSA en el área de Vinaròs.
 - Autocars Manolo: fue igualmente vendida en 2002 a Autos Mediterráneo, aunque su titular, Manuel Bofarrull, acabó formando parte de la plantilla de Altaba hasta su jubilación.
 - Miguel Capdevila: alrededor de 2005 cesó como trabajador por cuenta propia, incorporándose a Domingo Bus hasta su jubilación.
- Otros ceses de actividad:
 - Marcelo Cruz: en 2005 cesó como transportista, vendiendo la masa patrimonial a HICID, dedicándose desde entonces al sector del mármol, en el que previamente tenía intereses a través de la mercantil Mármoles Cruz.

En 2002 Jacinto Altaba, adjudicatario de varias concesiones, pero con una buena parte de su negocio basado en los servicios discrecionales, transformó finalmente la forma jurídica de su empresa, constituyéndose en la sociedad limitada Automóviles Altaba.¹³⁴ De esta manera, a mediados de la década de 2000 sólo dos autónomos permanecían en activo: Miguel González y Juan Herrero.

Las ventajas de constituir una sociedad parece que fueron patentes a la hora de decantarse por esta forma jurídica, por la que acabaron optando la gran mayoría de los pequeños transportistas

¹³³Resolución del director general de transportes y logística por la que se autoriza provisionalmente a Autobuses Furió, S.L., la realización del servicio público regular de viajeros por carretera entre "Ludiente-Castellón", Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

¹³⁴Acta de constitución de Automóviles Altaba, S.L., en RMC.

supervivientes, recogidos en las tablas 9 y 10, así como por las concesionarias de servicios regulares (tablas 11 y 12).

La actividad de esta docena de sociedades y autónomos intentaba compaginar los servicios discrecionales con otros escolares, urbanos o de uso especial,¹³⁵ que garantizaran unos ingresos más regulares, y minimizaran la volatilidad y estacionalidad de los puramente discrecionales. Era esta una fórmula ya empleada anteriormente, con vinculaciones tradicionales entre la empresa y, por ejemplo, un colegio, industria o equipo: Juan Herrero y Miguel Capdevila (Domingo Bus después) con el colegio La Consolación de Castelló; Antonio Calero y el colegio La Magdalena, etcétera.

En estos años otras empresas establecieron acuerdos similares, como el celebrado entre Autobuses Antonio y el colegio Lledó, haciéndose cargo el primero del servicio de transporte escolar de este centro privado, hasta entonces gestionado por el propio colegio.

Caso más especial fue el de Vives, que en 2003 diversificó su área de negocio al comenzar a operar el recién creado servicio urbano de Nules, que amplió en 2009 al hacerse cargo de la línea Nules-playa, cuya explotación fue declinada por la que era su concesionaria, AVSA.¹³⁶

Otras empresas buscaron nuevas áreas de negocio en sectores afines, como eran los servicios de turismos de alquiler con conductor (VTC): Domingo Bus constituyó en 2001 para este menester la empresa Mini Vip, S.L., mientras que Meseguer lo explotaba directamente a través de la marca comercial M&C Berlins.¹³⁷

En cualquier caso, todas las empresas tenían unos clientes fijos (escuelas, fábricas, equipos deportivos, instituciones, etc.) que les permitían disponer de un volumen de negocio estable.

En cuanto a las concesionarias de líneas regulares, se vieron también beneficiadas por la creciente demanda de servicios discrecionales, lo que le repercutió en un incremento del peso que esta área de negocio representaba en el total de la facturación, así como por la implantación por parte de diversos municipios (Almassora, Benicàssim, Onda, Orpesa, Peníscola, Vila-real o la Vall d'Uixó) de servicios urbanos, generalmente prestados mediante un contrato de gestión. Contrastaba el aumento registrado en este tipo de servicios con el descenso de viajeros y recaudación de los servicios regulares y la consiguiente pérdida de rentabilidad de estas concesiones. Este hecho lo atribuye Nabàs a un mayor uso de medios privados, fruto del ciclo expansivo de la economía.¹³⁸

Así, mientras la recaudación en la mayoría de líneas regulares seguía descendiendo, especialmente en el ámbito rural, y el peso de servicios como los escolares era cada vez más importante en la facturación global de las empresas, las concesionarias fueron implantando nuevos servicios de diverso tipo, expandiéndose por otras áreas y protagonizando algunas operaciones significativas.

¹³⁵Este tipo de servicios urbanos, deficitarios, se prestan mediante un contrato de gestión con un precio fijado e independiente de la recaudación, que garantiza a la operadora unos ingresos fijos.

¹³⁶*Mediterráneo*, 1 de octubre de 2003 y 11 de agosto de 2009.

¹³⁷Notas simples informativas de las sociedades Domingo Bus y Autocares Meseguer, en RMC.

¹³⁸Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 130.

Respecto a los servicios regulares de uso general se registraron pocas variaciones, una vez convalidadas las concesiones, por lo que el reparto de áreas ha seguido siendo el mismo desde entonces. Las únicas modificaciones fueron la transferencia a favor de Furió de la autorización de servicio regular entre Ludiente y Castelló, tras el cese de actividad de Rosario Miranda, y la renuncia de AVSA de la explotación de la línea Nules-playa, asumida por Vives.¹³⁹ Altaba y Furió, por su parte, firmaron nuevos contratos con el Gobierno de Aragón, para la prestación de diversos servicios en aquel territorio.¹⁴⁰

Puesto que el descenso de usuarios y recaudación siguió siendo más acusado en el interior que en la costa, las concesionarias que operaban aquellos servicios (Altaba, Furió, Herca) se vieron más afectadas que las que explotaban los del litoral (AMSA, HICID), reforzando la posición de estas últimas.

Los nuevos servicios urbanos implantados en la provincia durante aquellos años fueron adjudicados todos ellos, salvo el de Nules, a las principales concesionarias, habitualmente las que operaban en su zona: Autos Mediterráneo, que ya había asumido el urbano de Vinaròs en 1998, se adjudicó los de Orpesa (2003) y Benicàssim (2004), operando también el de Peníscola entre 2003 y 2007, así como el efímero de Benicarló en 2007. HICID, por su parte, se hizo con los de Almassora (2002) y Vila-real (2000); Furió con el de Onda (2004) y AVSA con el de la Vall d'Uixó (2002).¹⁴¹ Aunque las magnitudes de estos servicios son muy reducidas, y su circulación en algunos casos es estacional, representaban una nueva área de negocio, debiendo proveerse de una flota adecuada para tal menester.

En un contexto de mayor competencia, algunas empresas llevaron a cabo expansiones por nuevas áreas territoriales: Altaba y Furió reforzaron su presencia en Aragón, como ya se ha indicado; HIFE se acabó adjudicando en 2008 el urbano de Peníscola y AVSA protagonizó una decidida irrupción en el corredor de Ademuz a través de la sociedad Edetania Bus, S.A., participada al 49% por la vallduxense, y que se adjudicó la concesión CVV-251 en 2000.¹⁴²

Pero sin lugar a dudas el hecho más relevante fue la adquisición de HICID por parte de la familia Cuevas (propietarios de Autos Mediterráneo) en 2003 por 7,2 millones de euros. Esta importante operación empresarial tuvo múltiples repercusiones en diferentes ámbitos. Por una parte, la familia Cuevas reforzó enormemente su ya de por sí dominante posición en el mercado provincial de transporte de viajeros, controlando a través de AMSA e HICID las dos mayores concesiones, que representan prácticamente los dos tercios septentrionales del territorio castellonense, el 90% de los

¹³⁹*Mediterráneo*, 11 de agosto de 2009.

¹⁴⁰BOA, 28 de septiembre de 2007 y “Empresa”, Automóviles Altaba, [en línea], <https://autobusesaltaba.es/empresa/> (consultado 18 de junio de 2017).

¹⁴¹Esta sociedad también comenzó a operar los servicios urbanos de Sagunt (2000), Puçol (2003), Massamagrell y la Pobra de Farnals (2008). Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 132-136.

¹⁴²Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 130-132.

viajeros y el 84% de la recaudación, así como el principal servicio de transporte urbano. Asimismo, les permitía unir esfuerzos para afrontar la gestión de los nuevos proyectos de transporte que la Generalitat pretendía impulsar en la Plana, hasta el punto que la Conselleria se perfiló como una de las grandes impulsoras de esta operación.¹⁴³ De hecho, fueron estas dos sociedades las que una década después constituyeron Vía Reservada, S.A., para la explotación del Tram.

Asimismo, esta adquisición confirmó la consolidación de las empresas familiares en todos los estratos del sector en la provincia, al estar todas las empresas, tanto las pequeñas como las más grandes, fuertemente ligadas a una familia en concreto. El caso de las pequeñas sociedades ya se ha visto en estas páginas y huelga repetirlo, pero en esta tendencia también se observa en las concesionarias.

Hubo algunas en este grupo que estuvieron, desde su fundación, vinculadas a una familia o un grupo de ellas: Altaba, AMSA (Cuevas y Santamaría), Furió (Furió y Beltrán) o la Expreso Segorbina (Martínez y Montaña o Pérez) estaban históricamente controladas por una o dos familias. Otras, en cambio, eran sociedades con un accionariado más amplio, como Alcocéber, AVSA o HICID.

Como apunta Francisco Madrid, la poca rentabilidad de estas sociedades a partir de los años 70 les llevó a no repartir apenas dividendos, lo que hacía poco atractiva la participación accionarial en las mismas.¹⁴⁴ Así, en las empresas tradicionalmente familiares, fue una de las familias propietarias la que se fue haciendo desde la década de los 80 con el control de la sociedad (familia Cuevas en AMSA, familia Beltrán en Furió), fenómeno que se dio también en otras empresas como AVSA, en las que una familia acabó controlando la mayor parte de las acciones (familia Nabas). Las otras dos empresas, Alcocéber y la Expreso, fueron igualmente absorbidas por sendas empresas familiares (AMSA, en el primer caso, y Herca, perteneciente a la familia Catalán). Caso similar había ocurrido en HIFE, propiedad de la familia tortosina Chavarría desde 1971.¹⁴⁵ HICID, en cambio, mantenía una amplia base accionarial, con un grupo de accionistas mayoritarios, herederos del grupo de consejeros escindidos de la HIFE, y un numeroso grupo de pequeños accionistas.

Con la adquisición de HICID por parte de la familia Cuevas, esta estructura accionarial desapareció, pasando a ser propiedad de dicha familia. Los Cuevas pasaron así a controlar las sociedades ACCSA, Autos Mediterráneo, Beni Bus e HICID. La primera siguió dedicándose en exclusiva a la explotación del urbano castellonense, que experimentó por aquellos años un incremento de usuarios, con la apertura de nuevas líneas, así como una renovación y ampliación de su flota. AMSA, que había absorbido a algunas pequeñas empresas, realizó una gran ampliación de flota, con un creciente peso del transporte escolar. Beni Bus tuvo que reorganizar su actividad tras el

¹⁴³*Mediterráneo*, 31 de agosto de 2003.

¹⁴⁴Francisco Madrid, ex consejero delegado de HICID, en entrevista oral.

¹⁴⁵Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, pp. 22-23.

cierre del Termalismo en 1992, apostando por los servicios discrecionales y escolares, así como los turismos de alquiler con conductor, a través de la marca Teleberlina.¹⁴⁶ Por último HICID mantuvo una política similar a la de la etapa anterior. Esta sociedad llevaba unos años experimentando un crecimiento constante de su volumen de negocio, superando las dificultades pasadas, y tras el cambio de accionariado llevó a cabo una destacada renovación y ampliación de su flota, similar a la de AMSA.

Como se ha visto, la ampliación de flotas fue una constante durante la segunda mitad de los 90 y la primera de 2000, matriculándose durante ese periodo entre 20 y 30 autobuses al año. El grueso de estas matriculaciones correspondió a las principales concesionarias, aunque las pequeñas empresas también incrementaron su parque móvil.¹⁴⁷

Como se ha mostrado también en las sociedades no concesionarias, se recoge en las tablas 11 y 12 los ingresos de explotación y resultados antes de impuestos de las concesionarias de servicios regulares, así como de otras empresas ligadas a estos grupos empresariales (Beni Bus). Se incluyen también sociedades que, si bien no están domiciliadas en la provincia de Castelló, operan alguna concesión en la misma (Herca e HIFE). Los mismos datos se representan en el gráfico 6, en el que, como ocurre en el gráfico 5, la gran cantidad de información puede generar cierta confusión pero sirve para mostrar claramente la tendencia alcista en el volumen de negocio de todas estas sociedades.

Descartando a HIFE, cuyo volumen de negocio supera ampliamente a las empresas castellonenses, el resto inicia el periodo con una facturación entre los 1,5 y los cuatro millones de euros, se van aumentando de manera generalmente constante y bastante proporcional en todas ellas hasta alcanzar alrededor de 2008 un volumen máximo de negocio que se sitúa entre los cuatro y los nueve millones de euros, una cifra quince veces superior a la facturación media de las empresas discrecionales.

Por debajo de los cuatro millones se encuentran dos concesionarias, Altaba y Furió, con un ritmo de crecimiento inferior y áreas operativas de escaso tráfico, así como Beni Bus, dedicada a los servicios discrecionales, con una facturación que roza el millón de euros, que resulta escasa respecto a las concesionarias, pero que en comparación con las otras empresas de discrecionales la sitúa entre las de mayor volumen de negocio. El resto de concesionarias llega a alcanzar una facturación entre los cuatro y nueve millones de euros, siendo Autos Mediterráneo la de mayor volumen de negocio, seguida de HICID.

Esta realidad se refleja también en la dimensión de las respectivas plantillas: la mayor es la de

¹⁴⁶"Información sobre la marca Teleberlina", Empresa, [en línea], <http://www.empresa.es/distintivo/teleberlina/oeqm/m-2203392/> (consultado 15 de enero de 2017).

¹⁴⁷A modo de ejemplo, en 2005 se registró el máximo histórico de matriculaciones de autobuses con 44 unidades, de las cuales la mitad correspondieron a AMSA e HICID (*Mediterráneo*, 29 de mayo de 2005).

AMSA, que oscila alrededor del centenar de trabajadores. ACCSA, AVSA e HICID alcanzaron los 80. Plantillas considerablemente menores presentan Furió (unos 40 empleados) y Altaba, con algo más de una veintena, siempre según los datos de SABI.

Autos Vallduxense ha ido consolidando en las últimas décadas su presencia en el corredor norte de València, con la adjudicación de varios contratos de servicios urbanos, expandiéndose asimismo por el corredor de Ademuz mediante la empresa Edetania Bus, participada por AVSA. Imagen 93 (arriba izq.). Mercedes-Benz Cito de AVSA, en el servicio urbano de Meliana. Imagen 94 (arriba dcha.). Tata Hispano Habit del urbano de Sagunt, igualmente operado por AVSA. Imagen 95 (abajo centro). Noge Touring Intercity de AVSA, realizando un servicio para Edetania entre València y Llíria.

Fuente: Imagen 93, colección Àlex Peñarrocha; imagen 94, colección Ferran Mena; imagen 95, colección Enrique Andrés Gramage.

Con la adjudicación del servicio del Tram de Castelló a Vía Reservada, las empresas de la familia Cuevas gestionan la práctica totalidad de los servicios regulares de viajeros de los dos tercios septentrionales de la provincia. Imagen 96 (arriba izq.). Autobús Hispano Habit del servicio urbano de Castelló; Imagen 97 (arriba dcha.). Autocar Irizar i6 de Beni Bus, en un servicio discrecional. Imagen 98 (centro izq.). Autocar Irizar PB de gran capacidad, de HICID. Imagen 99 (centro dcha.) Solaris Trollino en una expedición ascendente del Tram. Imagen 100 (abajo izq.). Autocar Irizar i6s de Autos Mediterráneo.

Fuente: Imagen 96, colección Carlos Martínez; imágenes 97 y 98, colección del autor; imagen 99, colección Héctor García Crespo; imagen 100, colección Antonio Moreno.

Tabla 11. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 1998-2009

Empresa	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACCSA	1.562.540	1.559.866	1.910.580	2.117.510	2.115.905	2.348.965	2.577.917	2.843.471	3.132.529	4.186.800	4.735.827	4.773.045
Altaba	2.479.582	2.486.920	2.697.676	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1.472.251	1.470.382
AMSA	4.085.547	4.316.460	4.837.800	5.434.331	5.841.854	6.538.445	6.898.612	7.265.534	7.995.134	8.490.407	9.310.315	9.686.356
AVSA	2.479.582	2.486.920	2.697.676	2.801.305	2.981.618	3.257.584	3.512.206	4.929.000	4.206.335	4.110.591	4.028.288	4.258.763
Beni Bus	391.495	449.957	625.146	630.849	750.307	730.862	752.521	731.580	710.763	770.263	900.676	970.954
Furió, S.L.	923.289	877.660	984.306	1.194.578	1.130.578	1.376.692	1.545.495	1.683.358	1.984.546	2.396.639	2.815.985	2.212.135
Herca, S.L.	2.039.918	2.177.499	2.295.993	2.434.635	2.746.178	2.911.017	3.208.515	3.834.592	6.731.110	6.934.062	7.211.265	6.641.761
HICID, S.A.	3.198.210	3.264.873	3.614.988	3.960.967	4.295.388	5.113.572	5.557.929	6.167.314	6.775.376	7.097.495	7.436.438	7.343.043
HIFE, S.A.	6.289.494	6.551.052	7.106.945	7.607.601	8.426.216	9.575.348	10.420.599	11.489.086	12.582.464	13.853.120	14.554.890	14.500.350

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 12. Resultados de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 1998-2009

Empresa	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACCSA	87.835	45.470	108.453	107.730	112.311	111.496	182.974	179.305	209.275	37.987	22.562	379.190
Altaba	76.646	-71.145	-20.826	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	51.714	98.263
AMSA	72.670	71.340	47.060	65.750	36.497	85.624	726.793	818.013	985.580	1.018.876	1.011.212	1.292.797
AVSA	84.756	15.880	19.322	8.391	8.537	8.929	37.251	32.099	14.082	-67.885	n.d.	-43.600
Beni Bus	57.411	7.591	46.887	11.726	91.140	19.472	19.197	46.890	-2.769	15.042	203.314	87.221
Furió, S.L.	36.085	4.118	-69.854	-8.553	660.876	54.306	71.481	4.787	35.499	79.012	97.516	54.994
Herca, S.L.	136.190	153.178	128.157	119.475	248.009	286.245	344.328	330.833	497.473	474.819	614.118	368.262
HICID, S.A.	246.549	273.219	263.324	425.918	404.104	511.073	616.311	782.958	533.415	588.551	721.683	766.091
HIFE, S.A.	329.034	525.939	420.525	553.313	523.167	702.237	134.585	197.296	389.925	651.910	225.969	170.141

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 6. Ingresos de explotación de las de las de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 1998-2009

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 7. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2008

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Todas estas cifras permiten vislumbrar mejor el alcance que la operación de adquisición de HICID representó realmente, al vincular bajo un mismo grupo familiar a las dos principales sociedades de la provincia. En la tabla 13 y los gráficos 7 y 8 se muestra la situación del mercado provincial en el año 2008, cuando se alcanza el máximo de facturación, así como el peso que las sociedades de la familia Cuevas representaban en el conjunto. Se excluyen de este cómputo las sociedades Herca e HIFE, con domicilio social fuera de la provincia, y cuyas actividades en territorio castellonense representan un porcentaje muy reducido de sus operaciones y volumen de negocio, así como los autónomos (M. González y J. Herrero), de los que no hay datos.

El gráfico 7 viene a reiterar lo ya comentado en las páginas anteriores, y muestra de manera clara la enorme diferencia existente en cuanto al volumen de negocio de las concesionarias respecto a las pequeñas empresas, así como el dominio que ejercen AMSA e HICID respecto al resto de concesionarias (AVSA, Furió, Altaba), a las que doblan en facturación. Estas dos empresas no solo controlaban la mayor parte de los servicios regulares (ver gráfico 4) sino también buena parte de las rutas escolares de centros públicos, las de algunos centros privados, así como todo tipo de servicios discrecionales.

Tabla 13. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2008

Empresa	€
AMSA	9.310.315
HICID, S.A.	7.436.438
ACCSA	4.735.827
AVSA	4.028.288
Autobuses Furió, S.L.	2.815.985
Autocares Meseguer, S.A.	1.569.802
Automóviles Altaba, S.L.	1.472.251
Rutas Rodríguez, S.L.	1.359.125
Beni Bus, S.A.	900.676
Domingo Bus, S.A.	829.436
Autocares Azahar 2, S.L.	527.581
Autos Vives, S.L.	523.508
Autos Alci Rodríguez, S.L.	516.119
Viajes M. Mundina, S.L.	441.349
Planabus, S.L.	322.467
Autobuses Antonio, S.L.	222.054
Autocares La Magdalena, S.L. (Calero)	213.557
Autobuses Romero Pérez, S.L.	141.534

Fuente: SABI. Elaboración propia

Gráfico 8. Sociedades de la familia Cuevas respecto al resto de concesionarias y conjunto de empresas, según volumen de negocio. Ejercicio 2008

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Estas dos sociedades van seguidas por otras tres concesionarias con un volumen de negocio entre los tres y cinco millones de euros: son ACCSA, ligada a HICID y operadora del urbano castellonense, AVSA y Furió. Tres empresas superan el millón de euros de facturación, dos de ellas no concesionarias (Meseguer y Rutas Rodríguez) y otra que efectúa también regulares, aunque con líneas de escaso tráfico (Altaba). Cierran la clasificación una decena de empresas no concesionarias con un volumen de negocio inferior al millón de euros, que forman un grupo encabezado por Beni Bus y cierra Romero Pérez, con poco más de cien mil euros de facturación, 90 veces menos que Autos Mediterráneo.

Tras la operación de 2003, las empresas vinculadas a la familia Cuevas pasaron a representar las dos terceras partes de la facturación provincial del sector, como se muestra en el gráfico 8. La del resto de concesionarias suponía poco más del 20%, porcentaje algo inferior al del conjunto de empresas de servicios discrecionales.

5.2. Crisis y liberalización 2008-2018

El estallido de la crisis en 2008 no sólo provocó en los años siguientes un significativo descenso del volumen de negocio, sino que vino a su vez acompañado de una serie de cambios legislativos que han supuesto una mayor liberalización. Todo ello se verá en este apartado.

Dada la importancia que el contexto legislativo tiene para el ejercicio de cualquier actividad, el primer aspecto a tratar serán los cambios acaecidos en el marco legal de transporte desde 2009.¹⁴⁸

¹⁴⁸La información sobre estos aspectos ha sido obtenida de Fernando Martínez Sanz (Dir.) y Achim Puetz (Coord.), *Manual de Derecho del Transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, pp. 419-435; M^a Victoria Petit Lavall, "Condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista en la Unión Europea". Conferencia, Cartagena de Indias (Colombia), 9 octubre 2014; y Julio López Quiroga, "El transporte de viajeros por carretera. El contrato de pasaje. El contrato de viaje combinado". (Material teórico del Máster en Derecho del Transporte. Fundación

Ese año fueron aprobados tres Reglamentos comunitarios que conforman desde entonces el marco regulatorio europeo en materia de transportes, así como la conocida como Ley Ómnibus, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, inspirada en la directiva Bolkestein. Puesto que los Reglamentos europeos no fueron de aplicación en España hasta 2011, se tratará primero de la Ley Ómnibus o 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.¹⁴⁹

Aunque dicha ley afecta a numerosos sectores, en su título IV se refiere específicamente a los servicios de transportes, eliminando cualquier tipo de medida limitativa de acceso al mercado impuesta por la Administración. En la práctica, las principales modificaciones han acabado refiriéndose a actividades como el arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (tarjeta VTC), suspendiendo las restricciones de acceso a la actividad.¹⁵⁰ Las consecuencias de esta medida siguen siendo de plena actualidad, con el conflicto existente entre el sector del taxi y el de turismos de alquiler con conductor.

Sin embargo, la Ley Ómnibus también contenía artículos de gran importancia para el sector del autobús, como el que liberaliza totalmente el precio de los servicios discrecionales, que «será libremente fijado por las partes contratantes»,¹⁵¹ o la habilitación para todo el territorio nacional de las autorizaciones de transporte público discrecional, «sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio».¹⁵²

Por otra parte, en 2009 se aprobaron tres Reglamentos europeos: los Reglamentos (CE) n° 1071/2009 y 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por los que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista (1071/2009) y de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (1073/2009). Como su propio nombre indica, ambos reglamentos pretendían armonizar para toda la Unión Europea las condiciones de acceso y ejercicio de la actividad de transportista.¹⁵³

Estos reglamentos se sumaron al Reglamento (CE) n°1370/2007, de 23 de octubre, sobre contratos del sector público, que refuerza el carácter contractual de las concesiones, entendidas como una forma de contrato de gestión entre la Administración y la empresa operadora, planteando la posibilidad de otras fórmulas, reafirmando la libre concurrencia a los concursos de adjudicación por

Universitat Jaume I-Empresa e Instituto Universitario de Derecho del Transporte. Castelló. Curso 2017-2018). Toda la bibliografía ha sido facilitada por la catedrática M^a Victoria Petit Lavall.

¹⁴⁹BOE, 23 de diciembre de 2009.

¹⁵⁰Art. 21.9, que modifica el art. 134 de la LOTT, y art. 21,10, que suprime los art. 135 y 136 de la LOTT.

¹⁵¹Art. 21.1, que modifica el art. 18 de la LOTT.

¹⁵²Art. 21.2, que modifica el art. 91 de la LOTT.

¹⁵³Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), 14 de noviembre de 2011.

parte de cualquier transportista de la Unión Europea.¹⁵⁴

La aplicación en España de dichos reglamentos tuvo lugar en 2011, y se plasmó posteriormente en la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Ley 9/2013, de 4 de julio),¹⁵⁵ recientemente desarrollada en el nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado en Consejo de Ministros el 15 de febrero de 2019.¹⁵⁶ A continuación se tratarán, de forma somera, las principales novedades de este nuevo marco legislativo. Para un análisis más detallado se puede consultar la bibliografía antes referida, o el artículo de la *Revista Viajeros*.¹⁵⁷

En cuanto a los servicios regulares, la nueva LOTT limita la posibilidad de efectuar modificaciones en los servicios ya adjudicados y contempla, además de las tradicionales concesiones lineales, las concesiones zonales, que integran también los servicios temporales y regulares de uso especial que hubieren de prestarse en dicha zona. Se modifica también el planteamiento de acceso a la profesión, introduciendo además nuevos requisitos como la necesidad de contar con la figura del gestor.¹⁵⁸

Se puede percibir una tendencia hacia la liberalización, claramente perceptible en los servicios discrecionales, pero que afecta también a los regulares intracomunitarios, también liberalizados, para cuya prestación se requiere únicamente la correspondiente autorización comunitaria. Fruto de esta realidad ha sido el surgimiento de plataformas multinacionales como Flixbus, que ofrece servicios de transporte operados a través de empresas colaboradoras,¹⁵⁹ con unas tarifas inicialmente muy reducidas que les han permitido convertirse en líderes en el mercado europeo.

A diferencia de algunos países europeos, que han liberalizado también los servicios regulares nacionales, en España, sin embargo, la irrupción de este tipo de plataformas se ha visto condicionada por el sistema de concesiones exclusivas imperante, que les impide operar líneas regulares nacionales, limitando su oferta de servicios a las líneas intracomunitarias.

Y aunque la política europea sea favorable a extender la liberalización también a las líneas regulares de ámbito nacional, el Parlamento Europeo ha acabado por respaldar el sistema concesional español y reconociendo su eficacia, a diferencia de lo ocurrido en otros mercados liberalizados como el francés o el alemán. En estos, tras un primer periodo de bajada de precios y apertura de nuevas líneas, se ha acabado creando un monopolio u oligopolio, produciéndose un alza ulterior de precios y una patente desatención de las rutas de menor tráfico, una vez consolidada la posición de las empresas monopolísticas.¹⁶⁰

¹⁵⁴DOUE, 3 de diciembre de 2007.

¹⁵⁵BOE, 5 de julio de 2013.

¹⁵⁶Revista Viajeros, 18 de febrero de 2019. BOE, 22 de febrero de 2019.

¹⁵⁷Revista Viajeros, 1 de julio de 2013.

¹⁵⁸Persona física vinculada a la empresa y con la competencia profesional requerida, que dirija efectiva y permanentemente las actividades de transporte de la empresa (art. 4, Ley 9/2013).

¹⁵⁹Una fórmula de negocio ya empleada en servicios de turismo de alquiler con conductor por plataformas más conocidas como Uber.

¹⁶⁰Revista Viajeros, 23 de enero de 2019.

Tabla 14. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 2008-2017

Empresa	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Alci Rodríguez	516.119	512.944	470.581	391.242	308.381	333.061	267.775	319.000	n.d.	-
Autobuses Antonio	222.054	160.514	184.345	209.102	206.882	183.380	225.686	230.105	240.784	243.451
Azahar 2	527.581	477.997	478.296	426.199	391.068	348.929	422.542	435.557	456.480	n.d.
La Magdalena (Calero)	213.557	197.142	177.328	176.456	157.903	167.015	159.492	166.261	159.518	184.980
Domingo Bus	829.436	579.251	486.448	409.296	323.272	250.679	223.771	148.643	166.521	61.271
Meseguer	1.569.802	1.386.522	997.161	975.457	1.180.993	1.346.593	1.117.497	1.308.363	1.796.488	2.224.731
Mundina	441.349	380.165	397.209	338.135	308.351	290.169	350.192	305.286	293.347	352.810
Planabus	322.467	339.235	315.894	333.935	336.139	351.377	413.244	487.069	474.103	524.522
Romero	141.534	151.182	149.289	146.545	130.957	151.856	189.360	252.330	257.137	254.951
Rutas Rodríguez	1.359.125	1.004.911	988.007	885.160	785.724	813.959	835.880	849.465	995.854	1.062.345
Vives	523.508	416.928	414.182	389.162	286.840	263.400	325.794	279.226	n.d.	n.d.

Fuente: SABI; registros anuales de cuentas, en RMC. Elaboración propia.

Tabla 15. Resultados de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 2008-2017

Empresa	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Alci Rodríguez	-94.437	70.450	-4.418	-26.165	-18.761	6.371	-20.733	9.569	n.d.	-
Autobuses Antonio	-16.657	-7.684	-24.910	-23.001	27.524	19.140	19.619	21.828	34.594	-56
Azahar 2	-21.046	-41.301	-27.120	-51.504	-42.583	23.150	30.347	59.049	34.594	n.d.
La Magdalena (Calero)	3.693	-4.328	3.339	3.033	-3.008	11.155	13.588	13.031	700	737
Domingo Bus	2.616	2.514	5.574	-15.567	-39.496	-23.869	-91.830	19.354	73.386	-14.459
Meseguer	16.391	40.003	40.006	24.140	24.004	11.479	28.961	13.330	33.093	29.276
Mundina	-5.976	-122	8.637	-5.197	-18.088	-4.422	7.443	8.763	643	2.506
Planabus	5.706	18.236	7.568	7.727	4.329	4.368	19.908	13.073	891	5.945
Romero	-13.508	1.886	12.335	632	-2.593	4.904	1.982	65.075	-3.519	6.047
Rutas Rodríguez	18.404	9.857	12.570	-26.572	9.604	5.349	7.797	26.649	105.424	81.596
Vives	19.869	-20.515	-21.707	38.016	-47.926	-8.966	4.930	48.179	n.d.	n.d.

Fuente: SABI; registros anuales de cuentas, en RMC. Elaboración propia.

Gráfico 9. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 2008-2017

Fuente

: SABI; registros anuales de cuentas, en RMC. Elaboración propia.

Una vez trazado el contexto legislativo de la última década, se analiza a continuación el impacto de la crisis económica en las empresas del sector en la provincia. Tras haber alcanzado generalmente un máximo de facturación en 2008, el estallido de la crisis supuso un brusco descenso en la contratación de servicios discrecionales. Las familias españolas empezaron a padecer apuros económicos, renunciando lógicamente en primer lugar a lujos superfluos como los viajes, excursiones y eventos que eran los principales motivos de contratación de estos servicios.

Esta reducción de los servicios provocó un descenso de facturación, muy acusado en 2009 y algo más moderado en los siguientes años, registrándose las menores cifras de negocio entre 2013 y 2014. En términos porcentuales, entre 2008 y 2013 la facturación llegó a reducirse entre un 20% y un 50% en la mayoría de casos. Desde entonces, han seguido unos años de estancamiento, empezando a repuntar tímidamente la facturación en el ejercicio 2017.

Rompen esta tendencia general las empresas Planabus y Romero Pérez, que no han sufrido descensos significativos, mientras que Domingo Bus ha resultado la más afectada, con una disminución en 2017 del 93% su facturación respecto a la de 2008. Caso aparte sigue siendo el de Meseguer, que tras padecer también un descenso significativo en los primeros años de la crisis, lleva desde 2014 una trayectoria fuertemente alcista, superando los dos millones de euros de facturación, un 42% más que en 2008.

Este descenso de la facturación vino acompañado de un incremento de la competencia de precios, en un contexto de liberalización total de las tarifas de los servicios discrecionales, como se ha visto. Dicha competencia no se dio tanto entre las pequeñas empresas, cuyos márgenes eran bastante reducidos, sino entre estas y las grandes concesionarias, para las que el coste de prestación de estos servicios discrecionales era menor.¹⁶¹

En este punto hay que indicar que, aunque en estas páginas se califique a las principales sociedades del sector de la provincia como “grandes empresas” o “grandes concesionarias”, dicho calificativo se aplica exclusivamente por comparación con el resto del sector, puesto que oficialmente, y de acuerdo con la legislación en vigor, ACCSA, AMSA, AVSA e HICID se consideran, cada una por separado, como medianas empresas, al disponer de plantillas de entre 50 y 249 trabajadores y una facturación inferior a los 50 millones de euros. Otras concesionarias como Altaba o Furió, así como Beni Bus, Meseguer o Rutas Rodríguez tienen la consideración de pequeñas empresas (plantillas de entre 10 y 49 trabajadores y facturación inferior a los diez millones de euros). El resto de empresas son clasificadas como microempresas.¹⁶²

¹⁶¹Estas grandes concesionarias pueden realizar servicios discrecionales aprovechando tiempos muertos de otro tipo de servicios (escolares, regulares), o completar con ellos jornadas incompletas de sus conductores, etc., por lo que el coste puede ser enormemente reducido.

¹⁶²Según la clasificación recogida en la recomendación de la Comisión Europea de 6 de mayo de 2003. *DOUE*, 20 de mayo de 2003.

La expansión del grupo valenciano Transvía en la provincia de Castelló, con la entrada en el mismo de las empresas AVSA y Furió, es probablemente uno de los motivos que han llevado a la familia Cuevas a introducirse en la provincia de València, con la adquisición de empresas como Torres Autocars. Imagen 101 (arriba izq.). Minibús Iveco procedente de Torres, adscrito a la línea Alcalà-Alcossebre en el verano de 2018. Imagen 102 (arriba dcha.). Autocar Staco Cereris de Herca, primera empresa del Grupo Transvía en operar en la provincia de Castelló. Imagen 103 (centro izq.). Irizar Intecentury de AVSA, ya con los logos del Grupo Transvía. Imagen 104 (centro dcha.). Mismo logo luce también el autocar Irizar i6 de Furió.

Fuente: Imágenes 101-104, colección del autor.

Otras de las empresas que han empezado a operar en la provincia en los últimos años han sido Massabus, que se ha adjudicado algunos servicios urbanos de poca entidad, y Transportes Marina d'Or, orientada exclusivamente a los clientes de ese complejo. Imagen 105 (izq.). Massabus operando el urbano de Nules en 2016. Imagen 106 (dcha.). Autocar OVI de Marina d'Or.

Fuente: Imágenes 105 y 106, colección del autor.

En los últimos años estas concesionarias se han hecho, además, con importantes contratos de algunos centros escolares privados hasta entonces prestados por pequeños transportistas (Colegio Lledó, de Antonio; o Mater Dei, operado por varias empresas), privándoles de esta fuente regular de ingresos. Paralelamente, algunas de estas pequeñas empresas operan desde el curso 2017-2018 algunas rutas escolares de Conselleria de la provincia, participando junto con las grandes concesionarias en la UTE creada para tal fin.

También destaca la agresiva política de precios llevada a cabo por Autocares Meseguer que, aunque no le evitó sufrir un importante descenso del volumen de negocio en una primera fase, la ha acabado catapultando como la principal empresa no concesionaria de la provincia, con una facturación más de cuatro veces superior a la de la mayoría de empresas y doblando a su inmediata rival, Rutas Rodríguez.¹⁶³

Esta caída de la facturación y esta batalla de precios tuvo lugar, además, en el apogeo de un periodo de ampliaciones y renovaciones de flotas, debiendo las empresas hacer frente al pago y amortización de los autocares. Las consecuencias de esta contradicción entre gastos y facturación se manifiesta en la cuenta de resultados. Las flotas se intentaron ajustar al nuevo volumen de trabajo, lo mismo que las plantillas, que, en general, se contrajeron hasta cifras anteriores a la etapa expansiva, percibiendo los que permanecieron en activo una menor retribución.

En cuanto a las concesionarias, el primer hecho que llama la atención a la vista de la tabla 16, representada en los gráficos 10 y 11,¹⁶⁴ es que el impacto fue menor y más tardío que en las no concesionarias. Hasta 2011 se puede hablar en general de un estancamiento o ligero descenso (salvo ACCSA y AMSA, que siguieron incrementando su facturación), presentando las menores cifras de negocio en los ejercicios de 2012 y 2013, fechas en este caso similares a las de las empresas de discrecional.

En términos porcentuales, este descenso de facturación fue claramente menor que en las no concesionarias, oscilando entre el 8% y el 20%. Sólo escapan a esta tendencia Furió, que llega a registrar un descenso del 36%, e HIFE que, aparentemente ajena a la crisis, aumenta constantemente su volumen de operaciones, con un incremento del 24% en todo el periodo.

La recuperación, presenta, asimismo, rasgos particulares, pudiéndose calificar más bien de estancamiento. Así, mientras el incremento de facturación a partir de 2014 en las empresas no concesionarias presenta porcentajes de entre el 30% y el 60%, en las concesionarias es más

¹⁶³Esta política de precios de Meseguer se ha aplicado, en parte, a costa de una precarización de las condiciones laborales de sus trabajadores, fijadas en un convenio propio. Compárese las condiciones laborales y salariales del Convenio Colectivo de Trabajo para las empresas de transporte de viajeros por carretera y urbanos de la provincia de Castelló (*BOP*, 16 de noviembre de 2016) con las del Convenio Colectivo de Autocares Meseguer, S.L. (*BOP*, 1 de diciembre de 2015).

¹⁶⁴Se han suprimido los datos de HIFE en el gráfico 11 para, modificada la escala, poder apreciar mejor la evolución del resto de sociedades.

moderado, de en torno al 5% en la mayoría de los casos y sin superar el 10% en la mayoría de sociedades.

De esta manera, se puede afirmar que el comportamiento de las concesionarias ha sido más contenido tanto en la crisis como en la recuperación, mientras que el de las pequeñas empresas ha sido más extremo, con descensos más inmediatos y acusados, pero también con una recuperación, en la mayoría de casos, más enérgica.

La naturaleza de los servicios de las concesionarias, con buena parte de la facturación dependiente de servicios regulares y escolares, explica este comportamiento, al disponer estas empresas de unos ingresos fijos más estables. Sin embargo, la mala situación financiera de las administraciones públicas ha llegado a generar complicaciones a algunas sociedades, por la supresión de las subvenciones a las líneas de débil tráfico y los impagos y retrasos en el pago de los servicios de transporte escolar.

La supresión de las subvenciones a las líneas de débil tráfico, prestadas a riesgo y ventura de las concesionarias, ha acabado acarreado la supresión o la aplicación de restricciones en la circulación de estos servicios. En general, aun repercutiendo negativamente en la facturación, el escaso volumen que estos servicios representan minimiza en parte su impacto.

Más graves llegaron a ser las consecuencias de los retrasos en el pago de los servicios de transporte escolar, especialmente para aquellas sociedades en una situación financiera más precaria, como AVSA. Las diversas administraciones llegaron a adeudar a esta empresa hasta medio millón de euros en 2011, lo que impidió el pago de nóminas, situación que acabó derivando en una huelga en diciembre de aquel año. Sólo la liquidación de la deuda de la Conselleria d'Educació permitió desbloquear la situación y permitir a la empresa volver a hacer frente a sus obligaciones.¹⁶⁵ Todo ello viene a mostrar, en definitiva, la gran dependencia de estas sociedades de los contratos y ayudas públicas.

Mientras las concesionarias ligadas a grupos empresariales lograron superar la crisis sin ejercicios con pérdidas, a pesar del descenso del volumen de negocio, otras concesionarias de menor tamaño como Furió o la propia AVSA se vieron ante una situación financiera más compleja. No sólo padecieron, como el resto, una merma en la facturación, sino que sufrieron algunos ejercicios con pérdidas considerables, especialmente 2013 y 2014, aunque AVSA había cerrado anteriormente otros ejercicios también en números rojos. Altaba, en cambio, escapaba a esta tendencia, seguramente debido al escaso peso que estos servicios regulares representaban en su facturación.

¹⁶⁵ *Mediterráneo*, 29 de noviembre de 2011 y 2, 3, 5 y 6 de diciembre de 2011.

Tabla 16. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 2008-2017

Empresa	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ACCSA	4.735.827	4.773.045	4.929.006	5.198.258	4.145.353	4.212.307	4.229.648	4.096.606	4.354.156	4.955.038
Altaba	1.472.251	1.470.382	1.417.939	1.406.769	1.184.414	1.289.204	1.226.559	1.130.102	1.208.375	1.201.482
AMSA	9.310.315	9.686.356	10.221.399	10.207.539	9.292.959	9.084.926	9.217.232	8.629.866	9.505.836	9.394.019
AVSA	4.028.288	4.258.763	4.155.693	4.200.975	3.725.526	3.735.665	4.274.930	4.274.930	3.918.793	4.097.332
Beni Bus	900.676	970.954	972.786	906.520	906.081	894.973	874.471	828.914	872.724	922.890
Furió, S.L.	2.815.985	2.212.135	2.115.485	2.147.587	1.786.673	1.960.840	1.840.113	1.847.044	1.920.275	1.905.351
Herca, S.L.	7.211.265	6.641.761	6.871.866	6.645.231	5.952.307	5.892.360	6.207.603	6.162.069	6.343.147	6.192.115
HICID, S.A.	7.436.438	7.343.043	7.397.370	7.295.481	6.779.210	6.587.313	6.768.921	6.057.203	6.473.589	6.278.043
HIFE, S.A.	14.554.890	14.500.350	17.888.074	18.861.105	18.116.586	17.797.862	17.523.619	18.146.761	19.559.956	22.988.202
Vía Reservada, S.A.	-	-	-	-	-	n.d.	210.101	2.648.375	2.790.614	2.892.082

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 17. Resultados de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 2008-2017

Empresa	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ACCSA	22.562	379.190	331.756	388.595	302.736	222.842	188.872	80.090	370.928	172.767
Altaba	51.714	98.263	57.002	20.360	12.304	35.780	45.896	38.697	44.542	11.997
AMSA	1.011.212	1.292.797	1.590.525	1.408.459	1.062.929	898.251	1.681.657	1.705.529	2.077.383	1.541.606
AVSA	n.d.	-43.600	8.634	-14.880	-76.012	28.635	-90.610	536.011	377.205	360.918
Beni Bus	203.314	87.221	111.261	10.743	36.651	-24.571	82.228	165.232	176.752	209.484
Furió, S.L.	97.516	54.994	103.043	2.717	1.889	-75.154	-92.188	145.960	14.417	301.943
Herca, S.L.	614.118	368.262	394.008	387.638	224.181	83.770	359.920	341.239	677.702	452.270
HICID, S.A.	721.683	766.091	693.472	717.388	576.043	621.393	626.063	790.104	611.042	352.200
HIFE, S.A.	225.969	170.141	128.383	89.239	90.151	82.425	139.457	374.339	409.201	675.344
Vía Reservada, S.A.	-	-	-	-	-	-8.630	23.992	467.830	500.901	502.685

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 10. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 2008-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 11. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros (sin HIFE). Ejercicios 2008-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La precaria situación financiera de estas dos concesionarias aconsejaba la incorporación de nuevos socios industriales más potentes, que permitieran sanear las sociedades y afrontar las mejoras necesarias.¹⁶⁶ Tras las pertinentes negociaciones, ambas se incorporaron al valenciano Grupo Transvía a través de diversos formatos legales. AVSA lo hizo en 2014, y Furió en 2016.

La integración en un grupo empresarial mayor ha mejorado la situación de estas empresas, que pueden afrontar con mayores garantías los retos de futuro, pero también ha permitido al Grupo Transvía ampliar su área de operaciones, internándose sólidamente en la provincia de Castelló, controlando los servicios regulares de todo su tercio meridional, mediante las sociedades AVSA, Furió y Herca, como muestra el mapa 1.

Mapa 1. Áreas territoriales de operaciones de los grupos empresariales presentes en la provincia de Castelló. Año 2018

Fuente: Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998. Elaboración propia.

Por su parte, el otro grupo empresarial que opera en la provincia, el de la familia Cuevas, que controla prácticamente el resto del territorio provincial, acabó reaccionando a esta maniobra de la familia Catalán expandiéndose por la vecina provincia de València, feudo del grupo rival, adquiriendo la empresa Torres Autocars y la división valenciana de Ríos Levante.¹⁶⁷

Asimismo, y como se ha indicado anteriormente al hablar de los pequeños transportistas, las empresas de la familia Cuevas se han hecho en los últimos años con diversos contratos de servicios escolares de colegios privados, hasta entonces operados por pequeñas empresas de discrecional, si

¹⁶⁶Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 150.

¹⁶⁷En el momento de escribir estas líneas se ha hecho público el desembarco de AMSA en las Islas Baleares, donde ha adquirido la empresa ibicense Autocares Cosmacar, S.L., participando también en Autocares Lucas Costa, S.A. *Mediterráneo*, 13 de marzo de 2019.

bien paralelamente se ha permitido la entrada de algunas de estas empresas en la UTE de transporte escolar, operando algunas rutas de centros públicos. Paralelamente, este grupo empresarial se hizo también en 2013 con el contrato de gestión del servicio del Tram de Castelló, mediante una sociedad creada al efecto, Vía Reservada, S.A., participada por HICID y AMSA.

En definitiva, todos estos movimientos responden a estrategias empresariales de posicionamiento ante la inminente salida a concurso de las nuevas concesiones de servicios regulares en la Comunidad Valenciana, que llevan caducadas desde 2012, y han venido prorrogándose desde entonces hasta su definitiva licitación. Estas nuevas concesiones contemplan, además, la posterior inclusión de las rutas de transporte escolar de centros públicos, lo que las hace todavía más sustanciosas, operando el que resulte adjudicatario la práctica totalidad de servicios del área respectiva.

Las agresivas posturas adoptadas por algunas operadoras en otros lugares de España en los que recientemente se han realizado concursos de este tipo obligan a estas maniobras de consolidación de posiciones y ampliación de áreas territoriales de actividad. En los últimos años, históricas concesionarias han perdido las rutas que explotaban ante la irrupción en el mercado de empresas con ofertas a la baja, cuando no bajas temerarias, que han modificado sustancialmente el mapa concesional de algunas regiones.¹⁶⁸

Situación similar se ha vivido, a menor nivel, en las renovaciones de algunos servicios urbanos de la provincia, que han acabado adjudicados a empresas extraprovinciales que presentaban ofertas considerablemente más bajas: es el caso de los urbanos de Almassora, Nules y Orpesa, adjudicados a la valenciana Massabus.¹⁶⁹ Esta empresa también se ha hecho, mediante una UTE con otras sociedades, con el lote de transporte escolar del Alto Palancia.¹⁷⁰

Todo ello genera un escenario enormemente complejo e incierto, desconocido hasta la fecha, con un incremento de la competencia que ha llevado a las sociedades a realizar diversas operaciones y maniobras para mejorar su posicionamiento en el mercado, como ya se ha visto. Las nuevas concesiones propuestas por Conselleria suponen, además, un cambio significativo en la agrupación de servicios con las nuevas áreas funcionales, lo que necesariamente acabará modificando la estructura actual y el tradicional reparto de espacios entre concesionarias, especialmente al norte de la capital. El ejemplo más evidente de este hecho es la no consideración de una concesión propia para el área de els Ports, que pasan a incluirse en una concesión zonal mucho más amplia que

¹⁶⁸Las noticias sobre esta práctica son numerosas. Se citan únicamente aquí estos artículos de la patronal del sector, Confebús: “Nuevo pliego de licitación de las concesiones del Ministerio de Fomento”, Confebús, 9 de abril de 2018, [en línea], <http://www.confebus.org/publicaciones/ver/2014/nuevo-pliego-de-licitacion-de-las-concesiones-del-ministerio-de-fomento> (consultado 4 de marzo de 2019); y de la revista *Nexobús*, 11 de marzo de 2019.

¹⁶⁹Si bien en 2018 HICID resultó adjudicatario del urbano de Nules. *Mediterráneo*, 2 de marzo de 2018.

¹⁷⁰*Valencia Plaza*, 24 de marzo de 2017, [en línea], <https://valenciaplaza.com/la-generalitat-pone-fin-a-la-guerra-del-transporte-escolar-con-una-adjudicacion-salomonica> (consultado 4 de marzo de 2019).

abarca los dos tercios septentrionales del interior de la provincia. Esto obligaría a Altaba a asociarse en UTE con alguna otra sociedad o grupo para seguir operando los tráficos de esa comarca.

Tabla 18. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por rentabilidad y margen de beneficio. Ejercicio 2017

Empresa	Rentabilidad sobre el activo total	Margen de beneficio
Autobuses Furió, S.L.	22%	21%
Beni Bus, S.A.	14%	30%
Vía Reservada, S.A.	11%	22%
AMSA	10%	21%
AVSA	10%	12%
Rutas Rodríguez, S.L.	8%	8%
HICID, S.A.	5%	8%
ACCSA	5%	4%
Autobuses Romero Pérez, S.L.	2%	2%
Automóviles Altaba, S.L.	1%	1%
Autocares Meseguer, S.A.	1%	1%
Planabus, S.L.	1%	1%
Viajes M. Mundina, S.L.	1%	1%
Autobuses Antonio, S.L.	0%	0%
Autocares La Magdalena, S.L. (Calero)	0%	0%
Domingo Bus, S.A.	-5%	-24%
Autocares Azahar 2, S.L.	n.d.	n.d.
Autos Vives, S.L.	n.d.	n.d.

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La situación del resto de concesionarias se ha ido perfilando en las páginas anteriores. La tendencia general apunta hacia la consolidación de un duopolio entre dos grupos empresariales familiares, que han ido consolidándose en sus respectivas áreas y ampliándose en otras mediante la absorción de otras empresas, estrategia similar a la llevada a cabo por HIFE en Aragón y el sur de Cataluña. Sin embargo, su futuro resultará una incógnita hasta la celebración de los concursos de las concesiones, que pueden significar la irrupción de nuevos y potentes operadores procedentes de otras regiones e integrados en grandes grupos, como ha ocurrido en otras zonas.

Las pequeñas empresas mantienen su nicho de mercado aunque su supervivencia, como se ha visto en el caso de algunos servicios escolares, se encuentra totalmente a merced de los grandes grupos. El escaso volumen de negocio de la mayoría de ellas y su exigua cuenta de resultados, con márgenes de beneficio habitualmente inferiores al 5% e incluso al 1% hace que su posición sea, a menudo, bastante precaria, debiendo hacer frente a una competencia cada vez más fuerte. Como se recoge en la tabla 18, la rentabilidad y margen de beneficio de la mayoría de microempresas,

inferior al 5%, contrasta con las de los grandes grupos, que presentan por lo general porcentajes bastante superiores.

Estos factores, unidos a la falta de relevo generacional, se perfilan como causas de cese de actividad de algunas de estas microempresas en un corto plazo. Ya ocurrió en 2017 con el cierre de Alci Rodríguez tras la jubilación de su propietario, pero hay también algunas empresas cuyos titulares abandonarán la actividad en los próximos años sin que, por el momento, haya nadie que se profile para sucederles y tomar las riendas de la empresa.

Alci Rodríguez, disuelta en 2017, ha sido la única empresa del sector en la provincia en desaparecer en este último periodo. Paralelamente, tampoco han sido muchas las nuevas sociedades constituidas:

- Autocares Josmarbús, S.L., constituida en 2012 y domiciliada en Alfondiguilla, a la que no se le conoce actividad.
- Transportes Marina d'Or, surgida en 2014 de la transformación y cambio de actividad de una mercantil anterior, y centrada exclusivamente en servicios propios para clientes de este complejo turístico.
- Vía Reservada, S.A., constituida en 2013 para la explotación del servicio del Tram de Castelló. Participada totalmente por HICID y AMSA e integrada, por tanto en el grupo empresarial de la familia Cuevas.

De todas ellas esta última es la única relevante, con un volumen de negocio que casi roza los tres millones de euros.

Gráfico 12. Empresas domiciliadas en la provincia, por grupos empresariales, según volumen de negocio. Ejercicio 2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 13. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 19. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2017

Empresa	€
AMSA	9.394.019
HICID, S.A.	6.278.043
ACCSA	4.955.038
AVSA	4.097.332
Vía Reservada, S.A.	2.892.082
Autocares Meseguer, S.A.	2.224.731
Autobuses Furió, S.L.	1.905.351
Automóviles Altaba, S.L.	1.201.482
Rutas Rodríguez, S.L.	1.062.345
Beni Bus, S.A.	922.890
Planabus, S.L.	524.522
Viajes M. Mundina, S.L.	352.810
Autobuses Romero Pérez, S.L.	254.951
Autobuses Antonio, S.L.	243.451
Autocares La Magdalena, S.L. (Calero)	184.980
Domingo Bus, S.A.	61.271
Autocares Azahar 2, S.L.	n.d.
Autos Vives, S.L.	n.d.

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La situación actual del sector, a partir de los últimos datos disponibles en SABI, correspondientes al ejercicio 2017, es el que se muestra en el gráfico 12, con dos grandes grupos empresariales que dominan la provincia tanto en servicios de todo tipo como en facturación, representando el 83% del total. Las empresas ligadas a la familia Cuevas han incrementado en la última década su peso hasta representar el 67% del total de facturación, en parte gracias a la explotación de nuevos servicios como el Tram de Castelló, situándose cuatro de las sociedades del grupo entre las cinco primeras del sector en la provincia. Al frente de todas ellas, AMSA ejerce un liderazgo absoluto, seguida de HICID, doblando en facturación a las siguientes en la clasificación, con un volumen de negocio superior a los cinco millones de euros.

Por detrás de estas se sitúan una serie de pequeñas y medianas empresas con un volumen de negocio entre los dos y cinco millones de euros. Se encuentra en este grupo una de las sociedades castellonenses del Grupo Transvía (AVSA), así como las operadoras de los servicios urbanos de la capital de la Plana (ACCSA y Vía Reservada). Por primera vez escala hasta estas primeras posiciones una empresa no concesionaria, Autocares Meseguer, con más de dos millones de euros de facturación, que supera a concesionarias como Furió, del Grupo Transvía, y Altaba.

Estas dos últimas sociedades, con un volumen de negocio superior al millón de euros, se sitúan a

continuación, junto con otra de las principales empresas no concesionarias, Rutas Rodríguez. Beni Bus, por su parte, vuelve a encabezar el grupo de sociedades no concesionarias con facturación inferior al millón de euros; un grupo formado por ocho microempresas en el que Planabus y Romero escalan posiciones, mientras que Domingo Bus presenta las peores cifras, quedando por debajo de los cien mil euros de facturación, lo que supone un volumen de negocio 153 veces inferior al de AMSA. A este último grupo cabe añadir los dos últimos autónomos en activo, Miguel González y Juan Herrero.

Esta situación del sector del transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castelló no difiere mucho de la observada en el resto de España e, incluso, de la Unión Europea, a tenor del informe de 2017 realizado por el Observatorio del Transporte y la Logística de España.¹⁷¹ En ese trabajo se muestra un sector bastante atomizado (aunque menos que en el subsector del transporte de mercancías), formado por una multitud de empresas de muy reducidas dimensiones que representan una parte ínfima del volumen total de negocio, mientras que un pequeño grupo de grandes sociedades concentra el grueso de la facturación.¹⁷²

Sin embargo, en el conjunto del Estado, lo mismo que en la provincia de Castelló, se observa en los últimos años una tendencia hacia la concentración y la consolidación de empresas con flotas de mayores dimensiones.¹⁷³

Este es el panorama actual en el momento de redactarse estas líneas, si bien la situación puede variar radicalmente en los próximos meses, como se ha ido comentando. Los grandes grupos empresariales, a pesar de haber reforzado sus posiciones, podrían perder sus servicios si otros actores se interesan por las concesiones de la provincia, lo cual aun siendo inédito en la historia provincial se ha dado ya en otras regiones.

Por su parte, los pequeños transportistas tienen ante sí una situación difícil, y la subsistencia en el mercado de la mayoría de ellos depende, en buena medida, de la magnanimidad de los grandes grupos, como se ha visto con los contratos escolares. Asimismo, la propia tipología de los servicios que realizan estas empresas les obliga a mantener una reducida antigüedad media en sus flotas, debiendo aplicar una política de renovación frecuente de sus autocares para cumplir así las exigencias impuestas por los turoperadores, lo que supone una considerable inversión difícil en ocasiones de amortizar.

Con la excepción de algunas sociedades más potentes (Meseguer, Rutas), estas empresas presentan una situación bastante precaria, con escasa rentabilidad y reducido margen de beneficio. Este hecho, unido a las poco atractivas condiciones laborales inherentes al transporte (trabajo en festivos, largas

¹⁷¹*Informe Anual 2017*, Observatorio del Transporte y la Logística en España. Ministerio de Fomento, Madrid, 2018, [en línea], <http://observatoriodeltransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/EE4D9E3E-74A9-4C1F-A5FC-284D30BBBAFFA/148831/INFORMEOTLE2017.pdf> (consultado 4 de marzo de 2019).

¹⁷²*Informe Anual 2017*, pp. 174-175.

¹⁷³*Informe Anual 2017*, pp. 177-179.

jornadas, dificultad de conciliación) y lo incierto de su futuro, lo hacen poco atractivo para que nuevas generaciones de transportistas se hagan cargo de las empresas tras la jubilación de sus actuales titulares.

La especialización en nichos de mercado muy concretos, así como la mejora de la cooperación entre estas sociedades, con la creación de bolsas de cargas conjuntas, por ejemplo, pueden ser algunas de las fórmulas que les permitan su subsistencia en un futuro que se perfila muy distinto del actual.

Epílogo

A simple vista, si se compara un mapa de la red de autobuses de la provincia de Castelló de la década de 1930 con uno actual, se puede apreciar fácilmente la enorme similitud entre ambas. Ciertamente existen cambios y diferencias, con nuevas líneas y una mayor cobertura; lo mismo puede decirse de la oferta de servicios, con un incremento de expediciones en la costa, notable en algunos casos. Pero, en general, la estructura básica de la red viene siendo la misma.

Una vez superadas las miserias de la postguerra, aquella antigua red de autobuses, surgida y configurada durante las primeras décadas del siglo XX, cuando se establecieron la mayoría de servicios, inició una cierta expansión. Se crearon nuevas líneas que dotaron de servicio a municipios que hasta entonces habían carecido del mismo, y se incrementaron las expediciones en diversos recorridos. Sin embargo, el auge del vehículo particular frenó aquel desarrollo, permaneciendo la red provincial en un estado latente en el que continúa en la actualidad.

Sin embargo, la configuración del territorio provincial ha experimentado grandes cambios a lo largo de todos esos años. Demográficamente, se ha producido un fuerte éxodo rural y una concentración de la población en la costa, en la que además se ha desarrollado –considerablemente en algunos casos– el fenómeno turístico. La industria ha crecido y prosperado notablemente en la mayoría de núcleos tradicionales, expandiéndose por otras zonas limítrofes. Paralelamente a estos cambios en el poblamiento, la creación de centros sanitarios y hospitalarios, educativos, comerciales o administrativos en diversos puntos del territorio ha variado la distribución y jerarquía de centros de referencia en la provincia, creando nuevas necesidades y flujos de movilidad hasta entonces inexistentes.

Pero, mientras todo esto ocurría en la provincia a lo largo del último medio siglo, la red de transporte público por carretera permanecía casi invariable, especialmente en el interior. Esta situación podía llevar a pensar en la existencia de una posible inadecuación entre la oferta actual de transporte público y la realidad y necesidades actuales de la población. Es decir, que existía una razonable posibilidad de que la red y oferta actual, diseñada «en base a criterios y necesidades de hace 50 años»,¹ resultara obsoleta y disfuncional, al menos en algunos aspectos.

Numerosos ejemplos, surgidos tras un simple análisis superficial a la actual oferta de servicios, parecían atestiguar esta afirmación:

¹*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, p. 5.

- El recorrido de algunas líneas que atraviesan el Pla de l'Arc o se dirigen a él (líneas a Vilafranca, Vilafamés, etc.) mantienen sus antiguos recorridos y parecen obviar el surgimiento de un centro subcomarcal de servicios en la antigua pedanía de la Vall d'Alba, hoy convertida en uno de los municipios más importantes de la zona.
- Las líneas de Villahermosa y Cortes de Arenoso, con un itinerario absolutamente idéntico en el 60% del recorrido,² conservan cada una su independencia, a pesar del tráfico exiguo en los tramos finales, realizando además salidas coincidentes desde Castelló.
- Pervivencia de la línea entre Castelló y el Grau como una concesión de titularidad no municipal, a pesar de discurrir íntegramente por un mismo término, con los problemas de coordinación administrativa que ello supone. Caso similar se da en Borriana.
- Estancamiento desde hace más de 30 años de la oferta de servicios entre Castelló y otros municipios de la Plana (Almassora, Vila-real...), a pesar del crecimiento demográfico experimentado en todos ellos. Ausencia de interconexiones entre algunas de estas localidades.

Los anteriores son únicamente unos ejemplos de este aparente desfase. No obstante, también se encontraban fácilmente casos de adecuación de la oferta de servicios, tanto en sentido positivo (incremento de expediciones entre Castelló y Benicàssim, o entre Vinaròs y Peníscola en consonancia con el crecimiento turístico y demográfico) como en negativo (supresión o reducción de servicios en diversas zonas rurales, como consecuencia de la despoblación).

El amplio conjunto de factores demográficos, históricos o económicos que han condicionado la evolución de la red provincial de transporte de viajeros también han marcado y determinado, junto con circunstancias de otra índole, la configuración y evolución histórica del sector empresarial del transporte de viajeros por carretera, que constituye el otro objeto de estudio de este trabajo. De hecho, no parece que sea casualidad que, salvo algunas excepciones, las que hoy son las principales empresas del sector provincial lo fueran también en los tiempos en que se configuró la red de líneas. En general, la aparición y evolución posterior de los servicios de autobús en la provincia de Castelló participa de las mismas tendencias registradas para el resto de España. La implantación, a lo largo de la segunda década del siglo XX, de las primeras líneas presenta unas características y responde a unas finalidades muy concretas: suplir la ausencia de servicio ferroviario en aquellos municipios o comarcas cuya actividad económica (industrial, comercial, administrativa, turística) requería de medios de transporte modernos.

El ferrocarril era por entonces, sin lugar a dudas, el medio de transporte por excelencia, y desempeñaba un papel social y económico absolutamente decisivo. Las prestaciones de diligencias, carruajes y demás servicios de tracción sangre no podían competir de ninguna manera con los

²Concretamente hasta el kilómetro 45, en que se bifurcan para dirigirse cada una a su destino.

caminos de hierro, limitándose finalmente a desempeñar un papel de alimentadores del ferrocarril y a cubrir aquellos itinerarios no servidos por este.

Sin embargo, la complejidad de la infraestructura necesaria, del material móvil o las necesidades de mano de obra convertían a cualquier proyecto ferroviario en un plan de enormes magnitudes y elevado costo, en una gran inversión, en definitiva, que requería ser amortizada. Por ello, resulta lógico que se priorizaran aquellos recorridos de menor dificultad orográfica y con un elevado potencial de tráfico, que permitieran reducir los costes en la infraestructura y lograr un mayor beneficio industrial.

En la provincia de Castelló esto se tradujo en que el trazado principal (ferrocarril de Almansa a València y Tarragona) discurriera paralelo a la costa, que era no sólo la zona de relieve más asequible, sino también donde se concentraba el grueso de la población. Otro ejemplo evidente de este hecho es el tranvía a vapor de Onda al Grau de Castelló (conocido también por sus siglas OGC o, más popularmente, como "la Panderola"). La excepción, en cambio, la constituye el trazado del Ferrocarril Central de Aragón, que atravesaba la comarca del Alto Palancia, si bien su construcción quedó justificada por la riqueza de las cuencas mineras turolenses.³

La red ferroviaria dejaba, así, grandes áreas de la provincia sin ferrocarril, especialmente del interior y prelitoral, donde se encontraban municipios con destacada actividad económica que no podían permitirse permanecer al margen del progreso que este medio de transporte representaba. Por ello, fueron las burguesías de estas comarcas y municipios, que ya habían luchado durante años por conseguir la implantación de ferrocarriles de penetración, las que impulsaron la creación de las primeras líneas de autobuses, a pesar de la poca fiabilidad y escaso desarrollo técnico que por entonces presentaba el automóvil.

Estos hechos explican la naturaleza de las primeras líneas: Morella-Vinaròs, Castelló-Sant Mateu, Alcalà-Vilafranca, Castelló-la Vall d'Uixó, Castelló-Llucena... Todas ellas comunicaban determinados centros económicos del interior o prelitoral carentes de ferrocarril (Morella, Sant Mateu, Vilafranca, Benassal, Llucena, l'Alcora) bien con la capital provincial, bien con su estación ferroviaria más próxima (Alcalà de Xivert, Vinaròs).

Como se ha avanzado, la iniciativa de creación de estas líneas correspondió casi en exclusiva a sociedades constituidas por las respectivas burguesías locales, que contaron con el apoyo del fabricante de automóviles Hispano-Suiza, siguiendo la política comercial de esa casa en aquella época de facilitar los vehículos. El nombre de aquellas empresas así lo recoge: Hispano-Suiza del Maestrazgo, la Hispano Cabanense, Hispano-Plana-Castellón, la Hispano Cabanense o la Hispano de Fuente En Segures.

El escaso desarrollo de la red de carreteras, las numerosas dificultades técnicas de aquellos primeros

³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 29.

ómnibus o los problemas de desabastecimiento ocasionados por la I Guerra Mundial, unidos a la incertidumbre económica de unos servicios explotados totalmente a riesgo y ventura y en un marco de libre competencia, determinaron finalmente el carácter efímero de la mayoría de servicios.

Superada esa primera década inicial, con unos vehículos más fiables y perfeccionados técnicamente, así como más económicos tras el inicio de la fabricación en grandes series, en las dos décadas siguientes la evolución y expansión de la red de autobuses vendrá determinada fundamentalmente por el desarrollo de la red viaria.

Así, partiendo de aquel primitivo esquema de la década anterior, durante los años 20 y 30 se reanuda la explotación en todas las antiguas líneas, esta vez de manera ya definitiva, ampliándose progresivamente con nuevas prolongaciones e hijuelas a medida que lo harán las carreteras. De esta manera terminaron de dotar de servicio diario de autobús a todos los principales municipios de interior: Cincorres (1.500 hab.), Forcall (1.700 hab.), Vistabella (2.300 hab.), Villahermosa (2.500 hab.), Cortes de Arenoso (1.700 hab.) o Montán y Montanejos (destinos turísticos con unos 1.900 habitantes entre ambos).⁴ No obstante, permanecerán sin servicio un gran número de núcleos de interior eminentemente agrícolas, de escasa población y mal comunicados.

Un claro ejemplo del desarrollo técnico alcanzado por el automóvil será el establecimiento a partir de 1920 de los primeros servicios coincidentes con el ferrocarril, lo que convirtió al autobús en un competidor directo del tren para determinados trayectos. Esto supuso la creación de las primeras líneas en la costa (Castelló-Vinaròs, Castelló-València, Borriana-València, etc.), por la Plana (líneas a Almassora, Onda, Vila-real, Moncofa, etc.) y por el Palancia (Segorbe-València, etc.), zonas tradicionalmente servidas por el ferrocarril o el tranvía a vapor.

Pese a estos avances, los destinos de todas las líneas siguieron siendo los mismos que en los primeros tiempos: la capital provincial o regional o las estaciones de tren más próximas (Vinaròs, Alcalà, Nules, Caudiel...). Esta expansión supuso que la red provincial de autobuses alcanzara a lo largo de los años 20 y 30 la que sigue siendo su configuración característica, que es a su vez la de la red de carreteras: al norte de la capital forman una malla ortogonal, con los itinerarios principales siguiendo los diversos corredores naturales N-S (Castelló-Vinaròs, Castelló-Sant Mateu, Castelló-Albocàsser) y otros itinerarios secundarios que, atravesando las cadenas montañosas, comunican unos corredores con otros (Morella-Vinaròs, Vilafranca-Alcalà, Vistabella-Castelló, Cortes-Castelló). Al sur de la capital se forma un esquema en el que destaca el gran eje litoral que se extiende hacia València por toda la Plana, donde se concentran la mayoría de líneas y servicios, lo mismo que la población. Estas líneas se combinan con otras que discurren W-E siguiendo los cursos fluviales del Mijares y del Palancia, que a su vez desembocan en el citado gran eje litoral. Como se

⁴Poblaciones aproximadas de estos municipios a lo largo de los años 20 y 30. "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea].

verá en las páginas siguientes, todos los cambios experimentados desde entonces en la red no han sido más que pequeñas variaciones sobre ese esquema básico.

Esta expansión de líneas será protagonizada por un numeroso y variopinto grupo de empresarios con perfiles muy diversos. El mencionado abaratamiento del automóvil acabará ampliando el perfil de las empresas que se inicien en el sector, así como la procedencia social de los nuevos empresarios. El perfil tradicional se mantendrá con la creación de sociedades promovidas por la burguesía local que, como en la primera década, pretenderán dotar de servicios de autobuses a su propio municipio. Este sería el caso de sociedades anónimas como Autos Vallduxense o Auto Exprés.

A estas empresas se sumarán otras promovidas por empresarios (industriales, comerciantes) de mayor o menor relevancia que verán en el transporte mecánico una oportunidad de negocio. Ejemplos de este grupo sería la empresa Autobuses Lacorte, de Ezequiel Dávalos y otros socios; también los empresarios Tomás Martí, José Soler, Eduardo Torres, Francisco Traver o Virgilio Verge, entre otros.

Y junto a todos ellos, un gran número de antiguos carreteros y ordinarios que darían el salto de la tracción sangre a la mecánica, comenzando a explotar con autobuses las mismas líneas que hasta entonces hacían con carruajes. Se trata de un grupo muy numeroso en el que se encuentran algunas de las principales empresas de hoy en día, como Furió o Autos Mediterráneo.

La entrada en vigor en 1924 del Reglamento de Servicios Públicos de Transportes Mecánicos Rodados supuso un cambio transcendental del contexto legislativo, al pasar de un sistema liberal, con libre competencia, a uno de tipo concesional similar al actual, en el que las líneas pasaban a ser titularidad del Estado, que adjudicaba en pública subasta su explotación en exclusiva mediante concesiones.

En la práctica, el nuevo marco legislativo acabó beneficiando a las empresas más potentes (AMSA, AVSA, Furió, HIFE...), que se adjudicaron la explotación de las principales líneas. Especialmente notorio fue el caso de HIFE, que asumió una posición hegemónica en la provincia, convirtiéndose en una de las mayores empresas del sector en España. En cambio, las pequeñas empresas quedaron en el mejor de los casos relegadas a la explotación de líneas secundarias, alimentadoras de la red principal, o a realizar servicios autorizados en precario, a extinguir, cuya prestación debía cesar en 1935, lo que terminó provocando la desaparición o absorción de la mayoría de ellas.

En definitiva, se puede afirmar que entre mediados de la década de los 20 y mediados de los 30 no sólo se configura la estructura básica de la red de líneas de la provincia, sino que también lo hace la del sector empresarial, con la consolidación de las principales empresas, así como el marco legislativo, con la introducción del sistema concesional.

La guerra y la postguerra no harán sino consolidar el statu quo de las principales concesionarias, ya

que serán las únicas con la suficiente estructura y recursos para, aun con enormes dificultades, poder reanudar la prestación de los servicios tras la contienda. Y si para estas empresas supuso un gran esfuerzo restablecer la actividad, todavía lo fue más para los pequeños concesionarios, en una situación mucho más precaria. En cualquier caso, la ausencia de alternativas de movilidad y la gran carencia de medios hicieron que durante toda la década de los 40 la demanda de tráfico fuera muy superior a la oferta, registrándose constantes aglomeraciones. Una situación excepcional que también se dio en el ferrocarril.⁵

A partir de 1950 se fue restableciendo la normalidad, recuperándose la oferta de servicios anterior a la guerra. También se reanudó la dinámica de creación y ampliación de líneas de la preguerra, condicionada fundamentalmente por la apertura y mejora de carreteras, que permitieron dotar de servicio a núcleos rurales hasta entonces carentes. Es el caso del municipio de Ludiente, entre otros. Durante aquella década, fueron numerosas las propuestas de creación de nuevas líneas, la mayor parte de ellas de interior, presentadas tanto por los diferentes ayuntamientos como, sobre todo, por las propias concesionarias, lo que constituye una prueba indudable de la rentabilidad que todavía ofrecían los servicios de viajeros por carretera. De hecho, aunque el éxodo rural ya había comenzado, lo hacía todavía en una magnitud bastante reducida, manteniendo las comarcas de interior densidades demográficas superiores a los 20 hab./km².

De entre todas estas propuestas había algunas particularmente interesantes que hubieran supuesto una modificación significativa del esquema básico de la red provincial, como la que pretendía conectar Onda y Segorbe, abriendo una nueva comunicación entre la cuenca del Mijares y la del Palancia. Sin embargo, fueron trabas administrativas (completamente absurdas casi todas ellas, por nimiedades burocráticas) e intereses particulares (de los operadores ferroviarios, principalmente) los que acabaron frustrando muchos de estos proyectos que, hay que reiterar, fueron la mayoría iniciativa de las propias concesionarias. En cualquier caso, a pesar de las nuevas líneas, el esquema de la red apenas cambió en su estructura básica.

A partir de los años 60 empiezan a sucederse una serie de cambios de muy diversa índole, que comportarán una modificación sustancial de la situación. La dinámica existente hasta el momento, con una ampliación progresiva de la red a partir del esquema básico, que se venía produciendo desde los primeros tiempos y se había recuperado a lo largo la postguerra, se truncó ante un nuevo contexto hasta entonces inédito.

Los elementos más relevantes que provocaron tal cambio pueden resumirse en los siguientes:

- Significativo incremento del éxodo rural, que convierte algunas comarcas de interior en desiertos demográficos.
- Concentración de la población en la costa, que recibe abundante inmigración tanto del

⁵Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, p. 210.

interior de la provincia como de otras regiones españolas.

- Desarrollo turístico, localizado en la costa. Expansión de las áreas industriales.
- Intenso proceso de urbanización en el área litoral como resultado de los anteriores fenómenos.
- Generalización de los medios privados de transporte. El automóvil particular se impone como eje central de la movilidad.
- En la Plana, desmantelamiento del tranvía a vapor.

Paralelamente, continúa la adecuación de la red viaria, centrada principalmente en la costa, proceso en el que destacará la apertura de la Autopista del Mediterráneo en la década de los 70.

La combinación de todos los elementos antes enumerados tendrá profundas consecuencias en los servicios de transporte, en un escenario mucho más complejo e influido de forma simultánea por múltiples factores. Sin embargo, para su comprensión resulta conveniente desgranar cada uno de los elementos.

En los primeros años 60 el éxodo rural y el incremento de los medios privados provoca el inicio de un progresivo e intenso descenso en las líneas de interior, hasta entonces con abundante tráfico y claramente rentables. En consecuencia, a partir de 1965 decae el número de iniciativas de creación de nuevas líneas en el interior, hasta alcanzar cifras meramente testimoniales a finales de la década. En la costa, el crecimiento demográfico, el desarrollo turístico y la expansión industrial, unidas a una mala o nula planificación urbanística y a la generalización de los medios privados de transporte acaban saturando una red viaria que en pocos años se revela obsoleta.

El incremento exponencial de tráfico, con nuevos movimientos pendulares a los polígonos industriales o a las playas, realizados en vehículos particulares, iniciaron el colapso de unas vías que no se habían adaptado a la nueva realidad. Paralelamente, el crecimiento urbanístico desordenado, con grupos periféricos aislados y sin servicios, obligaba a amplias masas de población a desplazarse a los cascos urbanos para acceder a los servicios básicos.

El transporte público asumió sólo de manera muy parcial estos nuevos flujos de tráfico, ya que se consideraba el vehículo particular como el elemento básico de movilidad. El transporte público no podía competir con la flexibilidad que ofrecían los medios privados, restando el autobús como un medio destinado exclusivamente a la población cautiva. Esta concepción impidió una correcta adecuación de los servicios de la zona litoral al nuevo contexto demográfico, manteniéndose la oferta anterior con muy pocas variaciones.

Entre estas, cabe señalar la creación de nuevas líneas a destinos de playa y el establecimiento del servicio urbano de Castelló, todas planteadas en exclusiva para atender a la población cautiva. El único refuerzo notable de servicios se registró en las líneas del Grau, Almassora y Vila-real, y se produjo como consecuencia del desmantelamiento de la red del tranvía a vapor en 1963. Desde

entonces, se ha mantenido en esas líneas una oferta similar. El fracaso del trolebús, un proyecto de la postguerra ya obsoleto cuando entró en servicio, frustró la única iniciativa de creación de una red metropolitana de transportes.

De esta manera, y durante las siguientes décadas, el autobús quedó convertido en un medio completamente secundario, destinado para garantizar una mínima movilidad a aquellos colectivos que, por su edad o condición, no podían acceder a un vehículo privado, considerado como el medio básico de transporte. En consecuencia, a pesar del enorme crecimiento poblacional y del incremento de desplazamientos registrado en la costa, las actuaciones en la red o la oferta fueron mínimas y muy parcas, siempre orientadas hacia la población cautiva, nunca como alternativa real de movilidad. La crisis económica de la década siguiente vendría a agravar esta situación.

Pese a todo, el tráfico de viajeros siguió creciendo a lo largo de los 60, seguramente empujado por el incremento demográfico del litoral, hasta alcanzar su máximo histórico absoluto en 1970, con 9,1 millones de usuarios en el conjunto de líneas interurbanas, una cifra que duplica la actual, a pesar del incremento demográfico de más de 240.000 personas registrado a lo largo del periodo (tabla 1 y gráfico 1).

Tabla 1. Evolución del número de usuarios de líneas interurbanas de la provincia entre 1963 y 2016, y de la población provincial en el mismo periodo. Relación viajeros/población

Año	Población	Viajeros	Viajeros/población
1963	339.229	6.395.554	18,85
1970	387.814	9.123.000	23,52
2016	579.249	4.118.675	7,11

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, Instituto Nacional de Estadística (INE), [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 28 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 25 de octubre de 2018). Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70, 73 y 111-113; Carlos González Espresati, *Castellón-España en paz*, p. 114; “Resumen de las líneas de transporte de viajeros por carretera”, *Castellón en cifras (1978-1986)*, en Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Castelló (AHCCCS); *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; “Projectes de serveis públics de transport de viatgers”, Conselleria d’Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>. (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

La consecuencia, una clara disminución del índice de utilización del transporte público, con una relación viajeros/población que, tras alcanzar un máximo en 1970, viene experimentando un continuo descenso desde entonces. La falta de datos de otras áreas impide establecer comparativas respecto al conjunto de España, así como la carencia de cifras de kilometraje de todos los periodos imposibilitan el cálculo de la ratio de viajeros-kilómetro.

El gráfico 2 permite vislumbrar en parte algunas de las causas de ese descenso, entre ellas la escasa apertura de líneas. Sí que se incrementa, en cambio, el número de servicios, aunque lo hacen en

proporción inferior al aumento de la población, y casi exclusivamente en ciertos itinerarios de costa con una clara orientación turística y vacacional.

Este comportamiento contrasta con el experimentado en el ferrocarril para el tramo Almenara-Vinaròs, donde se produjo una contracción importante a pesar de las mejoras paulatinas aplicadas. La oferta del autobús todavía resultaba más adecuada y flexible que la del tren.

En los años 70 y 80 todos los fenómenos que ya empezaban a registrarse en la década anterior (éxodo rural, auge de medios privados, etc.) se incrementaron, por lo que la problemática que afectaba a los servicios de autobuses se vio fuertemente agravada. A ello se sumó una especial incidencia de la crisis económica de 1973, que incrementó los costes de explotación al subir los precios del combustible y la inflación. El resultado, una crisis sin precedentes en el sector que se arrastra hasta la actualidad.

Gráfico 1. Evolución del número de usuarios de líneas interurbanas de la provincia entre 1963 y 2016, y de la población provincial en el mismo periodo

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, Instituto Nacional de Estadística (INE), [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 28 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 25 de octubre de 2018). Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70, 73 y 111-113; Carlos González Espresati, *Castellón-España en paz*, p. 114; “Resumen de las líneas de transporte de viajeros por carretera”, *Castellón en cifras (1978-1986)*, en Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Castelló (AHCCCS); *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; “Projectes de serveis públics de transport de viatgers”, Conselleria d’Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>. (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

En el cada vez más despoblado interior, muchos servicios pasaron a ser deficitarios, lo que obligó a las concesionarias a adoptar medidas como la reducción de expediciones o la supresión de líneas,

entre ellas algunas de las que se habían establecido pocos años atrás, que tuvieron así una efímera existencia. Evidentemente, la creación de nuevos servicios en áreas rurales fue excepcional, y su duración en la mayoría de casos breve.

El perjuicio que estas restricciones y supresiones representaba para los municipios afectados llevó a las Administraciones a comenzar a conceder, desde mediados de los 70, unas ayudas públicas para evitar el cierre de líneas. Sin embargo, estas subvenciones no eran sistemáticas y su cuantía era escasa y no solía compensar el déficit, lo que generaba gran incertidumbre a las operadoras. Servicios históricos como el directo Morella-Vinaròs, junto con otros de reciente creación, desaparecieron o se redujeron a unas pocas expediciones semanales.

Gráfico 2. Evolución del número de usuarios de líneas interurbanas de la provincia entre 1963 y 2016, y del número de líneas y servicios

Fuente: Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70, 73 y 111-113; Carlos González Espresati, *Castellón-España en paz*, p. 114; “Resumen de las líneas de transporte de viajeros por carretera”, *Castellón en cifras (1978-1986)*, en Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Castelló (AHCCCS); *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, 22 de agosto de 1952, 16 de septiembre de 1953, 11 de enero de 1955, 10 de noviembre de 1955, 9 de agosto de 1977, 21 de julio de 1978, 20 de enero de 1979, 16 de marzo de 1979, 6 de mayo de 1983 y 15 de octubre de 1986) y *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV)*, 29 de octubre de 1986; Carles Ripollés “El transport públic de viatgers” *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19; Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp 252-280; Resoluciones de adjudicación de concesiones, *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; empresas concesionarias; *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*. Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999; Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 22 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Resulta curioso señalar la diferente evolución, o trato, que en este contexto presentan determinados

servicios de larga tradición con otros de establecimiento más reciente. Para ello sirven de ejemplo los casos de Vistabella y Culla. El primero, con servicio de autobús continuado desde 1920, cuando tenía unos 2.300 habitantes. El segundo, con servicio estable desde 1957, con una población por entonces también cercana a los 2.300 habitantes. A principios de los años 80, Culla, con 1.200 habitantes, disponía únicamente de un servicio a Albocàsser tres días a la semana y otro hasta el empalme con la carretera de Vilafranca un día a la semana. Vistabella, en cambio, cuya población se había reducido hasta los 700 habitantes, conservaba su servicio diario (laborables) a Castelló.

Este caso, que se repite en otras comarcas, demuestra la veracidad del viejo dicho de “quien tuvo, retuvo”, y es de aplicación en muchas líneas de interior. Los itinerarios más antiguos, especialmente si tienen a la capital provincial como cabecera, parecen estar más sólidamente asentados y presentan una mejor oferta de servicios, viéndose menos afectados por las restricciones a pesar que las localidades de tránsito y destino hayan padecido una fuerte despoblación. En cambio, los itinerarios más recientes no sólo parten en muchos casos de una oferta inferior, sino que sufren mayores recortes y cierres.

Este hecho responde seguramente a que los servicios más antiguos se encuentran sólidamente insertos en la cotidianidad de las localidades a las que sirven, resultando más complejo políticamente asumir su supresión. También influye lógicamente el recorrido de estas líneas, ya que cuanto mayor es su longitud mayor es también normalmente la población afectada en los municipios de tránsito. Sin embargo, este último condicionante no explica, por ejemplo, el caso de la línea de Vistabella, cuyo trayecto podría haberse limitado hasta Atzeneta algunos días a la semana, suprimiéndose los 25 kilómetros de recorrido por una intrincada carretera de montaña hasta alcanzar Vistabella. Independientemente de las posibles causas, no resulta descabellado presumir que prevalece una cierta inercia histórica, que redunde en la hipótesis planteada en esta tesis sobre la subsistencia del esquema heredado.

El descenso de usuarios afectó también a las líneas del litoral, incluyendo el urbano castellonense, que perdió entre 1974 y 1986 más de 700.000 viajeros. Se abundaba en la misma tendencia iniciada en la década anterior, con un uso masivo de los medios privados y un estancamiento en la oferta de servicios, salvo en algunas líneas a las playas, que fueron incrementando expediciones, al menos en verano. Estas últimas padecían una fuerte estacionalidad, con grandes aglomeraciones durante la temporada estival y pocos usuarios el resto del año.

En general, se produjo en aquellos años lo que se conoce como «círculo vicioso de la movilidad no sostenible»:⁶ el incremento de personas que eligen el vehículo privado para desplazarse provoca un aumento de los atascos y el colapso circulatorio (especialmente en casos como el de la Plana, con una deficiente planificación urbanística y unas infraestructuras viarias obsoletas que no se han

⁶*Desplazarse en la ciudad*, International Association of Public Transport (UITP), Bruselas, 2001.

adaptado a un rápido incremento del parque móvil). Los autobuses, al circular por las vías ordinarias, se ven afectados por la saturación del tráfico, lo que afecta gravemente a sus parámetros básicos (velocidad comercial, cumplimiento horario), convirtiéndolos en un medio poco atractivo, por lo que más gente acaba optando por los privados, agravando la situación.

Este bucle sólo se puede romper con una fuerte inversión y una decidida apuesta por el transporte público, pero en este caso concurrían varias circunstancias que obstaculizaban la adopción de medidas en este sentido:

- En primer lugar, la mentalidad socialmente imperante, que seguía considerando al vehículo privado como el eje de la movilidad.⁷
- Directamente relacionado con la anterior, el desinterés político por la materia, con actuaciones tibias y poco efectivas.⁸
- Precaria situación financiera de las empresas concesionarias, que debían hacer frente al déficit de unos servicios explotados a riesgo y ventura.

Como se ha avanzado, la situación económica de las empresas concesionarias se vio gravemente afectada por la coincidencia de dos elementos adversos: el incremento de los costes de explotación por la crisis y el descenso de usuarios en la provincia (cuatro millones menos entre 1974 y 1978). Esta coyuntura no sólo les impidió afrontar las inversiones necesarias para una mejora sustancial del servicio, sino que además los llevó a adoptar una política de búsqueda de máxima rentabilidad en aquellas líneas en que esto era posible, minimizando cualquier inversión. Esto último era de especial aplicación en los servicios a las playas.

A todo ello se sumaba la poca implicación de las Administraciones, cuya actuación se limitaba en la mayoría de casos a la concesión de algunas ayudas para evitar el cierre de líneas. Otras acciones en apariencia más contundentes, como la implantación de la gratuidad en el servicio urbano de Castelló en 1990, se acabaron revelando cortoplacistas e ineficientes, al no tener en cuenta su alcance real.

El resultado, la persistencia de un esquema de líneas y una oferta de servicios (algunos menos en el interior, algunos más en la costa) que ya no respondía a la realidad provincial ni a las necesidades de sus habitantes. Una situación que continuaría en las décadas siguientes.

Coincidiendo con el inicio de la crisis de los servicios regulares, a partir de mediados de los 60 se inició un proceso de concentración empresarial en el que fueron absorbidos los pequeños concesionarios que permanecían en activo, que habían sido lógicamente los más afectados por el descenso de facturación. Esto supuso que la totalidad de las concesiones de la provincia acabara en manos de media decena de sociedades, con áreas territoriales de actividad bien delimitadas. La

⁷Vicente Pinilla, Luis Germán y Agustín Sancho, *El transporte público en Zaragoza...*, pp. 117-118.

⁸Escasa inversión, reticencias a crear carriles reservados, etc.

escisión de HIFE en 1961, cuyas líneas en la provincia fueron repartidas entre la recién creada Hispano del Cid (HICID) y Autos Mediterráneo, también provocó un considerable cambio en el reparto territorial entre las concesionarias.

Mientras todo esto sucedía en los servicios regulares, el incremento del nivel de vida a partir de los años 60 propició el desarrollo de los servicios discrecionales, hasta entonces muy infrecuentes. Esto provocó que, entre los años 60 y 90, un gran número de profesionales, provenientes la mayoría de otros ámbitos dentro del transporte (taxistas, camioneros) se iniciara por su cuenta en el negocio del autobús, aprovechando las facilidades que para el acceso a la profesión ofrecía la legislación vigente. La trayectoria posterior de estos autónomos y microempresas fue muy desigual, pero todos ellos intentaron aprovechar el nuevo nicho de mercado que representaban los servicios discrecionales, que no era del todo atendido por las empresas tradicionales, más centradas en los regulares.

A partir de los años 90 el éxodo rural fue perdiendo intensidad, aunque ha persistido un goteo constante de emigración hacia el litoral y hacia ciertos municipios de referencia para algunas comarcas (l'Alcora, Onda, Segorbe), que acaban paradójicamente convertidos en pequeñas capitales cada vez más pobladas de comarcas cada vez más despobladas. Estas localidades han consolidado su tradicional papel de centros comarcales de referencia, reforzado además por la apertura a lo largo de las tres últimas décadas de nuevos centros de servicios básicos (institutos, centros de salud, dependencias administrativas...), así como, en algunos casos, cierta periferialización de la industria, que se ha expandido más allá de sus áreas tradicionales de la costa y el triángulo azulejero.

Aunque estos procesos han afectado mayoritariamente a municipios que ya venían ejerciendo cierta capitalidad comarcal, la combinación de los dos últimos fenómenos citados (instalación de servicios básicos y periferialización industrial) ha provocado también el surgimiento ex novo de nuevos centros de servicios que han modificado la estructura tradicional de centros de referencia de la provincia. El caso paradigmático de este hecho es el municipio de la Vall d'Alba, antigua pedanía de Vilafamés convertida en pocas décadas en capital subcomarcal del Pla de l'Arc.

Sin embargo, de nuevo se constata que la oferta de servicios de transporte público no se ha adaptado a esta nueva realidad, manteniéndose sin variaciones la misma estructura de líneas. Así, mientras los centros de referencia históricos sí que disponen de servicios tanto hacia su área de influencia como hacia otros centros de rango superior, los nuevos centros no han visto adaptada su oferta de servicios a su nueva condición. En el caso de la Vall d'Alba, las líneas que atraviesan el Pla de l'Arc (líneas a Vilafranca o Vistabella, entre otras) no han variado su recorrido desde los tiempos de su creación, dándose la circunstancia que la pequeña pedanía de la Barona, dependiente de la Vall d'Alba, dispone de más servicios que la propia capital del municipio.

Relacionado con lo anterior, en algunas áreas del prelitoral cercanas a los principales núcleos

urbanos (Borriol, la Pobla Tornesa o Sant Joan de Moró, por ejemplo, pero también otras zonas meridionales dentro del área de influencia de València como Xilxes o Almenara) se ha registrado en las últimas dos décadas un proceso de rururbanización, que ha traído aparejado un incremento de los desplazamientos pendulares, en ningún caso asumidos por el transporte público.⁹

La creación en el litoral de nuevos centros de referencia en localidades distintas de la capital provincial (hospitales de Sagunt y Vinaròs), con gran capacidad de atracción y generación de tráfico, no tuvo tampoco especial repercusión en la estructura de líneas entre estos municipios y las áreas de interior que quedaban ahora bajo su influencia. De hecho, las modificaciones en la oferta de servicios no fueron más allá de la inclusión de parada en dichos hospitales y refuerzos en algunas líneas.¹⁰ Inadecuación similar se dio tras la inauguración en 1991 de la Universitat Jaume I en Castelló, que no supuso apenas modificaciones en los servicios, como muestra el caso de la línea Morella-Castelló, cuyos horarios impiden que pueda ser utilizada por los universitarios de els Ports que quieran desplazarse a Castelló.

De este modo, continuaba tanto el descenso de usuarios como el incremento del déficit de explotación de las líneas rurales. La sistematización de las ayudas públicas establecidas por la Conselleria a partir de 1993 alivió en parte esta situación, evitando el cierre de algunas líneas. Sin embargo no se planteó la adopción de ningún tipo de alternativa para la sostenibilidad de los servicios rurales, a pesar que opciones como el transporte a la demanda o la integración de las rutas escolares estaban ya por entonces plenamente vigentes en otras zonas rurales europeas.

Esta inacción a lo largo de las últimas tres décadas ha provocado que las líneas de interior acaben languideciendo, con un tráfico cada vez más reducido y una oferta inadecuada a las necesidades de la población (sirvan los citados casos del Pla de l'Arc y Morella). Las ayudas públicas apenas sirven para cubrir el déficit de explotación, y la suspensión de las mismas con la última crisis económica ha supuesto la supresión de diversas expediciones y el cierre de varias líneas, especialmente en els Ports, Alto Mijares y Alto Palancia. Los únicos avances registrados en los últimos años son meramente testimoniales, como la recuperación del servicio estival entre Alcañiz y la costa o creación de pequeñas líneas que han permitido dar un servicio mínimo (semanal) a núcleos como la Serratella o Vallibona.

En la costa son varios los fenómenos acontecidos en las últimas décadas que deberían haber tenido una importante repercusión en el transporte público. Por una parte, destaca un fuerte crecimiento demográfico de más de cien mil habitantes desde 1991, con el consiguiente incremento de la densidad, concentrándose en la costa ya las tres cuartas partes de la población provincial.

⁹El notable incremento de expediciones en la línea Castelló-Borriol a lo largo de los años 90 responde no tanto al proceso de rururbanización borriolense, sino a la creación de la UJI, como ha quedado patente con la reducción del servicio aplicada tras la entrada en circulación del Tram.

¹⁰Cuatro expediciones directas entre Segorbe y el hospital de Sagunt, posteriormente reducidas a una, y tres entre Castelló y Vinaròs, por la autopista, dirigidas principalmente al personal sanitario.

Paralelamente, se ha producido un intenso proceso de urbanización en diversos municipios costeros, especialmente durante la conocida como burbuja inmobiliaria. Buena parte de estas nuevas áreas urbanizadas están relacionadas directamente con el turismo y las segundas residencias.

Asimismo, como ya se ha comentado, destaca la apertura desde principios de los 90 de importantes núcleos generadores de tráfico como nuevos hospitales (Vinaròs, Vila-real), universidades (Castelló) o centros comerciales periféricos (Castelló, Benicarló-Vinaròs), así como el aeropuerto, cuya influencia se extiende no sólo a las comarcas costeras, sino en buena medida también hasta el interior provincial. Este hecho presenta una fuerte incidencia sobre la movilidad al generar grandes flujos pendulares, como también lo hace la expansión de la industria, que ha tenido lugar a lo largo de las vías de comunicación, tanto sobre las áreas tradicionales (triángulo cerámico) como sobre nuevas zonas anteriormente agrícolas.

Pero como ocurre en el interior, la oferta de transporte público por carretera ha seguido prácticamente la misma dinámica que ya se mencionaba en las décadas anteriores, tanto en los tráficos interior-costa como en los internos de la propia área litoral. La estructura de líneas apenas ha sufrido variaciones a pesar de la aparición de nuevos centros y la apertura de nuevas vías, y lo mismo ocurre respecto a la oferta de servicios.

Las excepciones a esta afirmación son escasas, referidas casi en exclusiva a determinadas líneas a destinos turísticos, con elevado tráfico y marcada estacionalidad, en los que sí se han abierto nuevas líneas y reforzado servicios, en ocasiones de forma considerable.

Tabla 2. IMD en las principales carreteras de Castelló, 1965-2017

Carretera	Tramo	IMD 1965	IMD 1988	IMD 2000	IMD 2017
N-340	Orpesa	4.133	8.572	12.955	8.016
N-340	Alquerías	5.913	17.591	27.658	26.049
N-340	Vinaròs	5.465	10.763	12.653	9.404
AP-7	Castelló	-	11.894	19.222-	14.751
A-7	Moncofa	-	12.970	27.658	48.541
C-223/CV-20	Onda	2.197	6.205	15.130	16.862
C-236/CV-18	Borriana	1.034	5.548	6.371	8.885
C-238/CV-10	Borriol	1.096	4.157	9.841	31.749

Fuente: “Serie histórica de mapas de tráfico”, Ministerio de Fomento [en línea], <https://www.fomento.es/areas-de-actividad/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/mapas-de-trafico/serie-historica-mapas/serie-historica> *Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000*, Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/intensidad-media-diaria> (consultado 8 de noviembre de 2019). Elaboración propia.

Desde aproximadamente el año 2000 algunos municipios han establecido sus propios servicios urbanos, de escasa entidad, con una oferta muy reducida y un tráfico testimonial en la mayoría de ellos. No obstante, en los casos en que se ha invertido en su mejora se han obtenido resultados satisfactorios, lo que muestra la buena respuesta de la ciudadanía. En cambio, los pocos intentos de

creación de servicios entre los núcleos urbanos y algunos polígonos industriales han resultado un completo fracaso.

En un contexto en el que sigue predominando el vehículo particular como elemento base de la movilidad, la combinación del crecimiento de la población y la periferalización de centros de atracción se ha traducido en un incremento del tráfico rodado que llega a superar la propia capacidad de las vías, agravando una problemática que ya venía padeciéndose desde décadas atrás, como se ha ido viendo, y que afecta directamente a los parámetros de los servicios de autobuses. La propia evolución de la IMD así lo muestra. Este comportamiento viene parejo a las cifras de motorización, registrándose en 2018 en Castelló 760 vehículos por cada mil habitantes, un índice superior a la media española, situado en 718 veh./1.000 hab., lo que indicaría una mayor dependencia de los medios privados.¹¹ Este índice de motorización es sensiblemente mayor en los municipios del interior, donde esta dependencia del vehículo particular es casi absoluta.

Y esto a pesar de la inversión en infraestructuras realizada en las últimas décadas en el área de la Plana, con la construcción de nuevas vías (autovía A-7/CV-10) o el desdoblamiento de otras (CV-18, CV-20), que sin embargo se revelan insuficientes para absorber todo el tráfico existente a determinadas horas. En otras zonas de la provincia, como el Baix Maestrat, la actuación en infraestructuras viarias ha sido mucho más escasa.

En relación con el conjunto de España, el gráfico 3 muestra la proporción que algunos parámetros básicos (población, número de líneas, kilómetros de líneas, número de expediciones y número de viajeros) representan en Castelló respecto al total del Estado entre 1961 y 2015. Así, se puede apreciar que mientras se incrementa ligeramente el peso poblacional y el número de líneas, se produce un fortísimo descenso tanto en kilómetros de líneas como en volumen de usuarios. La relación entre estas variables indica un uso del transporte público claramente inferior respecto al conjunto de España, síntoma, entre otros aspectos, de una inadecuada oferta.

Esta situación, territorial, social, económica y ambientalmente insostenible era conocida por la Administración, que a principios de 2000 apostó por la creación de un sistema de transporte público que vertebrara la movilidad en toda la conurbación de la Plana, el área más afectada. Tras especularse con varios sistemas, se acabó optando por un BRT consistente finalmente en un trolebús con circulación sobre plataforma reservada, denominado Tram, que conectaría los distintos municipios de Castelló y su *hinterland*. El proyecto, que en un principio podía parecer interesante, se ha visto finalmente reducido a una única línea de recorrido exclusivamente urbano dentro del término municipal de Castelló, y por tanto con una nula repercusión en el resto de la conurbación o área metropolitana. Su elevado coste, los sucesivos retrasos en su implantación y su desfase

¹¹ Calculado a partir de datos extraídos de “Cifras de población”, INE, [en línea], https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176951&menu=ultiDatos&idp=1254735572981 (consultado 8 de noviembre de 2019) y “Portal estadístico”, DGT, [en línea].

tecnológico han frustrado su expansión, desbaratando el único proyecto de mejora del transporte público existente en la Plana en el último medio siglo.

Gráfico 3. Relación de población, número de líneas, kilómetros de líneas, número de expediciones y número de viajeros entre Castelló y el total de España (*).

(*) No existen datos nacionales para 2015 respecto a los parámetros de nº de líneas, kilómetros y nº de expediciones.

Fuente: “Cifras de población”, INE, [en línea], https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176951&menu=ultiDatos&idp=1254735572981 (consultado 8 de noviembre de 2019), “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, Instituto Nacional de Estadística (INE), [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 28 de octubre de 2018) y “Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal”, INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990 (consultado 25 de octubre de 2018). *Anuario Estadístico 1963*, INE, [en línea], <http://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=1722&tns=8620#8620> (consultado 8 de noviembre de 2019), *Anuario Estadístico 1988*, INE, [en línea], <https://ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=133343&tns=133949#133949> (consultado 8 de noviembre de 2019), *Anuario Estadístico 2000*, INE, [en línea], <https://www.ine.es/prodyser/pubweb/anuario00/00servi.pdf> (consultado 8 de noviembre de 2019), Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, pp. 70, 73 y 111-113; Carlos González Espresati, *Castellón-España en paz*, p. 114; “Resumen de las líneas de transporte de viajeros por carretera”, *Castellón en cifras (1978-1986)*, en Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Castelló (AHCCCS); *Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017; “Projectes de serveis públics de transport de viatgers”, Conselleria d’Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>. (consultado 6 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Caso distinto es el de la ciudad de Castelló, que a lo largo de la primera década de 2000, e independientemente de la implantación del Tram, experimentó una mejora muy significativa de su servicio urbano, parcialmente frustrada por los recortes aplicados a raíz de la crisis económica. Sin embargo, la inversión realizada en los últimos años está permitiendo recuperar la calidad del servicio, con una clara repercusión positiva en las cifras de tráfico.

También fue notable la mejora experimentada en el servicio ferroviario de cercanías entre Castelló y

València (línea C-6) a partir de los años 90, con un progresivo incremento del número de circulaciones que acabó convirtiendo al ferrocarril en el elemento central de la movilidad a lo largo del eje litoral sur. Y aunque en los últimos años los parámetros de este servicio hayan empeorado por las distintas actuaciones llevadas a cabo en este saturado tramo del Corredor Mediterráneo, el servicio ofrecido por el tren sigue siendo muy superior al que puede prestarse mediante autobús, provocándose un trasvase de usuarios a favor del primer medio.

Este papel relevante que el servicio ferroviario lleva desempeñando en la movilidad en el eje litoral sur de la provincia tampoco ha supuesto ningún tipo de adecuación o modificación en los servicios de transporte público por carretera, salvo la supresión de expediciones en las diversas líneas existentes entre la Plana y València. El autobús podría haber ejercido de alimentador de la red ferroviaria, conectando de manera coordinada con el tren localidades próximas al ferrocarril pero que no disponen de estación como la Vall d'Uixó. Estas medidas, planteadas incluso por la propia Administración, no han tenido ningún tipo de desarrollo en la práctica, y las estaciones que podrían haber servido de nodos intermodales, como la de Moncofa, permanecen infrautilizadas y con unos accesos casi impracticables.

La evolución del servicio ferroviario en el litoral norte de la provincia ha sido bien distinta, lo mismo que en el Alto Palancia. La escasez de circulaciones en el Baix Maestrat provocaba que el grueso de desplazamientos tuviera que realizarse por carretera. La naturaleza de pago de la única vía de alta capacidad de la zona, la AP-7, hacía que fuera la carretera N-340 la que acabara absorbiendo el grueso del tráfico, con problemas de saturación y elevada siniestralidad.

Sin embargo, aunque los distintos gobiernos autonómicos han apoyado las históricas demandas de la comarca por una mejora del servicio ferroviario, parece que nunca se han planteado intervenir para mejorar la movilidad de los habitantes del Baix Maestrat, reforzando el servicio de autobuses en el litoral norte de la provincia (actuación que entraría en el ámbito de sus competencias, pues cabe recordar que esas líneas son titularidad de la Generalitat Valenciana). De nuevo otro flagrante caso de inadecuación de la oferta de transporte público a la realidad.

Todo lo expuesto hasta ahora se puede apreciar fácilmente de forma visual en los siguientes mapas. El mapa 1 muestra el año de establecimiento del primer servicio de autobús en cada municipio, distinguiéndose claramente el itinerario de las primeras líneas, la posterior expansión a lo largo de las siguientes dos décadas y la tardía (y en muchas ocasiones efímera) llegada del servicio a algunos de los municipios de interior a finales del siglo XX o incluso ya en el XXI.

Sin embargo, debe tenerse presente que la llegada del primer servicio a un municipio no significa necesariamente que dicha localidad hay dispuesto del mismo de manera ininterrumpida desde entonces. Por ello es necesario complementar la información del mapa 1 con el mapa 2, en el que se muestra la media diaria de servicios de cada municipio en un día lectivo de 2018. Marcados en rojo

se destacan las localidades que no disponen de ningún servicio, a pesar que la mayoría de ellas llegaron a disponer de él en algún momento.

Mapa 1. Año de establecimiento del primer servicio de autobús en cada municipio

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en Archivo General de la Administración (AGA), Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; *H. de C.*, diversos números 1909-1925; Resoluciones de adjudicaciones de líneas, en el *BOE*, diversos números 1939-1986; *DOGV*, 1 de julio de 1998 y 6 de julio de 1998; *BOP*, diversos números 1920-1925. “Nuevo servicio de transporte de pasajeros en autobús”, Ayuntamiento de la Serratella, 17 de abril de 2015, [en línea], <http://laserratella.es/content/nuevo-servicio-de-transporte-de-pasajeros-en-autobus> (consultado 6 de noviembre de 2018). *Convenio Vallibona*, Diputación de Castelló, [en línea], https://www7.dipcas.es/files/858-1020-anexo_documento/CONVENIO_VALLIBONA.doc?download=1 (consultado 27-11-2018). Elaboración propia.

Se observa también la concentración de servicios en determinados municipios de costa (Castelló, Benicàssim, Vila-real y Vinaròs), aunque el número de expediciones para entrar en esta categoría (más de 51 diarias) es relativamente bajo, lo que muestra la debilidad de la oferta de servicios. En todo caso, contrastan fuertemente estos últimos con el número de servicios de muchas localidades de interior (menos de uno diario), registrándose en todo caso en la gran mayoría de municipios menos de cinco servicios diarios.

Mapa 2. Media diaria de servicios interurbanos (no nacionales) en cada municipio en un día lectivo de 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 13 de marzo de 2019). Elaboración propia.

La evolución en cada área se observa en los mapas 3-10, donde se recoge el número de expediciones que se realizaban en cada itinerario en los veranos de 1961 y 2018. Se aprecia claramente el descenso de la oferta en el interior, donde actualmente predominan las líneas discontinuas que representan menos de un servicio diario, así como el incremento de expediciones en determinadas rutas de costa. Téngase en cuenta que la escala empleada en el grosor de las líneas de interior es distinta que en las de la costa.

Los refuerzos aplicados en los últimos meses de 2018 en el servicio ferroviario entre Vinaròs y Castelló contribuyen a solventar esta situación, pese a sus limitaciones. No obstante, si estas mejoras acaban consolidándose, puede volver a repetirse la situación comentada anteriormente respecto al litoral sur, donde la oferta de trenes no viene acompañada de una adecuación de las líneas de autobús para que, mediante servicios coordinados, actúen de alimentadores de la red

ferroviaria. En el Baix Maestrat esto no sólo implicaría mejorar la conexión entre las estaciones y sus respectivos núcleos urbanos en los casos en que estos se encuentran algo separados (Vinaròs, Benicarló-Peníscola), sino que debería permitir que estaciones como la de Vinaròs se convirtieran en el punto de acceso al ferrocarril para todo el interior septentrional.

Mapa 3. Servicios de autobús en el interior norte de la provincia de Castelló en verano de 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

En el Alto Palancia, comarca también servida por el ferrocarril, el servicio ferroviario ha sido igualmente escaso, a pesar de contar con una de las líneas de Cercanías del núcleo de València, la C-5, con un tráfico testimonial y unos parámetros muy poco competitivos. No en vano, este itinerario ha permanecido casi olvidado durante décadas, aunque en un futuro parece que recibirá un impulso al convertirse en parte del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Pese a la escasez de circulaciones, tampoco existe aquí ningún tipo de coordinación intermodal entre los servicios de autobús y los pocos ferroviarios que se realizan, lo que acaba restándole capacidad vertebradora para la comarca.

Mapa 4. Servicios de autobús en el interior norte de la provincia de Castelló en verano de 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 22 de marzo de 2019). Elaboración propia.

En el plano empresarial, el reparto del espacio entre las distintas concesionarias ha permanecido invariable, aunque las principales sociedades (AMSA e HICID) han reforzado su posición respecto al resto. También entre las grandes empresas se produjeron destacados procesos de concentración, con la absorción de la Expreso Segorbina por parte de Herca (perteneciente al grupo valenciano Transvía, de la familia Catalán) y, fundamentalmente, la compra de HICID por parte de la familia Cuevas, propietaria de AMSA. Por su parte, el incremento de las trabas legales para el acceso a la profesión, la escasa rentabilidad y la fuerte competencia frenaron la creación de nuevas empresas, estabilizándose el grupo de las no concesionarias a partir de mediados de los 90 en torno a una decena de sociedades, buena parte de ellas microempresas.

A toda esta situación había que sumar la problemática común a toda la red valenciana de autobuses, constituida por concesiones caducadas desde hace años y prorrogadas sistemáticamente sin una correcta adecuación a las necesidades reales ni a la legislación vigente. Indefectiblemente, esto repercutía negativamente en los servicios, causando perjuicios tanto a los usuarios (frecuencias

inadecuadas, nula coordinación, falta de expediciones y de cobertura) como en las concesionarias, que debían hacer frente a unas obligaciones sin contar con la adecuada financiación y en un contexto de inseguridad jurídica.

Mapa 5. Servicios de autobús en el interior sur de la provincia de Castelló en verano de 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

En el año 2018, en plena realización de la tesis, se presentaron a información pública los nuevos proyectos de servicios de transporte de viajeros por carretera de la Comunidad Valenciana, redactados por la Conselleria d'Habitatge, lo que suponía el inicio de un esperado y sucesivamente postergado proceso de renovación del mapa concesional valenciano, paralelo al que se está planteando en otras comunidades autónomas. Ante el cambio que estos proyectos podían representar sobre el objeto de estudio, se tuvo que realizar un análisis de los mismos.

Este nuevo proyecto, ahora ya aprobado y a la espera de su licitación, reconoce explícitamente la veracidad de la hipótesis defendida en esta tesis: «el sistema vigente obedece a un modelo obsoleto, diseñado a base de criterios y necesidades de hace más de 50 años, que evidencia carencias y disfuncionalidades con la realidad de la sociedad actual».¹²

¹²Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló, p. 5.

Mapa 6. Servicios de autobús en el interior sur de la provincia de Castelló en verano de 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 22 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Ante esta situación, estos proyectos plantean diversas actuaciones que efectivamente aportan soluciones y mejoras. Entre las principales destacan las siguientes:

- Planteamiento de concesiones zonales además de las lineales.
- Adaptación a la legislación vigente.
- Introducción de medidas de compensación económica a las concesionarias.
- Adopción de medidas específicas para el medio rural, como transporte a la demanda e integración de rutas escolares.
- Total cobertura territorial, aprovechando las posibilidades de las alternativas señaladas en el punto anterior.
- Planteamiento de una futura unificación tarifaria.
- Introducción de sistemas de ayuda a la explotación (SAE).
- Mejora de las conexiones con algunos centros de referencia, especialmente la UJI.
- Mejoras en la oferta de diversas líneas.

Mapa 7. Servicios de autobús en el litoral norte de la provincia de Castelló en verano de 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

Sin embargo, aunque plantea algunas novedades y resuelve determinados problemas, mantiene en gran medida el mismo esquema de líneas anterior, con algunas de sus carencias e inadecuaciones. Las deficiencias detectadas se han desarrollado más específicamente en los capítulos precedentes, pero podrían resumirse en las siguientes:

- Insuficiencia de las conexiones en el ámbito de la Plana y zonas limítrofes con grandes flujos pendulares de tráfico y problemas de saturación de las vías (carreteras de l'Alcora y Onda, principalmente) que impiden convertir al autobús en una alternativa a los medios privados.

Mapa 8. Servicios de autobús en el litoral norte de la provincia de Castelló en verano de 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: Altaba: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; AMSA: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 22 de marzo de 2019). Elaboración propia.

- Escasa coordinación intermodal en estaciones distintas a la de Castelló, especialmente con los servicios de Cercanías de RENFE.
- Escasa o nula oferta entre determinados centros de referencia y algunas localidades de su área de influencia.
- Pese a que los reconoce en el estudio previo, no atiende algunos flujos de tráfico (entre el Alto Palancia y Castelló, o entre la Plana Baixa y València), de manera que no son atendidos por ningún servicio.

Mapa 9. Servicios de autobús en el litoral sur de la provincia de Castelló en verano de 1961

Fuente: “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)061, 1952-1970; “Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana”, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, 1962. Elaboración propia.

- No tiene debidamente en cuenta los flujos existentes en zonas fronterizas del territorio, ni introduce nuevas rutas que permitan incrementar las comunicaciones entre las distintas áreas operativas ni los principales ejes, especialmente en el interior y prelitoral.
- No modifica el esquema de líneas existente, ni siquiera en las zonas más densamente pobladas. En este sentido, la anulación de cualquier proyecto de ampliación de la red del Tram no ha ido acompañada de modificaciones o refuerzos en los servicios de autobuses de la conurbación de la Plana.
- La inminente licitación de las nuevas concesiones ha generado importantes movimientos empresariales, en los que los principales grupos han buscado reforzar su posición y expandir su área de operaciones, absorbiendo diversas empresas, hasta llegar a la actual situación prácticamente de duopolio en la provincia, con la integración en el grupo Transvía de las empresas AVSA y Furió y la expansión por otras provincias del grupo ligado a la familia Cuevas.

Mapa 10. Servicios de autobús en el litoral sur de la provincia de Castelló en verano de 2018

Fuente: Empresas concesionarias [en línea]: AVSA: <http://avsa.es/Horarios.aspx>; Furió: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>; Herca: <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; HICID: <http://www.hicid.es/ec/>; HIFE: <http://hife.es/es-ES/Paginas/8> (consultado 22 de marzo de 2019). Elaboración propia.

Con todo lo expuesto hasta ahora, sería posible hablar de un fracaso del transporte público en Castelló, debido fundamentalmente a dos grandes razones, en función de si el medio es rural o urbano:

En el medio rural la exigua oferta hace que el transporte público no sea en la mayoría de casos una opción de movilidad, ni siquiera para la población cautiva, que debe recurrir a desplazarse en medios privados o, directamente, abandonar el territorio y establecerse en los centros de referencia.

En el medio urbano, pese a que la oferta de servicios es sensiblemente superior, las deficiencias que el transporte público generalmente presenta en determinados parámetros básicos (cobertura, frecuencia, velocidad...) hace que no represente una alternativa a los medios privados, al no ofrecer su uso ninguna ventaja frente a estos.

El resultado, una gran dependencia del vehículo particular que acaba redundando negativamente en la propia habitabilidad del medio urbano y en el agudizamiento del ya grave problema del despoblamiento del medio rural.

Conclusiones

La que se ha resumido en el anterior capítulo, y se ha desarrollado a lo largo de todo el trabajo, sería la situación del transporte público colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castelló en el momento en que se planteó y se inició la realización de la presente tesis.

Ante esta situación, surgía la pregunta que ha marcado la mayor parte de la investigación: la red de transporte público de viajeros por carretera de la provincia de Castelló, ¿conserva principalmente un esquema heredado de los tiempos en que dicha red fue configurada, o responde a la actual situación demográfica y los presentes flujos de movilidad?

Aunque a grandes rasgos la contestación podía parecer obvia a favor de la primera opción, no sólo había que justificar dicha afirmación, sino también determinar en qué grado y en qué aspectos concretos subsistía un esquema obsoleto y en qué otros se había producido una adaptación. Este análisis permitiría, a su vez, realizar un diagnóstico de las deficiencias y disfuncionalidades de la oferta actual, proponiendo posibles soluciones dentro del campo de estudio de esta investigación.

Una vez analizada la evolución histórica de la red de autobuses, así como de los diferentes condicionantes sociales, demográficos o de poblamiento, se puede afirmar que se mantiene una red pública obsoleta, desarrollada históricamente en base a criterios y necesidades muy diferentes de los actuales, pocas veces adaptada a los cambios acaecidos. Más aún, se puede afirmar que las escasas modificaciones han tenido en algunos casos (especialmente las aplicadas en el medio rural) un cariz negativo y contraproducente (supresión de servicios ante el descenso de usuarios por la despoblación), mientras que las mejoras en la oferta de otros servicios (localizados casi exclusivamente en la costa) han sido indefectiblemente insuficientes.

En el medio rural, el proceso de expansión de servicios reiniciado a partir de los años 50, cuando la situación económica de las concesionarias lo permitió, se vio truncado la siguiente década por el agudizamiento del éxodo rural, que redujo considerablemente el volumen de viajeros de las líneas de interior, volviéndolas en muchos casos deficitarias. Esta situación, en unos servicios explotados a riesgo y ventura de las empresas, frenó cualquier proyecto de mejora. Desde entonces, en los casos en los que se ha intervenido sobre el transporte público, las actuaciones se han dirigido más hacia la supresión de servicios o la concesión de exiguas ayudas que hacia la adopción de medidas y aplicación de reformas que garanticen su sostenibilidad. De esta manera se ha alcanzado una situación actual en la que el transporte público no garantiza una movilidad digna en un interior

gravemente afectado por el éxodo rural y la despoblación y con una alta tasa de población cautiva. Por su parte, en la costa, la precaria situación de las empresas, gravemente afectadas por el descenso de usuarios antes apuntado, unida a la falta de voluntad política, ha impedido que el transporte público se adapte y responda a los actuales y densos flujos de movilidad, conservando, salvo en contadas excepciones, los mismos itinerarios y servicios desde hace décadas, no representando una alternativa real a los medios privados que permita reducir la dependencia de estos, la elevada intensidad de circulación y los problemas asociados a esta (siniestralidad, colapso de infraestructuras, contaminación...).

Los nuevos proyectos de servicios de transporte público de viajeros, aunque resuelven parte de la problemática actual y suponen una mejora en la oferta de servicios, especialmente en el interior, no plantean grandes cambios ni solucionan, por tanto, los problemas de movilidad existentes. No resultan lo suficientemente ambiciosos como para que el transporte público (el autobús en este caso) pueda aspirar a convertirse en una alternativa a los medios privados, absorbiendo parte de estos tráficos y contribuyendo a aliviar los graves problemas ambientales y de congestión de las vías existentes actualmente en el litoral.

En cuanto al sector provincial del transporte público colectivo de viajeros por carretera, su evolución igualmente se ha resumido en el capítulo anterior y desarrollado a lo largo de la tesis. La tendencia a la concentración empresarial ha estado siempre presente a lo largo de toda su existencia, con algunos periodos de surgimiento de nuevas empresas, respondiendo a necesidades del mercado no cubiertas. Así, tras una etapa inicial marcada por una eclosión de empresas (años 20), se produjo un proceso de concentración en el que se consolidan las sociedades que dominarán el mercado provincial en el futuro. La Guerra Civil, si bien contribuye a este hecho, no parece resultar tan determinante como se había supuesto.

A partir de los años 60, coincidiendo con el inicio de la crisis de los servicios regulares y el auge de los discrecionales, se asiste a una nueva fase de surgimiento de microempresas centradas en este último tipo de servicios, que las antiguas concesionarias no consiguen cubrir adecuadamente. Sin embargo, tras este nuevo periodo de eclosión, que se alarga durante dos décadas, se vuelve a producir un nuevo proceso de concentración cada vez más marcado, en el que dos grandes grupos familiares han acabado tomando el control del sector, tendencia que se ha agudizado en los últimos años.

La tendencia actual, pues, parece indicar que se avanza hacia un duopolio entre estos dos grandes grupos regionales, ligados respectivamente a las familias Catalán y Cuevas. Sin embargo, toda esta situación podría verse profundamente alterada en un breve plazo tras la celebración de los próximos concursos de adjudicación de concesiones, que podrían suponer la entrada de nuevos grupos nacionales e internacionales que tienen opciones de hacerse con el mercado provincial. La situación

de mayor incertidumbre la atraviesan las pequeñas sociedades y microempresas supervivientes, con un futuro complejo que pasa por la especialización y la cooperación.

Los anteriores párrafos representan una síntesis de las respuestas que tras la realización de la tesis se han podido dar a las preguntas de investigación planteadas en el momento de iniciar este trabajo. De esta manera se puede afirmar que se cumplen, con pequeños matices en algunos casos, todas las hipótesis.

Se ha demostrado que la red actual corresponde en gran medida a un modelo obsoleto, como ya se reconoce en el estudio de los proyectos de concesiones de servicios de viajeros por carretera.¹ También se ha comprobado cómo el proceso de despoblación del interior no sólo supuso el cese de la introducción de mejoras en esas líneas, sino un paulatino recorte de servicios, mientras que en la costa las mejoras aplicadas han sido siempre inferiores al incremento demográfico. Por último, resulta evidente la actual tendencia hacia el duopolio, si bien la futura licitación en subasta pública de las nuevas concesiones abre un escenario de gran incertidumbre, especialmente si se atiende a lo acontecido en otras regiones españolas ante situaciones similares.

En cuanto a los objetivos, se han alcanzado también todos los propuestos. Puesto que resultaría reiterativo su enumeración, sólo se hará mención el referente a la proposición de mejoras y soluciones a los problemas que hayan podido detectarse en la actual oferta de servicios.

En este caso cabe indicar que, puesto que las actuaciones a realizar para solventar la actual problemática deberían tener en cuenta, además de los factores geográficos e históricos aquí tratados, otros de diversa índole (técnica, organizativa, económico-financiera, etc.) no se han incluido en este trabajo propuestas concretas de actuación, ya que sobrepasarían su objeto de estudio y correrían el riesgo de no contemplar todos los factores implicados. Por ello, se ha limitado a señalar las carencias detectadas y los aspectos en los que se ha percibido una inadecuación a partir de la evolución histórica del contexto provincial.

Lo relativamente poco frecuente que resulta abordar el estudio del transporte desde perspectivas históricas o geográficas hace que sean numerosas las líneas de investigación sobre el tema. Seguramente la más interesante sería la de realizar estudios similares al presente en otros ámbitos geográficos (otras provincias o comunidades autónomas), un ámbito que permanece prácticamente sin abordar y que permitiría establecer estudios comparativos entre los distintos territorios, solventando una de las principales carencias de esta tesis.

Por otra parte, este trabajo, unido a otros que desde otras disciplinas (ingeniería, principalmente), se realizaran sobre el mismo objeto, aportaría una visión mucho más global de la problemática del

¹*Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló*, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, p. 5, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742840/Projecte+CV-001MorellaVinar%C3%B2sCastell%C3%B32003.pdf/4f9b44cd-c2ac-4fa9-8603-336a0ca45537> (consultado 5 de junio de 2019).

transporte público castellonense, pudiéndose así proponer soluciones interdisciplinarias y realistas, sólidamente fundamentadas, que significaran realmente una mejora en la calidad de vida de la población.

El papel del transporte público resulta clave tanto en áreas rurales como urbanas. En el medio rural, la baja densidad de población y la ausencia de marcadas matrices de origen-destino, entre otros factores, impiden que el transporte público pueda convertirse en una alternativa real a los medios privados, que por otra parte no causan los problemas de contaminación y congestión registrados en las concurridas áreas costeras. No obstante, el papel del transporte público rural se vuelve fundamental para garantizar la equidad territorial y la movilidad a la población cautiva, cada vez más abundante en el interior, permitiendo el acceso a los servicios y centros de referencia. La incorrecta satisfacción de estas necesidades básicas de movilidad acaba comportando el abandono del medio de este sector de la población, agravando la insostenible sangría demográfica que padecen estas áreas.

En el medio urbano, con una fuerte concentración demográfica, el uso indiscriminado de medios privados acaba provocando una gran intensidad de circulación, congestión viaria y una elevada contaminación ambiental, en detrimento de la calidad de vida de sus cada vez más numerosos habitantes. Ante esta situación, el transporte público debe aspirar a convertirse en una alternativa al vehículo particular, ofreciendo para ello unos exigentes parámetros de cobertura, frecuencia o velocidad comercial, que lo conviertan en una opción de movilidad para el ciudadano.

En definitiva, bien sea para garantizar la movilidad o como alternativa a los medios privados, el transporte público debe adecuarse debidamente a realidad. Esto afecta tanto a la cobertura territorial y la estructura de líneas como a la oferta de servicios, horarios y expediciones, que deben responder a las necesidades de movilidad de la población. Todo ello, además, debidamente diseñado para permitir la máxima eficiencia sin afectar a la calidad del servicio.

Por ello resulta absolutamente inaceptable que un mapa y oferta de servicios haya perdurado sin grandes variaciones desde los tiempos de creación de dichos servicios en la primera mitad del pasado siglo, generando un modelo obsoleto y disfuncional.

Todo apunta a que la futura (y aparentemente imparable) generalización de los vehículos propulsados por energías alternativas a los combustibles fósiles resolverá en gran medida el problema de las emisiones contaminantes en las ciudades, lo que en principio podría llevar a algunos a optar por el uso de vehículos privados en detrimento del transporte público, al minimizarse el impacto ambiental.²

Sin embargo, el problema de las emisiones es sólo uno de los asociados al uso de medios privados

²Aunque la ulterior solución dependerá de la procedencia de la electricidad empleada, pues si esta procede de fuentes no renovables solamente implicará una deslocalización de las emisiones, una situación en la que, de nuevo, el medio rural será el principal perjudicado.

en el ámbito urbano. Junto a él se encuentra también el de la saturación de las infraestructuras viarias, que no quedará resuelto con la implantación de los vehículos propulsados por energías limpias. Por ello, en el nuevo escenario que comienza a vislumbrarse, el papel del transporte público continuará siendo imprescindible, tanto para garantizar la movilidad a la población cautiva, como por ser el único que permite absorber grandes volúmenes de desplazamientos sin comprometer la capacidad de las vías, impidiendo el colapso de la infraestructura, especialmente en el medio urbano.

Ciertamente convertir el transporte público en una alternativa a los medios privados implica una fuerte inversión pública y una decidida apuesta política mucho más amplia y no siempre bien recibida a priori. Sin embargo, como se ha demostrado en esta tesis al estudiar el caso del servicio urbano de Castelló, este incremento del gasto público, si está bien aplicado y se traduce en una mejora perceptible de los parámetros básicos del servicio, obtiene a medio y largo plazo una respuesta en el tráfico porcentualmente más elevada que la inversión realizada. A esto se suman otros factores como el ahorro que supone la reducción del número de vehículos en circulación (menor gasto en combustibles e infraestructuras, disminución de atascos y contaminación), así como las mejoras en la habitabilidad del territorio.

Apostar por el transporte público es, por tanto, una inversión socialmente rentable, habida cuenta de su papel fundamental para garantizar la conectividad y la equidad territorial, generar opciones de futuro y disminuir la desigualdad. A ello espera contribuir este trabajo.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ARCHIVOS

Archivo General de la Administración (AGA)

Fondo Obras Públicas

Expedientes de Concesión de Servicios de Transporte por Carreteras

Archivo del Reino de València (ARV)

Fondo de Tráfico

Archivo Histórico Provincial de Castelló (AHPC)

Fondo Hacienda

Fondo Tráfico

Fondo Transportes

Archivo de la Diputación de Castelló

Red de Trolebuses de la Plana

Archivo Histórico Municipal de Castelló (AHMC)

Libros de Actas de la Comisión Permanente

Libros de Actas del Pleno

Guías Comerciales

Archivo Municipal de Borriana (AMB)

Libros de Actas de la Comisión Permanente

Libros de Actas del Pleno

Archivo Municipal de Vila-real (AMV-R)

Fondo Abastecimiento

Fondo Cultura

Archivo Municipal de Vinaròs (AMV)

Padrón de Automóviles

Patentes de Circulación

Archivo Histórico de la Cámara de Comercio de Castellón (AHCCCS)

Anuarios Estadísticos

Censos Electorales

Memorias Anuales

Archivo de la Asociación Turolense de Amigos del Ferrocarril (ATAF)

Horarios-Guía de Ferrocarriles

Libros-Itinerario de RENFE.

Archivo particular de Enrique Andrés Gramage

Horarios-Guía de Ferrocarriles

Archivo Levante de Castelló

Fondo fotográfico

Registro Mercantil de Castellón (RMC)

Estatutos de sociedades mercantiles

Registro Mercantil de València (RMV)

Estatutos de sociedades mercantiles

Jefatura Provincial de Tráfico de Castelló (JPT)

Fichas de matriculaciones

Centre de Documentació de la Gabella

Fondo Carroceros

Biblioteca del Museo Vasco del Ferrocarril

Fondos varios

Biblioteca de l'Automòbil Salvador Claret

Anuarios automovilísticos

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

ABC, 1927, 1962.

Acción, diario de Teruel y su comarca, 1932.

Autobuses & Autocares, 2003-2016.

Benicarló Actual, 1973-1975.

Boletín de Información Municipal de Castellón (BIM), 1989.

Diario de Castellón, 1925.

El Mundo, 2015.

El País, 1998, 2015, 2016.

El Servol, 1996.

Heraldo de Castellón, 1909-1938.

Heraldo de Madrid, 1918, 1935.

La Correspondencia de España, 1914.

La Vanguardia, 1923, 1928, 1931, 1952.

Las Provincias, 2016.

Levante de Castelló, 2017, 2018.

Levante-EMV, 2018.

Mediterráneo, 1938-2019.

Nexo Bus, 2007, 2008, 2009, 2010, 2019.

Penyagolosa, 1980.

Revista de Castellón, 1914.

Revista Fenebús, 1998.

Revista Vallivana, 1946.

Revista Viajeros, 2013, 2018, 2019.

SoloBus (1999)

Veu de la Plana, 1916.

Vinaròs. Setmanari d'informació local, 1979, 1990, 1991, 1992, 1997.

Vinaroz. Semanario de divulgación e información local, 1968, 1973, 1974.

FUENTES LEGISLATIVAS

Diario Oficial de la Comunidad Europea (DOCE), 1985.

Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), 2009.

Gaceta de Madrid, 1857-1936.

Diario Oficial del Ministerio de la Guerra, 1912.

Diario Oficial del Ministerio de Marina, 1941.

Boletín Oficial del Estado (BOE), 1936-2019.

Boletín Oficial de Aragón (BOA), 1988, 1989, 1993, 1997, 2001, 2003, 2007.

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC), 2006, 2011, 2015.

Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV), 1986-2019.

Boletín Oficial de la Provincia de Castellón (BOP), 1920-2016.

Boletín Oficial de la Provincia de València (BOP-V), 1923.

Boletín Oficial de la Propiedad Industrial, 2011.

Boletín Oficial del Registro Mercantil (BORME), 2014

FUENTES CARTOGRÁFICAS

- Firestone Hispania, S.A.
 - Mapa de Carreteras de España 1956
- Instituto Geográfico Nacional
 - Mapa Provincial de Castellón, 1988

- Mapa Provincial de Castellón, 1993
- Mapa Provincial de Castellón, 2011
- Mapa Topográfico Nacional MTN50, 2007
- Institut Cartogràfic Valencià.
 - Mapa Físico de la Comunidad Valenciana
- Centro Nacional de Información Geográfica.
 - "Redes de Transporte-Centro de Descargas"
- Carbó, Francisco: *Conoce tu ciudad y su término municipal*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2003, pp. 18-21.
 - *Plano de la ciudad de Castelló sobre 1926*
 - *Plano de la ciudad de Castelló de 1963*
 - *Plano de la ciudad de Castelló de 1975*
 - *Plano de la ciudad de Castelló de 1988-1996*
- Ayuntamiento de Castelló.
 - Plano de los recorridos de las líneas urbanas de Castelló

BIBLIOGRAFÍA

Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2016.

Agenda Castellón 73, Diputación Provincial de Castellón, Castelló, 1973.

Aguilar Civera, Inmaculada (Coord.): *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, Conselleria d'Infraestructures i Transports, València, 2007.

_____: *El TRAM de Castellón. Un paseo por la ciudad*, Conselleria d'Infraestructures i Transport, València, 2008.

_____: *Guía de puertos de la Comunitat Valenciana*, Conselleria d'Infraestructures i Transports, València, 2011.

_____(Coord.): *Castellón, un territorio en comunicación. De la diligencia al TRAM*, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, València, 2013.

Aguilar Civera, Inmaculada y Javier Vidal Olivares (Coords.): *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports y Fundación Ferrocarriles Españoles, València, 2002.

Almanaque popular. Guía de Castellón y su provincia, Imprenta Arbona, Castelló, 1909.

Albiol Vidal, Sebastián: *Esplendor y declive económico de Vinaròs (1875-1931)*, Caixa Rural Vinaròs, Vinaròs, 2007.

- Albiol Vidal, Sebastián y Agustín Delgado Agramunt: *Benassal, los años dorados*, Edicions Servol. Vinaròs, 2016.
- Alemaný Llovera, Joan y Jesús Mestre i Campi: *Los transportes en el área de Barcelona: diligencias, tranvías, autobuses y metro*. L'Avenç, Barcelona, 1986.
- Almuni i Balada, Victòria: *La Sénia, societat i economia*, Onada Edicions, Benicarló, 2009.
- Anuario 1987*, Dirección General de Tráfico, Madrid, 1988.
- Anuario 1998*, Dirección General de Tráfico, Madrid, 1999.
- Anuario Automovilista de España 1950*, SA Horta IE, Barcelona, 1950.
- Anuario Automovilista de España 1963-1964*, SA Horta IE, Barcelona, 1963.
- Anuario Automovilista de España 1965-1966*, SA Horta IE, Barcelona, 1965.
- Anuario Automovilista de España 1969-1970*, SA Horta IE, Barcelona, 1969.
- Anuario de la industria y el comercio. Guía de Castellón y su provincia*, Imprenta Barberá y Bastida, Castelló, 1910.
- Anuario de la industria y el comercio. Guía de Castellón y su provincia*, Imprenta Barberá y Bastida, Castelló, 1913.
- Anuario Guía 1924*, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1924.
- Anuario Guía 1928*, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1928.
- Anuario Guía 1929*, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1929.
- Anuario Guía 1936*, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1936.
- Anuario General del Automóvil 1946*, Gráfico-Editorial, S.L., Barcelona, 1946.
- Anuario-Guía 1929*, Automóvil-Comercio, Madrid-Barcelona, 1929.
- Anuario-Guía 1936*, Automóvil-Comercio, Madrid-Barcelona, 1936.
- Araque Jiménez, Eduardo: "Orígenes y desarrollo del turismo en el Protectorado Español del norte de Marruecos", *Cuadernos de Turismo*, nº 36, 2015, pp. 55-77.
- Ariño Planchería, César: *De Hispano a Pegaso: 100 años de transporte público en España*, autoedición del autor, Barcelona, 2008.
- Arquimbau, José María: *El Colegio Universitario de Castelló (El CUC)*, Diputación de Castelló y Universitat Jaume I, Castelló, 2009.
- Badía, Ricardo y Eugenio Climent: "Transporte regular interurbano de viajeros en autobús: propuesta de reordenación para Aragón", en *Transportes, movilidad y nuevas estrategias regionales en un mundo en postcrisis. VIII Congreso de Geografía de los Servicios*, Asociación de Geógrafos Españoles, Sevilla, 2018, CD-ROM, pp. 183-188.
- Baila Pallarés, Miquel A.: *Lloc, Vila i Ciutat: evolució urbana de Vinaròs (segles XIII-XX)*, Antinea, Vinaròs, 2008.

- Barreda, Pere Enric: "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures a Benassal el 23 de maig de 1913", *Boletín del Centro de Estudios del Maestrazgo*, nº 55-56, julio-diciembre 1996, pp.144-172.
- Bellés, Salvador: *Mis amigos y otros seres humanos*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2014.
- Bellido Rubert, Manuel: *Guía comercial de Castellón 1922*, Editorial Diario de Valencia, València, 1922.
- _____: *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, Imprenta Barberá, Castelló, 1925.
- _____: *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, Imprenta Barberá, Castelló, 1929.
- _____: *Guía general de Castellón 1947*, Imprenta Mialfo, Castelló, 1947.
- _____: *Guía general de Castellón 1948*, Imprenta Mialfo, Castelló, 1948.
- Bengoechea Morancho, Aurelia; Salvador del Saz Salazar y Ana María Fuertes Eugenio: "Valoración social de la autovía de acceso al Grao-Puerto de Castellón", *Revista valenciana de economía y hacienda*, nº 9, 2003, p. 68.
- Braçe, Olta; Marco Garrido Cumbreira, David Gálvez Ruiz y Enrique López Lara: "Evaluando la influencia de la dispersión urbana en la elección de modos de transporte", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº75, 2017, pp. 497-507.
- Burgueño Rivero, Jesús: "Modificacions del mapa provincial espanyol des de 1834", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, vol. V, nº 24, 1990, pp. 13-35.
- Camañes Monserrate, Luisa: *Portell. Usos y costumbres, desde el siglo XIX al XX*, Artes Gráficas, Castelló, 1990.
- Carbó, Francisco: *Conoce tu ciudad y su término municipal*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2003.
- Castelló poble a poble*, PECSA, Castelló, 1996, dos tomos.
- Castellón 78*, Cicerón Castellonense, Castellón, 1978.
- Castellón en cifras (1978-1986)*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castelló, Castelló, 1987.
- Celma Querol, Joaquín: "Las fiestas de mayores de 1930-2000", *Lo Senienc*, nº397, abril de 2014, p. 17.
- Cerezo Rabadán, Hermenegildo y Empresa Municipal de Transportes de Valencia: *Tranvías, trolebuses y autobuses - la Empresa Municipal de Transportes de Valencia*. EMT, Valencia, 2006.
- Cuevas Julve, Vicente: *Historia de una restauración*, Autos Mediterráneo, Castelló, 2010.
- Desplazarse en la ciudad*, International Association of Public Transport (UITP), Bruselas, 2001.
- Delgado Agramunt, Agustín: *Vinaròs, sus hombres, sus nombres*, Antinea, Vinaròs, 1996, tomo II.
- Delgado Urrecho, José M^a y Luis Carlos Martínez Fernández: "El transporte a la demanda como sistema de movilidad alternativo en áreas rurales de baja densidad demográfica: el caso de Castilla y León", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 72, 2016, pp. 195-220.

- Chust, Manuel (Dir.): *Historia de Castellón*, Editorial Prensa Valenciana, Castellón, 1992, (dos tomos).
- Ciuró Gabarro, Joaquim: *Historia del automóvil en España*, Ceac, Barcelona, 1970.
- Coronado Tordesillas, José M^a; Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández: "El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector", *Revista de Historia Industrial*, nº 52, 2013, pp. 111-137.
- Cuéllar Villar, Domingo: *Los transportes en el sureste andaluz (1850-1950)*, *Economía, Empresas y Territorio*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2003.
- De la Torre, Victoriano: *Carnet-Castalia. Guía de la Industria, Comercio y Profesionales de Castellón de la Plana y su Provincia*, Imprenta Mialfo, Castelló, 1953.
- Doménech Carbó, Antonio: *Los tranvías de Valencia. Transporte y estructura urbana 1876-1970*, Conselleria d'Infraestructures i Transport, València, 2007.
- El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1999.
- Escrib Barberá, José: *El espacio rural de Atzeneta*, Colegio Universitario de Castellón, Castelló, 1984.
- Estudio sobre el transporte colectivo urbano en autobús de las ciudades españolas 2012*, Asociación Nacional de Transportes Urbanos Colectivos de Superficie, 2013.
- Ferrer de Almenara, Sergio: *El Grao, mi Grao*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2001.
- _____: *¿Desde cuándo en el Grao?*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2005.
- Ferreras, Enric: *TUGSAL, 30 anys*. TUGSAL, Badalona, 2015.
- Gascó Sidro, Antonio J.: *Crónica de Castellón*, Ayuntamiento de Castelló, 2014.
- Georgano, G. N. y G. Marschall (Eds.): *The Complete Encyclopedia of Commercial Vehicles*, Motorbooks International, Osceola, Wisconsin (EE.UU.), 1979.
- Gimeno Sanfeliu, M^a Jesús (Dir.): *La provincia de Castellón*, Diputación de Castellón, Castelló, 1999.
- Giner Jiménez, Antonio y Juan Luis Porcar Orihuela (Coords.): *El temps perdut. Memòria històrica de Vistabella*, Universitat Jaume I, Castelló, 2004.
- Gómez Benedito, Vicente (Coord.): *Cien años de tren en el Alto Palancia, 1898-1998*, Instituto de Cultura Alto Palancia y Fundación Bancaja Segorbe, Segorbe, 1999.
- _____: "Los desplazamientos pendulares por motivos laborales en el Alto Palancia", en *Las comarcas de interior: una perspectiva demográfica: ponencias y comunicaciones de las jornadas celebradas en 2001 en Segorbe (Castellón)*, Instituto de Cultura Alto Palancia/Seminari d'estudis de la població del País Valencià, Segorbe, 2007, pp. 199-216.
- Gómez Puente, Marcos: *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, Airlex, Madrid, 2011.
- González Espresati, Carlos: *Castellón-España en paz*. Junta Interministerial, Madrid, 1964.

- González Tascón, Ignacio: *Historia del transporte en España*, Ediciones del Umbral, Madrid, 2005.
- Gonzalo Rogel, Esteban; Xavier Jiménez Belenguer, Enrique Andrés Gramage, Juan Peris Torner y Fernando Monroy Peña: *150 años de la llegada del ferrocarril a Castellón*, Federación de Amigos del Ferrocarril de la Comunidad Valenciana, Diputación de Castellón, Castelló, 2013.
- Gray, George E. y Lester A. Hoel, (Eds): *Public Transportation*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey (EE. UU.), 1992.
- Grup d'Estudis dels Ports, *Guia Bibliogràfica de la comarca dels Ports*, Edicions dels Ports, Morella, 1990.
- Grup de recuperació de la memòria històrica del segle XX de Benassal, *Benassal segle XX*, 4 colors, Vinaròs, 2004.
- Guía comercial de Castellón 1921*, Imprenta Armengot, Castelló, 1921.
- Guía comercial de Castellón 1923*, Imprenta Emilio Roca, Castelló, 1923.
- Guía comercial de Castellón 1926*, Imprenta Ortega, València, 1926.
- Guía comercial de Castellón 1935*, Imprenta Mas, Castelló, 1935.
- Guía comercial de Castellón 1936*, Imprenta Mas, Castelló, 1936.
- Guía comercial de Castellón 1941*, Imprenta Mas, Castellón, 1941.
- Guía comercial de Castellón de 1954*, Imprenta Albella, Castelló, 1954.
- Guía comercial de Castellón de 1972*, Ediciones Val-Cor, València, 1972.
- Guía de Els Ports Maestrat*, Instituto de Desarrollo Comunitario Comunidad Valenciana, s.d.
- Guía Oficial de Castellón y su provincia y almanaque para 1890*, Imprenta Venancio Soto, Castelló, 1890.
- Guía telefónica 1983/84. Provincia de Castellón*, Compañía Telefónica Nacional de España, nº 27, 50ª edición, 1983.
- Guía telefónica Castellón 90/91*, Compañía Telefónica Nacional de España, nº 12, 55ª edición, 1990.
- Guía Tiris de la provincia de Castellón 1931*, Tiris, València, 1931.
- Guía Tiris de la provincia de Castellón 1932*, Tiris, València, 1932.
- Guía urbana e informativa, comercial y turística de Castellón*, Editorial Andújar, València, 1992.
- Gutiérrez Gallego, José Antonio; Enrique Eugenio Ruiz Labrador y Francisco Javier Jaraiz Cabanillas: "Propuesta metodológica para el diagnóstico del autobús urbano en ciudades medianas-pequeñas", *Cuadernos de Geografía*, nº 98, 2016, pp. 45-66.
- Hanson, S. y G. Giuliano (Eds.): *The geography of urban transportation*, The Guilford Press, Nueva York, 2004.
- Haya Segovia, Vicente: *Cien años de transporte en Sevilla*, Transportes Urbanos de Sevilla, Sevilla,

1988.

Herederos de Jacinto Altaba, "Historia de la empresa: Automóviles Altaba, S.L." (inédito), Vilafranca, s.f.

Horario de Trenes, RENFE, Madrid, 1985.

Horario-Guía de Ferrocarriles, líneas aéreas y marítimas y autobuses de línea, nº 286, Graf, Madrid, abril 1963.

Itarte i Vericat, Francesc y Joan Josep Garrit i Callarisa: "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", *Rails*, nº 12, 1998, pp. 75-97.

La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990, HIFE, Barcelona, 1991.

Lage Marco, Manuel y Christian Manz: *Hispano-Suiza/Pegaso : un siglo de camiones y autobuses*, Lunweg, Barcelona, 1992.

Lage Marco, Manuel, José Feliu et al.: *El automóvil en España*, Susaeta, Madrid, 2015.

Libro-Itinerario, RENFE, Madrid, 1987.

Llorente Rosselló, Emili: "La fundació de la Cambra de Comerç de Tortosa", *Quaderns de l'Ebre*, nº 1, Tortosa, 2010, p. 12.

López Díaz, Teodoro: *Caudiel, Crónica del siglo XX*, Diputación de Castelló, Castelló, 2009.

López Lara, Enrique: "Evolución y estructura empresarial y territorial de la red de transporte público de viajeros por carretera de Cádiz. Hacia una racionalización del sistema de movilidad de la población", *Cuadernos de Geografía y Ordenación del Territorio*, nº 2, Universidad de Cádiz, 1991, pp. 93-106.

López Quiroga, Julio: "El transporte de viajeros por carretera. El contrato de pasaje. El contrato de viaje combinado". (Material teórico del Máster en Derecho del Transporte. Fundación Universitat Jaume I-Empresa e Instituto Universitario de Derecho del Transporte. Castelló. Curso 2017-2018).

Marco Dols, Pablo: *Historia del transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2016.

Martínez López, Alberte; Carlos Piñeiro Sánchez y Carlos F. Velasco Souto (Coords.): *Compañía de Tranvías de La Coruña (1876-2005) : redes de transporte local*, LID, Madrid, 2006.

Martínez Sanz, Fernando (Dir.) y Achim Puetz (Coord.): *Manual de Derecho del Transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010.

Mateu i Bellés, Joan F.: "Subdesenvolupament i comarcalització; el cas del nord valencià muntanyós", en *Taula rodona sobre la comarcalització al País Valencià I*, Diputación de València, 1980.

Meliá Tena, Casimiro: "La Hispano de Fuente En Segures", *Top Comarcas*, nº 14, febrero 1988, p. 14.

Membrado Tena, Joan Carles: *La indústria ceràmica de la Plana de Castelló*, Diputación de Castelló, Castelló, 2001.

Membrado Tena, Joan Carles: "La división territorial valenciana: antecedentes, problemas y política

de la Generalitat", *Investigaciones geográficas*, Instituto interuniversitario de Geografía, Universidad de Alicante, nº 59 enero-junio 2013, pp. 5-24.

Memoria Anual 1931, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castelló, Castelló, 1931.

Memoria Anual 1933, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castelló, Castelló, 1933.

Memoria Anual 1934, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castelló, Castelló, 1934.

Memoria Anual 1935, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Castelló, Castelló, 1935.

Meseguer Pallarés, Lluís Bartomeu: *Diego Perona. Obras literarias*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2003.

Mhartin y Guix, Enrique: *Guía Oficial de la provincia de Castellón para 1900*, Diputación Provincial de Castelló, Castelló, 1900.

Millar, Alan: *Bus & Coach Recognition*, Ian Allan Publishing, Hersham, Surrey (GB), 1998.

Miranda Montero, M^a Jesús: "Evolución de la población dispersa en la Comunidad Valenciana en el siglo XX", *Cuadernos de Geografía*, nº 39-40, València, 1986, pp. 289-301.

Monferrer i Guardiona, Josep: "«La Hispano», pionera del transport al Maestrat", *Centro de Estudios del Maestrazgo*, Culla, octubre 1994, pp. 23-44.

Muñoz Rubio, Miguel et al. (Eds.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2006.

Nabàs Orenga, Ernest: *Un segle d'Autos Valllduxense*, la Vall d'Uixó, Centre d'Estudis Vallers, 2016.

Navarro Fortuño, Javier: *Montanejos Ayer y hoy*, autoedición, 2013.

_____: *Nuestros automóviles clásicos en imágenes (1950-1990)*, Tempora, Madrid, 2016.

Nicolás Marín, María Encarna: "La integración de los niños y jóvenes en la emigración de la Guerra Civil: el caso de la Unión Soviética", *Anales de Historia Contemporánea*, n.º 19, septiembre 2003, pp. 59-73.

Olaizola Elordi, Juan José: *La compañía del tranvía de San Sebastián (1887-2012): 125 años de transporte público en la capital de Guipúzcoa*. Tesis doctoral dirigida por María Soledad Gómez de las Heras Hernández. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2011.

Olmedo Checa, Manuel: *Historia del transporte público urbano en Málaga*. Ayuntamiento de Málaga. Málaga, 2010.

Ortells Chabrera, Vicent: *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*, Colegio Oficial de Arquitectos, València-Castelló, 1983.

_____: *Geografía Urbana y del poblamiento en la Plana de Castelló*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 1987.

Ortells Chabrera, Vicent y Salvador Bellés Sabater (Coords): *La ciudad de Castellón de la Plana*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 1999.

Ortells Chabrera, Vicent (Dir); Antonio Querol Gómez, Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust: *Atles de Castelló de la Plana*. Fundación Dávalos-Fletcher, Castelló, 2004.

- Páginas Amarillas Castellón 93/94*, CETESA, 59 edición, 1993.
- Páginas Amarillas Castellón 2000*, Telefónica Publicidad e Información, 65ª edición, 1999.
- Pascual Mas, Francisco: *Ayer y hoy en Castellón*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2002.
- Peña Rambla, Fernando: *Història de l'empresa Segarra. Paternalisme industrial i franquisme a la Vall d'Uixó (1939-1952)*, Diputació de Castelló, Castelló, 1998.
- Peris Torner, Juan: *El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana, 1888-1963*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 1993.
- Peschaud, Marcel: *El problema del ferrocarril y de la carretera en Francia y en los principales países extranjeros*, Asociación General de Transportes por Vía Férrea, Madrid, 1934.
- Petit Lavall, Mª Victoria: "Condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista en la Unión Europea". Conferencia, Cartagena de Indias (Colombia), 9 octubre 2014.
- Pinilla, Vicente; Luis Germán y Agustín Sancho: *El transporte público en Zaragoza. Desde 1885 hasta la actualidad*, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2018.
- Piqueras Haba, Juan y Carmen Sanchis Deusa: *L'organització històrica del territori valencià*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1992.
- Piqueras Haba, Juan: *El espacio valenciano. Una síntesis geográfica*, Editorial Gules, València, 1999.
- Pons Chust, Raül: *La Panderola*, Brosquil Edicions, València, 2002.
- Pons Chust y Javier Soriano Martí: *La Panderola, patrimonio de la Plana. 125 años configurando el paisaje (1888-2013)*, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, Valencia, 2013.
- Proyecto de Servicio Público de Transporte de la Línea 1 del Tram de Castellón*, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, València, 2012.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-101*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-102*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-103*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-104*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-105*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-106*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-107*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.

- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-108*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVV-253*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2014.
- Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVV-257*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2014.
- Puerto Mezquita, Gonzalo: *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*. Imprenta Albella, Castelló, 1958.
- Ripollés, Carles: "El transport públic de viatgers" *Au!*, nº19, verano 1991, Morella, pp.8-19.
- _____. "El ferrocarril", *Au!* nº 58, primavera 2001, Morella, pp. 7-17.
- Romero González, Joan y Concepción Domingo Pérez: "La dicotomía interior-litoral en la provincia de Castellón y sus consecuencias demográficas", *Cuadernos de Geografía*, nº 25, 1979.
- Rovira Climent, Joan Josep y José María Chavarría Homedes: *HIFE, 100 anys de companyia*, Tartaruga Edicions, Tortosa, 2015.
- Ruiz, Maurici; Joana Maria Seguí Pons, Jaume Mateu Lladó y Maria Rosa Martínez Reynés: "Evaluación de la equidad del servicio de transporte público: El caso de Palma de Mallorca", *Estudios Geográficos*, LXXVII, nº 281, 2016, pp. 619-646.
- Sada Anguera, Javier María: *Compañía del Tranvía de San Sebastián 1887-1987: cien años de transporte al servicio de la ciudad*, Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1987.
- Sánchez Domingo, Vicente: *Ensayo geográfico, histórico y sociológico. Gátova (Castellón)*, Ayuntamiento de Gátova, Gátova, 1984.
- Sanchis Deusa, Carmen: "Redes de transporte público de viajeros por carretera y delimitación comarcal en el País Valenciano", *Cuadernos de Geografía*, nº 42, 1987, pp. 181-192
- _____: *El transporte en el País Valenciano*, Edicions Alfons el Magnànim, València, 1988.
- _____: "La carretera de Aragón (Sagunt-Teruel): 1791-1862", *Cuadernos de Geografía*, nº 67-68, 2000, pp. 167-189.
- Sancho Comins, José: *Atlas de la provincia de Castellón de la Plana*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1982.
- Sanz Aguilera, Carlos: *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*, Saraqusta, Zaragoza, 2010.
- Sarthou Carreres, Carlos: *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1989. (Facsimil de la edición original de 1913).
- Seguí Pons, Joana Maria y Maria Rosa Martínez Reynés: *Geografía de los Transportes*, Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca, 2004.
- Serrano, Mariano: "Vía a las cumbres. El ferrocarril eléctrico del Guadarrama, camino del centenario", *Revista del Ministerio de Fomento*, nº 656, 2015, pp. 44-47.
- Valls, Torlá, Javier: "Nuevas aportaciones al estudio sobre la fundación de la Cámara Oficial de

Comercio, Industria y Navegación de Castellón", en Monlleó Peris, Rosa (Ed): *Castelló al segle XX. I Congrés d'Història local contemporània*. Universitat Jaume I. Castelló, 2006, pp. 253-276.

Vert Planas, Josep: *Un segle de carrosseries gironines*, Museu del Montgrí i del Baix Ter, Torroella de Montgrí, 1992.

_____: *Els transports a Girona*, Museu del Montgrí i del Baix Ter, Torroella de Montgrí, 1994.

_____: *Veteranos y Clásicos*, Edicions Benzina, Platja d'Aro, 2001.

Vicent Balaguer, Manuel: *Conflicto y revolución en las comarcas de Castelló, 1931-1938*, Universitat Jaume I, Castelló, 2006.

Vidal Olivares, Javier: *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*. Alfons el Magnànim, València, 1992.

VV. AA.: *La provincia de Castellón de la Plana. Tierras y gentes*, Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1985.

VV. AA.: *El transporte público en ciudades medianas*, Ayuntamiento de Terrassa, Terrassa, 1998.

VV. AA.: *L'arxiu i els treballadors de l'empresa Segarra*, Centre d'Estudis Vallers, la Vall d'Uixó, 2008.

Zamorano Martín, Clara: "El transporte público urbano. Un futuro hoy". *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, nº 91-92, 1992, pp. 191-202.

Zamorano Martín, Clara; Juan M. Bigas, Julián Sastre González: "Tranvías, metros ligeros y sistemas en plataforma reservada: puntos clave para su proyecto e implantación". *Revista de Obras Públicas*, nº 3487, 2008, pp. 59-74.

WEBGRAFÍA

20 minutos, 18 de marzo de 2017, [en línea], <https://www.20minutos.es/noticia/2988907/0/tram-arranca-servicios-especiales-por-fiestas-magdalena/>.

"Alcaldes d'Amposta", Ilercavònia, [en línea], http://ilercavonia.wikia.com/wiki/Alcaldes_d%27Amposta.

"Alteraciones en los censos de población desde 1842", Instituto Nacional de Estadística, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981.

"Antonio Querol Ayora", Ayuntamiento de Tronchón, 2006, [en línea], <http://www.tronchon.info/tro/mar/antonioquerol.htm>.

Anuario Estadístico 1963, Instituto Nacional de Estadística, [en línea], <http://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=1722&tns=8620#8620>.

Anuario Estadístico 1988, Instituto Nacional de Estadística, [en línea], <https://ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=133343&tns=133949#133949>

Anuario Estadístico 2000, Instituto Nacional de Estadística, [en línea], <https://www.ine.es/prodyser/pubweb/anuario00/00servi.pdf>

Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España, Madrid, 1919, [en línea] https://archive.org/stream/anuariofinancier1919unse/anuariofinancier1919unse_djvu.txt.

“AppUIJ”, Ayuntamiento de Castelló, [en línea], http://www.castello.es/web30/pages/contenido_web20.php?cod0=1&cod1=6&cod2=395.

"Aragón Open Data", Gobierno de Aragón, [en línea], <http://opendata.aragon.es/datos/transporte-regular-de-viajeros-por-carretera-en-aragon>.

Áreas urbanas en España 2017, Ministerio de Fomento, [en línea] <https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW050>.

Atlántico, 9 de julio de 2010, [en línea] <http://www.atlantico.net/articulo/vigo/velocidad-media-autobus-urbano-solo-llega-17-kilometros/20100710074745090600.html>.

“Auto La Valenciana, S.A.”, Linesur, [en línea], <http://www.linesur.com/>.

Autobuses Antonio, S.L., [en línea], <http://www.autobusesantonio.com/es/>.

Autobuses Romero Pérez, S.L., [en línea], <http://www.autobusesromero.com/>.

Autos Vives, S.L., [en línea], <http://autosvives.com/>.

"Banc de dades municipal", Portal Estadístic Argos, Generalitat Valenciana [en línea], http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_UTIL.INDEXV.

Barreda, Pere Enric: "Història de la Hispano de Fuente En Segures", 1998, [en línea], <http://www.geocities.ws/benassal/hife.htm>.

"Benicarló negocia la connexió amb l'estació a través d'autobús urbà i un aparcament tancat per a bicicletes", Ayuntamiento de Benicarló, 13 de noviembre de 2018, [en línea], https://www.ajuntamentdebenicarlo.org/pdo/ppdo-shostd.php3?i_pdo=22989&g_idioma=c.

Berzal de la Rosa, Enrique: "Iglesia y cuestión social en el primer franquismo. Entre el posibilismo y la ruptura", *Historia Actual Online*, nº 43, 2017, pp. 117-130, [en línea] <https://historia-actual.org/Publicaciones/index.php/ha/article/view/1433>.

Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, [en línea], <http://prensahistorica.mcu.es>.

Boix Domènech, Rafael: "Las áreas metropolitanas en España", en *XXXII Reunión de Estudios Regionales. Desarrollo de regiones y eurorregiones. El desafío del cambio rural*, Asociación Galega de Ciencia Rexional, Ourense 16-18 de noviembre 2006, [en línea] <https://www.uv.es/raboixdo/references/2006/06011.pdf>.

"Breu història de l'IES Honori Garcia", IES Honori Garcia, [en línea], <http://mestreacasa.gva.es/web/ieshonorigarcia/21>.

“Bus urbano”, Ayuntamiento de Orpesa, [en línea], <https://www.orpesadelmarturismo.com/ver/2465/Bus-urbano.html>.

“Cálculo de variaciones del Índice de Precios de Consumo”, Instituto Nacional de Estadística, [en línea] <http://www.ine.es/varipc/index.do>.

"Catálogo de centros de atención primaria", Ministerio de Sanidad, [en línea], <http://www.msbs.gob.es/ciudadanos/centrosCA.do?prov=12&d=4015022-p=3&metodo=busquedaProvC>.

"Centro de descargas", Centro Nacional de Información Geográfica, [en línea], <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/buscadorCatalogo.do?codFamilia=REDTR>

"Cercanías Valencia", RENFE, [en línea], <http://www.renfe.com/viajeros/cercanias/valencia/index.html>

"Cifras de población", Instituto Nacional de Estadística, [en línea], https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176951&menu=ultiDatos&idp=1254735572981

"Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal", Instituto Nacional de Estadística, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177011&menu=resultados&idp=1254734710990.

"Comerç", *Vinapèdia* (blog), 13 de abril de 2014, [en línea], <http://www.vinapedia.es/categoria-3/comerc/>.

"Concesión DA-35", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Areas/01_Transportes/VDA-035.pdf.

"Constitución del comité de seguimiento del plan integral para la mejora de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto-Valencia", Adif, 12 de julio de 2017, [en línea], <http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/Vo000A/9712EC345614B092C125815B003B6723?Opendocument>.

Convenio Vallibona, Diputación de Castelló, [en línea], https://www7.dipc.es/files/858-1020-anexo_documento/CONVENIO_VALLIBONA.doc?download=1.

"Corpus toponímic valencià", Acadèmia Valenciana de la Llengua, [en línea], <https://www.avl.gva.es/corpus-toponimic-valencia>.

"Creu dels caiguts", *Vinapèdia* (blog), 17 de abril de 2014, [en línea], <http://www.vinapedia.es/blog/page/448/>.

"Dades estadístiques: Demografia: Els Ports. Banc de dades municipal", Portal Estadístic Argos, Generalitat Valenciana [en línea] http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_COMADATOSINDICADORES.DibujaPagina?aNComaId=1&aNIndicador=2&aVLengua=v.

"Datos de viajeros de los servicios públicos de transporte de viajeros de uso general", Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/tabla_2018.pdf.

De Córdoba, Fernando: "¿A qué velocidad va el transporte público?", *Ecomovilidad* (blog), 27 de enero de 2012, [en línea], <https://ecomovilidad.net/madrid/a-que-velocidad-va-el-transporte-publico/>.

De Esteban, Alfonso: "Área Metropolitana", en Reyes, Roman (Dir.) *Diccionario Crítico de Ciencias Sociales*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2009, [en línea], http://webs.ucm.es/info/eurotheo/diccionario/A/area_metropolitana.pdf.

De León, Manuel: "Las congregaciones de Denia y Castellón", *Protestante digital* (blog), 16 de abril de 2015, [en línea], http://protestantedigital.com/blogs/35887/las_congregaciones_de_denia_y_castellon.

Deng, Taotao y John D. Nelson: "Recent Developments in Bus Rapid Transit: A Review of the Literature", en *Transport Reviews*, vol. 31, 2011, pp. 69-96, [en línea], DOI: 10.1080/01441647.2010.492455.

"Departaments de Salut", Conselleria de Sanitat, [en línea] <http://www.san.gva.es/web/comunicacion/webs-departamentos-de-salud>.

Diccionario de la Real Academia Española, Real Academia Española, [en línea], <https://dle.rae.es/>.

"Diputación pone en marcha su pionero transporte rural con fines médicos", Diputación de Castelló, 23 de septiembre de 2018, [en línea], <https://www.dipc.as/es/actualidad/diputaci-n-pone-en-marcha-su-pionero-transporte-rural-con-fines-m-dicos>.

Domingo Bus, S.A., [en línea], <http://www.domingobus.com/>.

"El centro: instalaciones", IES Alto Palancia, [en línea], <http://mestreacasa.gva.es/web/iesjericaviver/68>.

"El darrer camió mixta del Pirineu", *Històries del transport per carretera de Catalunya* (blog), 27 de junio de 2010, [en línea], <http://historiatransportcat.blogspot.com.es/2010/06/el-darrer-camio-mixta-del-pirineu.html>.

Eldiariocv.es, 29 de enero de 2014, [en línea], http://www.eldiario.es/cv/Conselleria-ambulancias-dirigente-PP-Castellon_0_223277960.html.

"El paseo de Antonio García González (Radio Dersa) y su esposa Celia Neila por las ciudades de su juventud: Tetuán y Ceuta", *Asociación La Medina* (blog), 5 de noviembre de 2014, [en línea], <https://asociacionlamedina.wordpress.com/>.

Elperiòdic.com, 20 de febrero de 2015, [en línea], https://www.elperiodic.com/pcastellon/vecinos-toras-bejis-teresa-visto-recortada-frecuencia-linea-autobus_357061.

Elperiòdic.com, 28 de febrero de 2017, [en línea], https://www.elperiodic.com/castellon/castellon-mejora-frecuencias-lineas-autobus-urbano-recupera-paradas-maestria_492285.

"Empresa", Automóviles Altaba, [en línea], <https://autobusesaltaba.es/empresa/>.

"Empresas desaparecidas", El portal del autobús, 31 de agosto de 2015, [en línea], http://www.elportaldelautobus.es/foro/search.php?author_id=4900&sr=posts&sid=853236f084e65a79e79619457673f520.

"Estación de autobuses", *Historias de Ceuta. La caballa de oro* (blog), 6 de octubre de 2008, [en línea], <http://caballadeoro.blogspot.com/2008/10/estacin-de-autobuses.html>.

"Estadística de trabajadores afiliados a la Seguridad Social", Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, Institut Valencià d'Estadística, [en línea], <http://www.pegv.gva.es/es/temas/sociedad/trabajo/afiliaciondetrabajadoresalsistemadelaseguridadsocial>.

"Estadísticas", Autoridad Portuaria de Castelló, [en línea] <http://www.portcastello.com/estadisticas.html>.

Estudio del transporte por carretera y por ferrocarril y su intermodalidad en el interior de la Comunidad Autónoma de Aragón. Servicio de Transportes e Inspección de la Dirección General de Transportes, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, 2010, p.43, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoTransportes/Areas/01_Transportes/ESTUDIO.pdf.

Europa Press, 5 de febrero de 2015, [en línea], <http://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-compromis-pide-investigar-licitacion-servicio-transporte-escolar-precocinado-amigos-catala-20150205120741.html>.

"Expedients de repressió franquista", Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea], <https://www.memoriacastello.cat/11102700.html>.

Fabregat Condill, Rafael: "El autobús de la Ribera", *El último Condill* (blog), 19 de mayo de 2010, [en línea], <http://rafaelcondill.blogspot.com/2010/05/el-autobus-de-la-ribera.html>.

_____: "¿Invertir para perder dinero? No, gracias", *El último Condill* (blog), 16 de septiembre de 2010, [en línea], <http://rafaelcondill.blogspot.com/2010/09/invertir-no-tiene-interes-alguno.html?m=0>.

Feria Toribio, José M^a: "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 38, 2004, pp. 85-99, [en línea], <http://boletin.age-geografia.es/articulos/38/05%20FERIA%2085-99.pdf>.

Ferrer de Almenara, Sergio: "El camí de la mar", *Grau Històric* (blog), 28 de octubre de 2010, [en línea] <http://grauhistoric.blogspot.com.es/2010/10/1945-el-cami-de-la-mar.html>.

Ferrer Ripollés, Vicente: "El Viver que conoció Max Aub", *Boletín del Instituto de Cultura del Alto Palancia*, n° 5, julio de 1997, pp. 152-159, [en línea], https://issuu.com/institutodeculturaaltopalancia/docs/icap_5.

"Finaliza el proyecto de renovación urbana de la plaza España de l'Alcora", Ayuntamiento de l'Alcora, 26 de diciembre de 2018, [en línea], <https://lalcara.es/es/finaliza-el-proyecto-de-renovacion-urbana-de-la-plaza-espana-de-lalcara>.

"Fitxes municipals", Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana, Institut Valencià d'Estadística, [en línea] <http://www.pegv.gva.es/fichas>.

Flórez, Xavier: "Altaba", Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_AltabaFerrer.pdf.

_____: "Antonio José Sirvent Pozo", Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_SirventPozo.pdf.

_____: "Froilan Jaques Cifre", Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_JaquesCifre,Froilan.pdf.

_____: "Horaci Botella Soret", Empresas Autobuses Líneas, [en línea] http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_BotellaSoret.pdf.

_____: "La Hispano de Fuente En Segures", Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_HIFE.pdf.

_____: "La Hispano del Ebro", Empresas Autobuses Líneas, [en línea],

http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_HispanoEbro.pdf.

Galver, Manuel: "El dátil, el plátano y Onda", *Onda Notícies* (blog), 18 de octubre de 2010, [en línea], <http://www.articulos.ondanoticies.es/2010/10/el-datil-el-platano-y-onda.html>.

García Aleix, José Ricardo: *Evolución de la calidad del aire en el cluster cerámico de Castellón (y su relación con la actividad industrial). Origen y efectos de la contaminación por partículas en suspensión atmosférica*. Tesis doctoral dirigida por Vicente José Esteve Cano y Gumersindo Verdú Martín, Universitat Politècnica de València, 2012, [en línea], <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/16545/tesisUPV3839.pdf?sequence=1>.

Gómez Barceló, J. Luis: "Servicios de transporte de viajeros entre Ceuta y Tetuán", Turismo Ceuta, 5 de agosto de 2015, [en línea], <http://turismoceuta.opennemas.com/articulo/cultura/servicios-transporte-viajeros-ceuta-y-tetuan/20150805135909000493.html>.

Gonzalo Rogel, Esteban: "Doble vía electrificada entre Burriana y Castellón", *Vía Libre*, nº 260, septiembre 1985, p. 13, [en línea] https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10868_pdf_08.pdf.

Grupo Transvía, [en línea], <http://www.grupotransvia.com/>.

"Guia de centres docents", Conselleria d'Educació, [en línea], <http://www.ceice.gva.es/ca/web/centros-docentes/guia-de-centros-docentes>.

I Convención de alcaldes del Área Metropolitana de la Plana, Diputación de Castelló, 2007, [en línea], www7.dipcas.es/files/858-1201-anexo_documento/I%20Convenci%C3%B3n%20de%20Alcaldes%20del%20%C3%81rea%20Metropolitana%20de%20la%20Plana.doc?download=1.

I Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres, Ayuntamiento de Castelló, 2010, pp. 38-39, [en línea], http://www.castello.es/SIO/PIOCS07_cas.pdf.

"Información de vuelos regulares", Aeropuerto de Castelló, [en línea], <http://www.aeropuerto-castellon.com/gp/Info-vuelos/57>.

"Información sobre la marca Teleberlina", Empresa, [en línea], <http://www.empresa.es/distintivo/teleberlina/oepm/m-2203392/>.

Informe Anual 2017, Observatorio del Transporte y la Logística en España. Ministerio de Fomento, Madrid, 2018, [en línea], <http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/EE4D9E3E-74A9-4C1F-A5FC-284D30BBAFFA/148831/INFORMEOTLE2017.pdf>.

Informe de alegaciones al proyecto CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló de la Plana, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167830894/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV-001/fc445fbb-11ae-4446-a0ec-8512ebb0a49a

Informe de alegaciones al proyecto CV-002 Vinaròs-Benicarló-Peníscola, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167526381/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV-002.pdf/6772083c-df9d-4229-8b5e-4fd763d77d00

Informe de alegaciones al proyecto CV-003 Vinaròs-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869430/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV006.pdf/2dd229f5-6918-4460-96e9-4a9e1945e7a9.

Informe de alegaciones al proyecto CV-004 l'Alcora-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167746764/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV-004.pdf/0ecd733e-286c-48c0-a66d-a641bd0ef3f0.

Informe de alegaciones al proyecto CV-005 Onda-Castelló de la Plana, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869428/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV005.pdf/c81c2f8a-f453-4022-817c-a547c2507669

Informe de alegaciones al proyecto CV-006 Castelló-Metropolitana Sud, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/es/web/transportes/projectes-definitius-de-servei-public-de-transportes-de-viatgers-amb-autobus/-/documentos/YN0YShtsPBco/folder/167830894?p_auth=OQeU0zo7.

Informe de alegaciones al proyecto CV-007 la Vall-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167911147/Contestaci%C3%B3n+a+las+alegaciones+presentadas_CV-007.pdf/a6d9f6a9-3998-446a-9b66-3d19b5e468ba.

Informe de alegaciones al proyecto CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167888306/Contestaci%C3%B3n+a++la+alegaciones+presentadas_CV008.pdf/db45bc5c-68f7-4ac1-86cc-8f6d80142af9

"Itinerario termal-recorrido 2", La Vilavella, [en línea], <http://lavlavella.com/es/itinerario-termal-3/>.

"Historia del centro", IES Betxí, [en línea], <http://mestreacasa.gva.es/web/iesbetxi/historia>.

"Historia Grupo Hife", Hispano de Fuente En Segures, S.A., [en línea], <http://hife.es/es-ES/Paginas/34>.

"Història sobre Caixa Rural Vilafamés", Grupo Cooperativo Cajamar, [en línea], <https://www.grupocooperativocajamar.es/caixaruralvilafames/va/comun/informacion-corporativa/sobre-caixaruralvilafames/historia/>.

Histórico datos de tráfico autopistas, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpeajes_17.pdf.

Histórico datos de tráfico carreteras, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/hpermanentes_17.pdf.

"Horario línea Borriana-Almassora-UJI", Universitat Jaume I, [en línea] <https://documents.uji.es/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/79870f83-1899-482b-a033-55134df759f7/bor-alm-uji.pdf?guest=true>.

"Horarios", ALSA, [en línea], <https://www.alsa.es/horarios-autobuses>.

Horarios autobús Alcalà-Alcossebre, Autos Mediterráneo, [en línea], <https://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2019/06/20190628-HORARIOS-ALCAL%C3%81-ALCOSSEBRE.pdf>.

Horarios autobús Castellón-San Mateo-Morella, Autos Mediterráneo, [en línea], <https://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2015/09/CASTELLON-MORELLA-2016.jpg>.

Horarios autobuses Alcañiz-Peñíscola, Autos Mediterráneo, [en línea], https://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2017/07/FLYER_ALCAN%CC%83IZ_PEN%CC%83ISCOLA.pdf.

"Horarios autobuses", IRB Grupo [en línea], <https://www.irb-grupo.com/horarios-autobuses-teruel.php>.

"Horarios", Autos Vallduxense, S.L., [en línea], <http://avsa.es/Horarios.aspx>.

Institut Cartogràfic Valencià, [en línea], <http://www.icv.gva.es/va/>.

"José Blanco presenta el futuro Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad" Oficina de Información, Ministerio de Fomento, [en línea], <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/59773C14-699C-4759-B2C7-DEC44939B7BF/60271/09110402.pdf>.

"La fonda de la tia Ester", *Arxiu de Vistabella del Maestrat*, (blog), 31 de enero de 2018, [en línea], <https://vistabellaarxiuunicipal.com/2018/01/31/la-fonda-de-la-tia-ester/>.

Lastauto Omnibus, julio de 1991, [en línea], http://www.omnibusarchiv.de/cgi-bin/baseportal.pl?htx=/Presse/Presse_eng&localparams=1&db=Presse_eng&cmd=list&range=0,15&Bustype~=A&cmd=all&Id=564.

Línea Burriana Puerto Grao, Hispano del Cid, S.A., [en línea], <http://www.hicid.es/wp-content/uploads/10.pdf>.

"Líneas regulares", Autobuses Furió, S.L., [en línea], <https://autobusesfurio.com/lineas-regulares/>.

"Líneas regulares", Autocares Herca, S.L., [en línea], <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>.

"Líneas regulares", Automóviles Altaba, [en línea], <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>.

"Líneas regulares", Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. [en línea], <http://www.tucs.es/lineas-regulares/>.

"Líneas regulares", Autos Mediterráneo, S.A., [en línea], <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>.

"Líneas regulares", Hispano de Fuente En Segures, S.A., [en línea], <http://hife.es/es-ES/Paginas/8>.

"Líneas regulares", Hispano del Cid, S.A., [en línea], <http://www.hicid.es/ec/>.

"Líneas regulares", Tram Castellón, [en línea], <https://www.tramcastellon.com/lineas-regulares/>.

"Llegan los autobuses", *Avantales. Ayoó de Vidriales. Ideas, recuerdos, personas* (blog), 20 de febrero de 2009, [en línea], <http://elblogdeayoo.blogspot.com.es/2009/02/llegan-los-autobuses.html>.

Mapa concessional dels serveis públics de transport per carretera de la Comunitat Valenciana, Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, València, 2017, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/164958274/1310_Presentaci%C3%B3n+Mapa+Concesional+_Conjunta%28Copia%29.pdf/cab67d91-4860-4441-9c69-a869563516b7.

Mapa de tráfico 1960, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/trafico_19602.jpg.

Mapa de tráfico 1995, Ministerio de Fomento, [en línea]

https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0BB4C6B1-C70B-438F-81AF-03B5C7C7934C/133478/trafico_1995_anv2.jpg.

Mapa de tráfico 2000, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/trafico_2000_anv2.jpg.

Mapa de tráfico 2017, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.es/recursos_mfom/mapprovin_2017.pdf.

Marco Dols, Pablo y Soriano Martí, Javier: "Hacia un nuevo modelo de movilidad en la Plana de Castelló. Evolución y propuestas de la red de transporte público", *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol.XXIII, nº 1.240, 2018, [en línea], <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1240.pdf>

"Marie Claire, S.A.", Ajuntament de Vilafranca, [en línea], http://www.ajuntamentdevilafranca.es/nuevaweb/?page_id=146.

Mejora de la velocidad comercial de Dbus por agilización de acceso al autobús, Compañía del Tranvía de San Sebastián, [en línea], https://www.dbus.eus/descargas/mejora_de_la_velocidad_comercial.pdf.

Memoria Curso 2010-2011, Universidad Cardenal Herrera-CEU, [en línea], <https://medios.uchceu.es/actualidad-ceu/sala-de-prensa/memorias/memoria-curso-2010-2011/>.

Mezquita Broch, Pascual: "Justícia o revenja. El cas del cinc alcaldes republicans de Vila-real", *Font* nº 14, Ajuntament de Vila-real, mayo 2012, pp. 45-64, [en línea] http://www.vila-real.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_16479_1.pdf.

_____: "Dones i repressió franquista a Vila-real", *Font*, nº 18, Ajuntament de Vila-real, mayo 2016, pp. 43-65. [en línea], http://www.vila-real.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_24019_1.pdf.

"Movilidad", Ayuntamiento de Vila-real, [en línea], https://www.vila-real.es/portal/p_20_contenedor1.jsp?seccion=s_fdes_d4_v2.jsp&codbusqueda=662&language=es&codResi=1&codMenuPN=600&codMenu=684&layout=p_20_contenedor1.jsp.

Mulet i Garcia, Carles: "La repressió franquista a Cabanes", Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea], <http://www.memoriacastello.cat/pagina223.html>.

"Nomenclator", Instituto Nacional de Estadística, [en línea], <http://www.ine.es/nomen2/index.do>.

"Nuestro centro", IES Ntra. Sra. De la Cueva Santa, [en línea], <http://mestreacasa.gva.es/web/iescuevasanta/50>.

"Nuestros destinos", Avanza Bus, [en línea], <https://www.avanzabus.com/nuestros-destinos/>.

"Nuevo pliego de licitación de las concesiones del Ministerio de Fomento", Confebús, 9 de abril de 2018, [en línea], <http://www.confebus.org/publicaciones/ver/2014/nuevo-pliego-de-licitacion-de-las-concesiones-del-ministerio-de-fomento>.

"Nuevo servicio de transporte de pasajeros en autobús", Ayuntamiento de la Serratella, 17 de abril de 2015, [en línea], <http://laserratella.es/content/nuevo-servicio-de-transporte-de-pasajeros-en-autobus>.

"Nules cambia empresa adjudicataria del servicio de transporte público para viajeros",

Ayuntamiento de Nules, 2016, [en línea], <http://www.nules.es/es/noticia/nules-cambia-empresa-adjudicataria-del-servicio-transporte-publico-para-viajeros>.

Okpala González, Emeka: *Sistemas de transporte a la demanda en áreas periurbanas de Catalunya y sus costes sociales. Caso práctico, Camprodon*. Trabajo Final de Máster dirigido por Carles Labraña de Miguel, Universitat Politècnica de Catalunya, Portal de acceso abierto de la UPC (UPCommons), [en línea], <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/111989>.

Olaizola Elordi, Juanjo: "Los trolebuses de Castellón", *Historias del tren* (blog), 25 de febrero de 2013, [en línea], <http://historiastren.blogspot.com/2013/02/los-trolebuses-de-castellon.html>.

"Para los de Lugo", Camiones Clásicos, [en línea], <http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?f=73&t=516>.

"Pegaso mixto nueve plazas y carga en la Seu d'Urgell", Camiones Clásicos, [en línea], <http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?f=21&t=18668>.

Pérez Arribas, Eduardo: "La gestora republicano-socialista de 1936", *Festes de Sant Pasqual*, Vilareal, 2006, [en línea], <https://dossiersvilarealencs.files.wordpress.com/2013/03/cadafal1.pdf>.

Pérez, Ernesto: "Maravillas locales", *Revista Uxó*, nº 12, 5 de marzo de 1967, [en línea], http://www.bibliotecaspublicas.es/lavall/imagenes/Maravillas_Locales.pdf.

Pérez Silvestre, Óscar: "En memòria de Alfred R. Ecroyd Russell", *Artanapèdia* (blog), febrero de 2013, [en línea], <https://artanapedia.files.wordpress.com/2013/02/alfred-ecroyd-llibret-eslida-2008.pdf>.

_____: "Llegendes de la serra d'Espadà (V): les narracions d'Elisa Pérez Rodríguez (1912)", *Espadaniques* (blog), 3 de noviembre de 2015, [en línea], <http://espadaniques.blogspot.com/2015/11/>.

Peris Torner, Juan: "La historia se repite", *Compartir conocimientos* (blog), 1 de marzo de 2013, [en línea], <https://compartirconocimientos.com/la-historia-se-repite/>.

_____: "Castellón, diligencias y autobuses", *Compartir conocimientos* (blog), 17 de julio de 2014, [en línea] <http://compartirconocimientos.com/castellon-diligencias-y-autobuses/>.

_____: "Félix Irún Pardo, un inspector de coordinación de RENFE, empresario del transporte", *Compartir conocimientos* (blog), 5 de agosto de 2014, [en línea] <http://compartirconocimientos.com/felix-irun-pardo-un-inspector-de-coordinacion-de-renfe-empresario-del-transporte/>.

_____: "La Hispano Suiza del Maestrazgo Transportadora Morellana", *Compartir conocimientos* (blog), 16 de septiembre de 2017, [en línea], <https://compartirconocimientos.com/la-hispano-suiza-del-maestrazgo-transportadora-morellana-s-a/>.

Plan de Acción Territorial del Entorno de Castelló (PATECAS): Documento normativo, Conselleria de Territori i Vivenda, [en línea] https://www.cma.gva.es/areas/urbanismo_ordenacion/planos/patecas/normativa/normativa.pdf.

Plan de Ajuste 2012-2022, Ayuntamiento de Castelló, 2012, [en línea] http://www.castello.es/archivos/1158/Plan_Ajuste_2012_2022.pdf.

"Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Castelló", Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/web/movilidad-urbana/castellon/->

/asset_publisher/685F0hqK2bJv/content/pmome-castello.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Castellón, Ayuntamiento de Castelló, 2012, [en línea] https://www.castello.es/web20/archivos/menu0/1/adjuntos/Plan_MovilidadUrbana_Sostenible_20121016070326.pdf.

"Plan Uneix 2018-2030", Conselleria d'Habitatge, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/uneix>.

Plànol dels recorreguts de les línies d'autobusos urbans, Ayuntamiento de Castelló, [en línea], http://www.castello.es/web20/archivos/menu0/1/adjuntos/Plano_Bus_2019_val.pdf.

"Portal estadístico", Dirección General de Tráfico, [en línea], https://sedeapl.dgt.gob.es/WEB_IEST_CONSULTA/categoria.faces.

Planabus, S.L., [en línea], <http://planabus.es/>.

Preferente.com, 22 de febrero de 2016, [en línea], <http://www.preferente.com/noticias-de-agencias-de-viajes/detienen-a-urbano-catalan-dueno-de-viajes-transvia-258529.html>.

"Presentació del centre", IES Ximén d'Urrea, [en línea], <http://www.ximendurrea.com/>.

"Presupuestos municipales", Ayuntamiento de Castelló, [en línea], http://www.castello.es/web30/pages/generico_web10.php?id=cas&cod1=8&cod2=1359.

"Procedimientos judiciales incoados por la justicia militar a raíz de la Guerra Civil Española y durante la etapa franquista bajo responsabilidad de Tribunal Militar Territorial Primero" Combatientes, [en línea], <http://www.combatientes.es/ListadodeProcedimientosTMT1V.htm>.

Projecte CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742840/Projecte+CV-001MorellaVinar%C3%B2sCastell%C3%B3%2003.pdf/4f9b44cd-c2ac-4fa9-8603-336a0ca45537>.

Projecte CV-002 Vinaròs-Peníscola, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165521407/DOGV_CV-002_16-03-2018.pdf/24c25ba0-3f45-4afc-a2b1-3e9518202c7b.

Projecte CV-003 Vinaròs-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165742842/Projecte+CV-003+Vinar%C3%B2s-Castell%C3%B3%2002.pdf/56f0fa4f-7c90-4086-93fa-93016e3ed45f>.

Projecte CV-004 l'Alcora-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165567217/Projecte+CV-004+l%27Alcora-Castell%C3%B3.pdf/cf201d97-0e9f-4cac-88fd-dffb7f548118>.

Projecte CV-005 Onda-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165317011/Proyecto_CV-005_Onda-Castell%C3%B3%20de+la+Plana/d294fc17-d592-43f1-a4e1-a76bd9bc9cb5.

Projecte CV-006 Castelló-Metropolitana Sud, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165398158/Proyecto_CV-006_Castell%C3%B3%20Metropolitana+Sud/4e5692d8-dc65-4b3c-b785-b882bd80832c.

Projecte CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165502999/Projecte+CV->

007+La+Vall+d%27Uix%C3%B3-Castell%C3%B3.pdf/7d671781-1bee-48b5-aaa7-1cdf0a853a55.

Projecte CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València, Conselleria d'Habitatge, València, 2018, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/165503001/Projecte+CV-008+Alto+Palancia-Valencia-20180228.pdf/2269c4ee-1e8a-4b44-b821-9463abb71633>.

Projecte definitiu CV-001 Morella-Vinaròs-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167830894/Proyecto+definitivo_CV-001/c5a930e6-6f87-433b-8af1-7335065828da.

Projecte definitiu CV-002 Vinaròs-Peníscola, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167526381/Proyecto+definitivo+_CV-002.pdf/8359517f-72b8-400f-a9ca-f79b00bf0f78.

Projecte definitiu CV-003 Vinaròs-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167970356/Proyecto+Definitivo+CV-003+Vinar%C3%B3s-Castell%C3%B3.pdf/f4c9cb97-31d5-4e6a-a120-f6aab6feb411>.

Projecte definitiu CV-004 l'Alcora-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167746764/Proyecto+Definitivo_CV-004.pdf/0ac82ca5-bc4e-41f1-8b48-0d3ef180a56b.

Projecte definitiu CV-005 Onda-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869428/Proyecto+Definitivo_CV005.pdf/6c9490ef-7a4d-45b5-8fed-03eb93fb2b77.

Projecte definitiu CV-006 Castelló-Metropolitana Sud, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167869430/Proyecto+Definitivo_CV006.pdf/bfc1674b-e284-4ad2-90c9-52b56319d581.

Projecte definitiu CV-007 la Vall d'Uixó-Castelló, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167911147/Proyecto+definitivo_CV007.pdf/b65cb17e-2a9d-4363-a105-57e88deab78b.

Projecte definitiu CV-008 Alto Palancia-Sagunt-València, Conselleria d'Habitatge, València, 2019, [en línea], http://www.habitatge.gva.es/documents/20081096/167888306/Proyecto+definitivo_CV008.pdf/94809f10-89df-49aa-a38b-ac4b8264c4c4.

"Projectes de serveis públics de transport de viatgers", Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/ca/web/transportes/proy-inf-publica0>.

"Propuesta de prórroga de la concesión VDA-36", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrngaConces/HIFE_VDA_36_L ECERA_ZARAGOZA.pdf.

"Propuesta de prórroga de la concesión VDA-60", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrngaConces/HIFE_VDA_60_A LCORISA_ESCATRON.pdf.

"Propuesta de prórroga de la concesión VDA-78", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrngaConces/HIFE_VDA_78_A LCANIZ_ZARAGOZA.pdf.

"Prórroga de la concesión VDA-11", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrngaConces/HIFE_VDA_11_CASTELLOTE_ALCANIZ.pdf.

"Quiénes somos", Autocares Herca, S.L., [en línea], <http://www.autocaresherca.com/empresa.asp>.

Quirós Candau, Fèlix: "Els bous al carrer als barris de Vila-real", *Font*, nº 12, Ajuntament de Vila-real, mayo de 2010, pp. 21-109, [en línea], http://www.vila-real.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_5761_1.pdf.

Recanvis Hisuma, [en línea], <http://www.recanvisinsuma.com/index.html>.

"Recuerdos 2", *Recuerdos de Tetuán* (blog), [en línea], <http://tetuanrecuerdos.webcindario.com/leermas/annie-cueto/recuerdos-2/>.

"Red histórica de carreteras", Institut Cartogràfic Valencià, [en línea], http://www.icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv_geocat/#/results.

"Redes de Transporte-Centro de Descargas", Centro Nacional de Información Geográfica, [en línea], <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/buscadorCatalogo.do?codFamilia=REDTR>.

Revista ATUC, nº 87, tercer trimestre 2018, p. 17, [en línea], https://www.atuc.es/sites/default/files/revista/pdf/atuc_87.pdf.

"Rutas de autobús", Colegio La Magdalena, [en línea], <https://www.colegiolamagdalena.com/informacion/informacion-y-servicios/rutas-de-autobus/>.

Rutas Rodríguez, S.L., [en línea], <http://www.autocaresrutasrodriguez.com/>.

Salgado, Rafael: "Una de autobuses, carritos o líneas", *Ourense no tempo* (blog), 22 de octubre de 2014, [en línea], <http://ourensenotempo.blogspot.com.es/2014/10/una-de-autobuses-carritos-o-lineas-luis.html>.

Sancho Parra, Jordi: "Història de l'automobilisme a Alcanar". Trabajo de investigación de Bachillerato. Institut Sòl de Riu de Alcanar, 2015, [en línea], https://issuu.com/bibliotecatrinitarifabregat7/docs/hist__ria_de_l_automobilisme_a_alca.

Seguí Pons, Joana Maria y Maria Rosa Martínez Reynés: "Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana", *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº 170, 2004, [en línea], <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-60.htm>.

"Serie histórica de mapas de tráfico", Ministerio de Fomento [en línea], <https://www.fomento.es/areas-de-actividad/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/mapas-de-trafico/serie-historica-mapas/serie-historica>.

Serrano Martínez, José M^a: "Aglomeraciones y áreas urbanas en España, dimensión y tendencias: Breves precisiones", *Lurralde: Investigación y Espacio*, nº 29, 2005, [en línea] <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur29/29serra/29serra.htm>.

Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI), [en línea], <https://sabi.bvdinfo.com>.

"SUV-Sagunt", *Transporte Valencia* (blog), [en línea], <https://transporteurbanoprovinciavalencia.wordpress.com/tag/saltus/>.

"Tarifas concesión VDA-021", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Areas/01_Transportes/Tarifas_Lineas_Regulares/VDA-021La%20Iglesuela%20del%20Cid-Teruel.pdf.

"Tarifas concesión VDA-035", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Areas/01_Transportes/Tarifas_Lineas_Regulares/VDA-035RubielosdeMora-Teruel.pdf.

"Tarifas Contrato-Programa La Iglesuela del Cid-Alcañiz", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Areas/01_Transportes/CP%20La%20Iglesuela%20del%20Cid%20-%20Alca%C3%B1iz.pdf.

"Tarjeta Móbilis", Entitat Valenciana d'Habitatge i Sol, [en línea], <http://www.tarjetamobilis.es/>.

Tartajo, José Antonio: "Ripert", *Madrid, Transportes Urbanos* (blog), 30 de junio de 2014, [en línea], <https://electrovia.blogspot.com/2014/06/ripert.html>.

"Torás, historia y vida del Alto Palancia", Facebook, 18 de agosto de 2016, [en línea], https://www.facebook.com/pg/Torasfotosparaelrecuerdo/posts/?ref=page_internal.

Tráfico histórico en carreteras de la Conselleria desde 2000, Conselleria d'Habitatge, [en línea], <http://www.habitatge.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/intensidad-media-diaria>.

"Tramvia a la Vall d'Uixó", *Associació Arqueològica de la Vall d'Uixó* (blog), 23 de abril de 2018, [en línea], <https://associacioarqueologicalavall.org/2018/04/23/tramvia-a-la-vall-duixo/>.

"Transporte", Ayuntamiento de la Pobla de Farnals, [en línea], <http://www.lapobladeFarnals.es/es/content/transporte>

"Transporte público", Ayuntamiento de Nules, [en línea], <http://www.nules.es/es/content/transporte-publico>.

"Transportes públicos", Ayuntamiento de Almassora, [en línea], <https://www.almassora.es/es/articulos/transportes-publicos>.

"Trolebús Z-501", Camiones Clásicos, [en línea], <http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?p=80002&sid=0d4d92fb3973cf492c7b186b6f8cfa9b>.

"Una era, una paret, una escola", *Arxiu de Vistabella del Maestrat*, (blog), 18 de septiembre de 2018, [en línea], <https://vistabellaarxiuunicipal.com/2018/09/18/una-era-una-paret-una-escola/>.

Usó, Juan Carlos: "El Abstemio y la «Liga Antialcohólica Española» (1910-1915): Una cruzada frustrada", *Imaginaria*, [en línea], <http://www.imaginaria.org/abstemio.htm>.

Valencia Plaza, 23 de febrero de 2016, [en línea] <http://valenciaplaza.com/asi-es-transvia-el-grupo-del-empresario-investigado-junto-a-grau>.

Valencia Plaza, 24 de marzo de 2017, [en línea], <https://valenciaplaza.com/la-generalitat-pone-fin-a-la-guerra-del-transporte-escolar-con-una-adjudicacion-salomonica>.

Velo García, Eduardo: "El transporte", *Jerez intramuros* (blog), 10 de febrero de 2011, [en línea] <http://jerezintramuros.blogspot.com.es/2011/02/el-transporte.html>.

“Viajeros”, RENFE, [en línea] <http://www.renfe.com/viajeros/index.html>

Viajes M. Mundina, S.L., [en línea], <http://autobusesmundina.com/>.

Viajes Massabus, S.L., [en línea], <http://www.massabus.com/>.

"Víctimas de la Guerra Civil y Represaliados del Franquismo", PARES, [en línea], <http://pares.mcu.es/victimasGCFPortal/detalle.form?idpersona=414003>.

Viñas Latorre, Enrique: “Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa”, 2005, [en línea] <http://www.enriquevinas.com/Llibres%20publicats/historia%20hife/files/hife.pdf>

Índice de tablas, gráficos y mapas

Índice de tablas

Capítulo 1

Tabla 1. Evolución de la población de la provincia de Castelló: 1900-2018	46
Tabla 2. Evolución de las densidades comarcales 1900-2017 (Hab/km ²)	47
Tabla 3. Naturaleza del firme en la red viaria castellonense en 1963.....	58

Capítulo 2

Tabla 1. Líneas en explotación en la provincia de Castelló en 1935	73
Tabla 2. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1935	76
Tabla 3. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1935.....	76
Tabla 4. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver. Año 1935	77
Tabla 5. Líneas en explotación en la provincia de Castelló en 1961	86
Tabla 6. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior	90
Tabla 7. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1961	91
Tabla 8. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1961.....	92
Tabla 9. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver-Jérica. Año 1961	92
Tabla 10. Evolución del número de viajeros en las líneas interurbanas de Castelló. Años 1963, 1968-1971 y 1974-1978.....	94
Tabla 11. Líneas no nacionales en explotación en la provincia de Castelló en 1986	98
Tabla 12. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior	103
Tabla 13. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1986.....	104
Tabla 14. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1986	
Tabla 15. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver-Jérica. Año 1986	104
Tabla 16. Concesiones y líneas de la provincia de Castelló en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana.....	110
Tabla 17. Líneas de cercanías en el área de Vinaròs en 1998, correspondientes a títulos del Ministerio de Fomento.....	115
Tabla 18. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior, en explotación en 1998-1999.....	115
Tabla 19. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 1998.....	117
Tabla 20. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 1998.....	118
Tabla 21. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver. Año 1998	118
Tabla 22. Áreas de destino de las líneas con cabecera en la Vall d'Uixó. Año 1998	119
Tabla 23. Servicios interurbanos de autobús en la provincia de Castelló en 2018.....	122
Tabla 24. Áreas de destino de las líneas con cabecera principal en Castelló. Año 2018.....	127
Tabla 25. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Vinaròs. Año 2018.....	128
Tabla 26. Áreas de destino de las líneas con cabecera en Segorbe/Viver. Año 2018	129

Tabla 27. Áreas de destino de las líneas con cabecera en la Vall d'Uixó. Año 2018	129
Tabla 28. Otros servicios de viajeros por carretera no incluidos en la relación anterior, en explotación en 2018.....	130
Tabla 29. Datos estadísticos de la provincia de Castelló en 2015 y 2016, correspondientes a concesiones de la Generalitat Valenciana, por itinerarios.....	131
Tabla 30. Otros parámetros de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Año 2015.....	135
Tabla 31. Viajeros de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016.....	138
Tabla 32. Recaudación de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016.....	139

Capítulo 3

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios del área de Castelló	151
Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en el área de Castelló	160
Tabla 3. Recaudación en 1935 de las empresas que operaban en el área de Castelló	162
Tabla 4. Líneas en explotación en 1961 con cabecera en los municipios de la conurbación de Castelló	168
Tabla 5. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial por las concesionarias que operaban en el área de Castelló en 1961	170
Tabla 6. Autobuses asignados a las líneas del área de Castelló en 1961, por concesionarias. Antigüedad y capacidad de las mismas.....	170
Tabla 7: IMD en las principales carreteras del área de Castelló, 1965-1980.....	171
Tabla 8. Evolución del número de viajeros en las líneas del área de Castelló. Años 1965 y 1977	174
Tabla 9. Líneas interurbanas no nacionales con cabecera en el área de Castelló en 1986	175
Tabla 10. Líneas y concesiones en el área de Castelló en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana	180
Tabla 11: IMD en las principales carreteras del área de Castelló, años 2000-2017	188
Tabla 12. Datos estadísticos de la concesión CVCS-101 Alcala-Alcossebre. Años 2010-2015.....	192
Tabla 13. Datos estadísticos del área de Castelló en 2015 y 2016, por itinerarios	193

Capítulo 4

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios castellonenses de la conurbación de la Plana	206
Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 con cabecera en los municipios de la conurbación	215
Tabla 3. Recaudación en 1933 y 1935 de las empresas domiciliadas en Castelló y Borriana.....	220
Tabla 4. Líneas de titularidad estatal con cabecera en los municipios de la conurbación de Castelló, en explotación en 1961.....	224
Tabla 5. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial por las concesionarias domiciliadas en Castelló y Borriana en 1961	230
Tabla 6. Autobuses asignados a las líneas de la conurbación de Castelló en 1961, por concesionarias. Antigüedad y capacidad de las mismas	230
Tabla 7: evolución de la IMD en diversas carreteras de la Plana entre 1960 y 1980	232
Tabla 8. Evolución del número de viajeros en las líneas de la conurbación de Castelló. Años 1965 y 1977.....	238
Tabla 9. Líneas interurbanas en explotación en 1986 con cabecera en los municipios de la conurbación de la Plana	239

Tabla 10. Distribución porcentual de líneas y expediciones por concesionarias en tráficos internos de la conurbación de Castelló, año 1986.....	245
Tabla 11. Concesiones y líneas con cabecera en los municipios de la conurbación en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana	246
Tabla 12. Datos estadísticos del área metropolitana en 2013, 2015 y 2016, por líneas en explotación	258

Capítulo 5

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios de la subárea de l'Alcora.....	276
Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en la subárea de l'Alcora.....	279
Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en la subárea de l'Alcora en 1935.....	281
Tabla 4. Líneas en explotación en la subárea de l'Alcora en 1961.....	284
Tabla 5. Evolución del número de viajeros en las líneas de la subárea de l'Alcora. Años 1965 y 1977 ...	288
Tabla 6. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en la subárea de l'Alcora	290
Tabla 7. Líneas y concesiones en la subárea de l'Alcora en 1998.....	293
Tabla 8. Datos estadísticos de la subárea de l'Alcora en 2015 y 2016, por líneas en explotación	295

Capítulo 6

Tabla 1. Evolución histórica de la población en la subárea de Onda, por municipios	307
Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en la subárea de Onda	311
Tabla 3. Recaudación en 1935 de las empresas domiciliadas en municipios de la subárea de Onda.....	312
Tabla 4. Líneas en explotación en 1961 en la subárea de Onda	315
Tabla 5. Cantidades satisfechas por las empresas domiciliadas en la subárea de Onda en concepto de impuesto industrial en 1961	317
Tabla 6. Flota adscrita a las concesiones de la subárea de Onda en 1961, antigüedad y capacidad de las mismas.....	317
Tabla 7. Evolución del número de viajeros en las líneas de la subárea de Onda. Años 1965 y 1977.....	321
Tabla 8. Líneas en explotación en la subárea de Onda en 1986	323
Tabla 9. Líneas y concesiones de la Generalitat Valenciana en la subárea de Onda en 1998.....	327
Tabla 10. Datos estadísticos de la concesión CVCS-108 entre 2010 y 2015	331
Tabla 11. Datos estadísticos de la subárea de Onda en 2015 y 2016, por líneas en explotación.....	331

Capítulo 7

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios de la subárea de la Vall d'Uixó	342
Tabla 2. Líneas en explotación en la subárea de la Vall d'Uixó en 1935	348
Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en la subárea de la Vall d'Uixó en 1935	350
Tabla 4. Líneas en explotación en la subárea de la Vall d'Uixó en 1961	353
Tabla 5. Evolución del número de viajeros en las líneas de la subárea de la Vall. Años 1965 y 1977	359
Tabla 6. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en la subárea de la Vall d'Uixó	360
Tabla 7. Concesiones y líneas titularidad de la Generalitat Valenciana en la subárea de la Vall d'Uixó en 1998.....	366
Tabla 8. Datos estadísticos de la subárea de la Vall d'Uixó en 2013, 2015 y 2016, por líneas en explotación	374
Tabla 9. Datos estadísticos de la concesión CVCS-106 entre 2010 y 2015	376

Capítulo 8

Tabla 1. Usuarios del transporte urbano (excepto línea Grau) y población. Años 1960-1990	403
Tabla 2. Usuarios del servicio urbano (sólo líneas ACCSA), población y presupuesto municipal en transporte urbano. Años 1990-2007	416
Tabla 3. Usuarios Tram 2008.....	426
Tabla 4. Usuarios de las líneas urbanas. Años 2006-2009.....	423
Tabla 5. Motivo de los viajes en autobús, por género. Año 2010.....	427
Tabla 6. Usuarios de las líneas urbanas. Años 2009-2011.....	427
Tabla 7. Usuarios líneas 18 y 19. Enero 2012-junio 2013.....	429
Tabla 8. Usuarios de las líneas urbanas. Años 2012-2015.....	436
Tabla 9. Usuarios de las líneas urbanas de ACCSA. Años 2014-2015.....	436
Tabla 10. Recorridos periurbanos incluidos en la integración tarifaria. Años 2015-2018.....	441
Tabla 11. Usuarios de las líneas del Grau y Tram Años 2014-2018.....	445
Tabla 12. Usuarios de las líneas de ACCSA. Años 2015-2018	449
Tabla 13. Usuarios del servicio urbano, población y presupuesto municipal en transporte urbano. Años 2008-2018.....	454

Capítulo 9

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios del área de Vinaròs	464
Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en el área de Vinaròs, con cabecera en municipios de la provincia de Castelló	475
Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en el área de Vinaròs en 1935	477
Tabla 4. Comparativa entre la recaudación de las líneas del eje Vinaròs-Morella y Vinaròs-Peníscola y la población de los municipios de tránsito, en 1935 y 2016.....	479
Tabla 5. Líneas en explotación en el área de Vinaròs en 1961	485
Tabla 6. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial por las concesionarias que operaban en el área de Vinaròs en 1961	486
Tabla 7. Autobuses asignados a las líneas del área de Vinaròs en 1961, por concesionarias. Antigüedad y capacidad de las mismas.....	487
Tabla 8: IMD en las principales carreteras del área de Vinaròs (1965-1980).....	489
Tabla 9. Evolución del número de viajeros en las líneas del área de Vinaròs. Años 1965 y 1977	492
Tabla 10. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en el área de Vinaròs	494
Tabla 11. Líneas y concesiones en el área de Vinaròs en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana	501
Tabla 12. Líneas de cercanías en el área de Vinaròs en 1998, correspondientes a títulos del Ministerio de Fomento.....	504
Tabla 13: IMD en las principales carreteras del área de Vinaròs (2000-2017).....	506
Tabla 14. Datos estadísticos del área de Vinaròs en 2015 y 2016, por líneas en explotación correspondientes a concesiones de la Generalitat Valenciana	508
Tabla 15. Datos estadísticos de las líneas de costa entre 2013 y 2016	510

Capítulo 10

Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios de la subárea de Morella	522
Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en la subárea de Morella	528
Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en la subárea de Morella en 1935	530

Tabla 4. Líneas en explotación en la subárea de Morella, con cabecera en municipios de la provincia de Castelló en 1961	535
Tabla 5. Autobuses asignados a las líneas de la subárea de Morella en 1961 y número de plazas.....	537
Tabla 6. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en la subárea de Morella, con cabecera en municipios de la provincia de Castelló.....	540
Tabla 7. Líneas y concesiones en la subárea de Morella en 1998, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana.....	545
Tabla 8. Datos estadísticos de la subárea de Morella en 2015 y 2016, por líneas en explotación.....	551
Tabla 9. Datos estadísticos de la concesión CVCS-103 entre 2010 y 2015	552
Capítulo 11	
Tabla 1. Evolución histórica de la población en los municipios castellonenses del área de Segorbe	562
Tabla 2. Líneas en explotación en 1935 en el área de Segorbe	570
Tabla 3. Recaudación de las empresas domiciliadas en el área de Segorbe en 1935	572
Tabla 4. Líneas en explotación en 1961 en el área de Segorbe	576
Tabla 5. Cantidades satisfechas en concepto de impuesto industrial en 1961	577
Tabla 6. Flota adscrita a las concesiones del área de Segorbe en 1961, antigüedad y capacidad de las mismas.....	578
Tabla 7. Transferencia de concesiones en el área de Segorbe-Viver	581
Tabla 8. Concesiones y expediciones vigentes en 1986 en el área de Segorbe	585
Tabla 9. Concesiones y líneas en 1998 en el área de Segorbe, correspondientes a títulos de la Generalitat Valenciana	590
Tabla 10. Datos estadísticos de la concesión CVCS-104 entre 2010 y 2014	596
Tabla 11. Datos estadísticos del área de Segorbe en 2012-2013 y 2015-2016, por líneas en explotación	596
Tabla 12. Expediciones descendentes de autobús y ferrocarril con salida de Segorbe	601
Capítulo 12	
Tabla 1. Cuantías (en pts.) de los conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, años 1925-1939	641
Tabla 2. Contribución sobre utilidades de la riqueza mobiliaria. Ejercicios 1923-1930	643
Tabla 3. Impuesto sobre la recaudación del año 1931	643
Tabla 4. Recaudación empresas de transporte de viajeros, años 1933-1935	644
Tabla 5. Servicios discrecionales autorizados en los años 1935 y 1936.....	649
Tabla 6. Camiones-berlina y servicios mixtos de la provincia de Castelló (1909-1939)	656
Capítulo 13	
Tabla 1. Servicios discrecionales autorizados en la provincia de Castelló entre 1943 y 1949	672
Tabla 2. Evolución de los servicios de las concesionarias de la provincia de Castelló. Años 1941-1961	674
Tabla 3. Concesionarios de la provincia de Castelló en 1961. Número de servicios en explotación y expediciones	683
Tabla 4. Cuantía satisfecha en concepto de impuesto industrial. Año 1961	684
Tabla 5. Dimensiones, capacidad y antigüedad media de la flota. Año 1961.....	685
Tabla 6. Líneas en explotación y servicios realizados por cada concesionaria en 1986.....	697
Tabla 7. Empresas de transporte de viajeros por carretera en activo en 1986 en la provincia de Castelló	711
Tabla 8. Empresas de transporte de viajeros por carretera en activo en 1998 en la provincia de Castelló	726

Tabla 9. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 1998-2009..	730
Tabla 10. Resultados de las sociedades dedicadas a servicios discrecionales, en euros. Ejercicios 1998-2009.....	730
Tabla 11. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 1998-2009.....	739
Tabla 12. Resultados de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 1998-2009	739
Tabla 13. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2008.....	742
Tabla 14. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 2008-2017	746
Tabla 15. Resultados de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 2008-2017	746
Tabla 16. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 2008-2017.....	752
Tabla 17. Resultados de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 2008-2017	752
Tabla 18. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por rentabilidad y margen de beneficio. Ejercicio 2017	757
Tabla 19. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2017	760

Epílogo

Tabla 1. Evolución del número de usuarios de líneas interurbanas de la provincia entre 1963 y 2016, y de la población provincial en el mismo periodo. Relación viajeros/población.....	770
Tabla 2. IMD en las principales carreteras de Castelló, 1965-2017	777

Índice de gráficos

Capítulo 1

Gráfico 1. Evolución de la población en la provincia de Castelló. 1900-2018.	46
Gráficos 2 y 3. Evolución entre la población del interior (comarcas Alt Maestrat, els Ports, Alto Mijares, l'Alcalten y Alto Palancia) y de la costa (Baix Maestrat, Plana Alta y Plana Baixa). Años 1900-2018.....	48

Capítulo 2

Gráfico 1. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1935.....	80
Gráfico 2. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1961.....	93
Gráfico 3. Evolución del número de viajeros en las líneas interurbanas de Castelló. Años 1963, 1968-1971 y 1974-1978.....	94
Gráfico 4. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1986.....	108
Gráfico 5. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 1998.....	119
Gráfico 6. Distribución de los servicios por áreas y subáreas de influencia. Año 2018.....	129
Gráfico 7. Distribución de tráfico y recaudación (interior-costa). Media años 2015 y 2016	133
Gráfico 8. Distribución de tráfico por áreas y subáreas de influencia. Media años 2015 y 2016	134
Gráfico 9. Distribución de la recaudación por áreas y subáreas de influencia. Media años 2015 y 2016.	134
Gráfico 10. Distribución del kilometraje por concesiones. Año 2015.....	135
Gráfico 11. Número de expediciones por concesiones. Año 2015	136
Gráfico 12. Viajeros por expedición, por concesiones y media provincial. Año 2015.....	136
Gráfico 13. Evolución del tráfico de viajeros de las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de	

la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016	138
Gráfico 14. Evolución de la recaudación en las concesiones de la provincia de Castelló titularidad de la Generalitat Valenciana. Años 2010-2016	139
Gráfico 15. Distribución de tráfico y recaudación por concesiones. Año 2015	140
Capítulo 3	
Gráfico 1. Evolución de la población en el área de Castelló, por zonas. 1910-2018	152
Gráfico 2. Distribución de la población en el área de Castelló, por zonas. Años 1910, 1981 y 2018.....	152
Gráfico 3. Evolución de la población y los servicios en los municipios de Vilafamés (años 1998-2018) y la Vall d'Alba (años 1960-2018).....	190
Gráfico 4. Evolución población y servicios en el interior del área de Castelló. Años 1935-2018	200
Gráfico 5. Evolución población y servicios en la franja costera del área de Castelló. Años 1935-2018 ..	201
Capítulo 4	
Gráfico 1. Evolución de la población en la conurbación de Castelló. Años 1910-2018	207
Gráfico 2. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1935.....	216
Gráfico 3. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1961.....	230
Gráfico 4. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1986.....	244
Gráfico 5. Proporción entre población (izq.) y servicios internos (verano) (dcha.). Año 1998.....	250
Gráfico 6. Población de Almassora y media de expediciones diarias en la línea de Castelló. Años 1961-2018.....	255
Gráfico 7. Población de Vila-real y media de expediciones diarias en la línea de Castelló. Años 1961-2018	256
Gráfico 8. Proporción entre población (dcha.) y servicios internos en la conurbación de Castelló (verano) (izq.). Año 2018.....	257
Gráfico 9. Media diaria de expediciones en servicios internos de la conurbación de Castelló. Años 1935-2018.....	270
Gráfico 10. Evolución de la población y de los servicios internos en la conurbación de Castelló. Años 1935-2018.....	271
Capítulo 5	
Gráfico 1. Distribución de la población en la subárea de l'Alcora. Años 1930-2018.....	277
Gráfico 2. Evolución de la población y los servicios de autobús en la subárea de l'Alcora. Años 1935-2018.....	302
Gráfico 3. Evolución de la población y los servicios de autobús entre l'Alcora y Castelló. Años 1935-2018	303
Capítulo 6	
Gráfico 1. Evolución demográfica de la subárea de Onda, y de este municipio en particular. Años 1910-2018.....	306
Gráfico 2. Evolución demográfica de Onda y del conjunto de municipios de su subárea, entre 1910 y 2018	336
Gráfico 3. Evolución de los servicios de viajeros con cabecera en Onda, y porcentaje de los mismos con destino a Vila-real y Castelló. Años 1935-2018	337
Capítulo 7	
Gráfico 1. Evolución demográfica de la subárea de la Vall d'Uixó, y de los municipios de Nules y la Vall	343
Gráfico 2. Distribución de la población en la subárea de la Vall d'Uixó. Años 1910-2018.....	343
Gráfico 3. Evolución de la población y servicios (verano) en la subárea de la Vall d'Uixó. Años 1935-2018	372
Gráfico 4. Servicios de la subárea de la Vall d'Uixó, por destinos (verano).....	376

Capítulo 8

Gráfico 1. Usuarios transporte urbano de Castelló. Años 1967-1990	403
Gráfico 2. Usuarios del servicio urbano y población. 1990-2007	418
Gráfico 3. Usuarios del servicio urbano e inversión pública. 1990-2007	419
Gráfico 4: Usuarios del servicio urbano e inversión pública (€ deflactados a 2007). 1990-2007	420
Gráfico 5. Relación entre el número de usuarios del servicio urbano y la flota (sólo ACCSA)	425
Gráfico 6: comparativa entre servicios urbanos. Años 2009 y 2011	428
Gráfico 7. Comparativa entre servicios urbanos	437
Gráfico 8. Usuarios de las líneas del Grau y Tram Años 2014-2018	445
Gráfico 9: comparativa entre servicios urbanos y periurbanos. Año 2018.....	450
Gráfico 10. Evolución comparativa entre servicios urbanos y periurbanos. Años 2008-2018.....	451
Gráfico 11. Usuarios del servicio urbano y población. 2008-2018	452
Gráfico 12. Usuarios del servicio urbano e inversión pública. 2008-2018	453

Capítulo 10

Gráfico 1. Evolución demográfica en la subárea de Morella. Años 1910-2018.....	523
Gráfico 2. Evolución histórica de los servicios de viajeros desde Morella, por destinos (verano). Años 1935-2018.....	550

Capítulo 11

Gráfico 1. Evolución de la población en el área de Segorbe y distribución de la misma. Años 1910-2018.....	563
Gráfico 2. Servicios en el área de Segorbe, por destinos (verano). Años 1935-2018	597

Capítulo 12

Gráfico 1. Impuesto sobre la recaudación del año 1931.....	643
Gráfico 2. Recaudación de las empresas. Años 1933-1935.....	645
Gráfico 3. Recaudación de las empresas, excepto HIFE. Años 1933-1935	645
Gráfico 4. Líneas explotadas por empresas. Año 1935	648
Gráfico 5. Número de expediciones realizadas por empresa. Año 1935	648

Capítulo 13

Gráfico 1. Número de líneas y expediciones de HIFE respecto al total provincial. Años 1935 y 1961....	684
Gráfico 2. Número de líneas y expediciones de HIFE, AMSA e HICID respecto al total provincial. Años 1961 y 1965	688
Gráfico 3. Líneas en explotación y servicios realizados por cada concesionaria en 1986	697
Gráfico 4. Líneas en explotación y servicios realizados por cada concesionaria en 1998	727
Gráfico 5. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 1998-2009.....	731
Gráfico 6. Ingresos de explotación de las de las de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 1998-2009	740
Gráfico 7. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2008.....	741
Gráfico 8. Sociedades de la familia Cuevas respecto al resto de concesionarias y conjunto de empresas, según volumen de negocio. Ejercicio 2008.....	743
Gráfico 9. Ingresos de explotación de las sociedades no concesionarias, en euros. Ejercicios 2008-2017.....	747

Gráfico 10. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros. Ejercicios 2008-2017.....	753
Gráfico 11. Ingresos de explotación de las concesionarias y sociedades ligadas a estas, en euros (sin HIFE). Ejercicios 2008-2017	754
Gráfico 12. Empresas domiciliadas en la provincia, por grupos empresariales, según volumen de negocio. Ejercicio 2017.....	758
Gráfico 13. Clasificación de las sociedades domiciliadas en la provincia de Castelló por ingresos de explotación. Ejercicio 2017	759

Epílogo

Gráfico 1. Evolución del número de usuarios de líneas interurbanas de la provincia entre 1963 y 2016, y de la población provincial en el mismo periodo.....	771
Gráfico 2. Evolución del número de usuarios de líneas interurbanas de la provincia entre 1963 y 2016, y del número de líneas y servicios.....	772
Gráfico 3. Relación de población, número de líneas, kilómetros de líneas, número de expediciones y número de viajeros entre Castelló y el total de España	779

Índice de mapas y planos

Capítulo 1

Mapa 1. Mapa de la provincia de Castelló	41
Mapa 2. Evolución de la población en los municipios de la provincia de Castelló. 1910-2018	49
Mapa 3. Evolución de la red de carreteras de la provincia de Castelló. 1909-2018.....	56

Capítulo 2

Mapa 1. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1935	77
Mapa 2. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1961	91
Mapa 3. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1986.....	107
Mapa 4. Esquema de líneas de la provincia de Castelló en 1999.....	117
Mapa 5. Esquema de líneas interurbanas de autobús en la provincia de Castelló en 2018.....	127

Capítulo 3

Mapa 1. Líneas del área de Castelló en 1935	161
Mapa 2. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1935.....	162
Mapa 3. Líneas del área de Castelló en 1961	169
Mapa 4. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1961	170
Mapa 5. Líneas del área de Castelló en 1986	176
Mapa 6. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1986.....	177
Mapa 7. Líneas del área de Castelló en 1998	184
Mapa 8. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 1998.....	185
Mapa 9. Líneas del área de Castelló en 2018	197
Mapa 10. Servicios que se realizaban en el área de Castelló en 2018.....	198

Capítulo 4

Mapa 1. Líneas internas de la conurbación de Castelló en 1935.....	217
Mapa 2. Servicios internos que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1935.....	218

Mapa 3. Líneas internas de la conurbación de Castelló en 1961	227
Mapa 4. Servicios internos que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1961	229
Mapa 5. Líneas de la conurbación de Castelló en 1986	242
Mapa 6. Servicios que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1986.....	243
Mapa 7. Líneas de la conurbación de Castelló en 1998	251
Mapa 8. Servicios que se realizaban en la conurbación de Castelló en 1998.....	252
Mapa 9. Líneas de la conurbación de Castelló en 2018	264
Mapa 10. Servicios que se realizaban en la conurbación de Castelló en 2018.....	265
Capítulo 5	
Mapa 1. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1935	280
Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1935.....	281
Mapa 3. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1961	284
Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1961.....	285
Mapa 5. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1986	289
Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1986.....	290
Mapa 7. Líneas de la subárea de l'Alcora en 1998	291
Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 1998.....	293
Mapa 9. Líneas de la subárea de l'Alcora en 2018	297
Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de l'Alcora en 2018.....	298
Capítulo 6	
Mapa 1. Líneas de la subárea de Onda en 1935	311
Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1935.....	312
Mapa 3. Líneas de la subárea de Onda en 1961	316
Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1961.....	316
Mapa 5. Líneas de la subárea de Onda en 1986	324
Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1986.....	324
Mapa 7. Líneas de la subárea de Onda en 1998	327
Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 1998.....	328
Mapa 9. Líneas de la subárea de Onda en 2018	332
Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de Onda en 2018.....	332
Capítulo 7	
Mapa 1. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1935	348
Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1935	349
Mapa 3. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1961	354
Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1961	356
Mapa 5. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1986	361
Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1986	362
Mapa 7. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 1998	367
Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 1998	368

Mapa 9. Líneas de la subárea de la Vall d'Uixó en 2018	378
Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de la Vall d'Uixó en 2018	379
Capítulo 8	
Plano 1. Líneas urbanas de Castelló en 1929	388
Plano 2. Líneas urbanas de Castelló en 1961	394
Plano 3. Líneas urbanas de Castelló en 1967	396
Plano 4. Líneas urbanas de Castelló en 1974	400
Plano 5. Líneas urbanas de Castelló en 1990	405
Plano 6. Líneas del servicio especial a la UJI en 1991	406
Plano 7. Líneas urbanas de Castelló en 2001	410
Plano 8. Recorridos de los diversos itinerarios de la línea al Grau Castelló en 2001	411
Plano 9. Líneas que realizaban servicios periurbanos en Castelló en 2001	412
Plano 10. Servicio urbano de Castelló en 2008	422
Plano 11. Servicio urbano de Castelló en 2014	434
Plano 12. Servicio urbano de Castelló en 2018	448
Capítulo 9	
Mapa 1. Líneas del área de Vinaròs en 1935	476
Mapa 2. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1935	477
Mapa 3. Líneas del área de Vinaròs en 1961	487
Mapa 4. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1961	488
Mapa 5. Líneas del área de Vinaròs en 1986	495
Mapa 6. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1986	496
Mapa 7. Líneas del área de Vinaròs en 1998	502
Mapa 8. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 1998	503
Mapa 9. Líneas del área de Vinaròs en 2018	511
Mapa 10. Servicios que se realizaban en el área de Vinaròs en 2018	512
Capítulo 10	
Mapa 1. Líneas de la subárea de Morella en 1935	529
Mapa 2. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1935	530
Mapa 3. Líneas de la subárea de Morella en 1961	536
Mapa 4. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1961	537
Mapa 5. Líneas de la subárea de Morella en 1986	541
Mapa 6. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1986	542
Mapa 7. Líneas de la subárea de Morella en 1998	545
Mapa 8. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 1998	546
Mapa 9. Líneas de la subárea de Morella en 2018	552
Mapa 10. Servicios que se realizaban en la subárea de Morella en 2018	553
Capítulo 11	
Mapa 1. Líneas del área de Segorbe en 1935	570

Mapa 2. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1935.....	571
Mapa 3. Líneas del área de Segorbe en 1961	578
Mapa 4. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1961	579
Mapa 5. Líneas del área de Segorbe en 1986	586
Mapa 6. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1986.....	588
Mapa 7. Líneas del área de Segorbe en 1998	591
Mapa 8. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 1998.....	592
Mapa 9. Líneas del área de Segorbe en 2018	594
Mapa 10. Servicios que se realizaban en el área de Segorbe en 2018.....	595

Capítulo 13

Mapa 1. Áreas territoriales de operaciones de los grupos empresariales presentes en la provincia de Castelló. Año 2018	755
--	-----

Epílogo

Mapa 1. Año de establecimiento del primer servicio de autobús en cada municipio.....	781
Mapa 2. Media diaria de servicios interurbanos (no nacionales) en cada municipio en un día lectivo de 2018.....	782
Mapa 3. Servicios de autobús en el interior norte de la provincia de Castelló en verano de 1961	783
Mapa 4. Servicios de autobús en el interior norte de la provincia de Castelló en verano de 2018	784
Mapa 5. Servicios de autobús en el interior sur de la provincia de Castelló en verano de 1961.....	785
Mapa 6. Servicios de autobús en el interior sur de la provincia de Castelló en verano de 2018.....	786
Mapa 7. Servicios de autobús en el litoral norte de la provincia de Castelló en verano de 1961.....	787
Mapa 8. Servicios de autobús en el litoral norte de la provincia de Castelló en verano de 2018.....	788
Mapa 9. Servicios de autobús en el litoral sur de la provincia de Castelló en verano de 1961	789
Mapa 10. Servicios de autobús en el litoral sur de la provincia de Castelló en verano de 2018.....	790

ANEXOS

Anexo 1

Fichas de municipios

Complementando y sintetizando la información contenida en la segunda parte de la tesis, en la que se analiza la evolución del servicio de viajeros por carretera en las distintas áreas funcionales de la provincia de Castelló, se incluye el siguiente anexo de municipios.

Contiene, por orden alfabético, fichas individualizadas de los municipios que conforman actualmente la provincia de Castelló, así como del desaparecido Campos de Arenoso y el de Gátova, agregado a la de València en 1995. Estas fichas recogen datos relevantes respecto a su ubicación y principales centros de referencia, así como a la situación del transporte y vías de comunicación de cada uno de ellos en diversos periodos históricos. Permite conocer, mediante una rápida y sencilla consulta, los servicios de transporte de los que dispone y ha dispuesto cada municipio, pudiendo comparar aspectos como la oferta existente o los tiempos de viaje vigentes en cada momento. Todas las fichas presentan el mismo esquema, que se explica a continuación:

Inmediatamente tras el nombre del municipio, se indica el año en el que dicha localidad dispuso por primera vez de un servicio de autobús, citándose además la línea mediante la que se prestaba el servicio, así como su operador.

Tras esta introducción, se recogen una serie de datos generales sobre el municipio, que permiten situarlo en la provincia, conocer su tamaño y configuración y sus principales centros de referencia.

- Ubicación: emplazamiento geográfico, partido judicial y comarca a la que pertenece en la actualidad y, en algunos casos, otros datos relevantes. La información procede principalmente de la obra de Sarthou Carreres y de Vicent Ortells.¹
- Entidades de población: entidades locales menores, pedanías y otros núcleos de población dispersos incluidos en el municipio, como masías o urbanizaciones. En su caso, se indica también la existencia de polígonos industriales.²
- Población: la del municipio, según los últimos datos disponibles en el INE.³
- Principales centros de referencia sanitarios y educativos: se indica el hospital de referencia para el área de salud a la que pertenece el municipio, su centro de salud y el instituto de

¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* y Vicent Ortells Chabrera "El fenómeno urbano", en VV. AA. *La Provincia de Castellón. Tierras y gentes*, pp. 125-150.

²"Nomenclator", INE, [en línea].

³"Cifras oficiales de población de los municipios españoles: Revisión del Padrón Municipal", INE, [en línea]

educación Secundaria al que está adscrito en la actualidad. Estos datos se han obtenido en las webs de la Conselleria d'Educació y de las Áreas de Salud de Castelló, la Plana, Sagunt y Vinaròs.⁴

La segunda parte de la ficha contiene un análisis histórico, en el que se puede apreciar a simple vista la evolución demográfica del municipio y los distintos centros de referencia que ha tenido en los cinco momentos históricos (1910, 1935, 1961, 1986 y 1998), así como en la actualidad (2018). Por último, se indica el estado de las comunicaciones en cada uno de esos años y en el año de realización del presente trabajo, con datos respecto a los accesos por carretera y servicios de transporte. Los datos reflejados se han obtenido de las fuentes indicadas a continuación:

- Evolución de la población: en el primer cuadro se recogen los datos demográficos desde 1910, extraídos del INE.⁵
- Variación de los centros de referencia del municipio: en el segundo cuadro se recogen los principales centros de referencia de esa localidad (cabeza de su partido judicial, hospital e instituto), a partir de datos extraídos de Sarthou, González Espresati, Ortells y Membrado.⁶
- Comunicaciones: recoge las comunicaciones y transportes que disponía el municipio en cada uno de los años anteriormente citados, indicándose los siguientes extremos:
 - Accesos terrestres al municipio. Para 1910 los datos están extraídos de Sarthou y Sanchis Deusa; para 1935 de Sanchis Deusa; para 1961 de Cámara y Bau y del mapa de carreteras de España de 1956; para 1986 y 1998 de los mapas de la provincia del Instituto Geográfico Nacional; y para 2018 se ha consultado la última actualización del catálogo de carreteras, disponible en la web del Centro Nacional de Información Geográfica.⁷
 - Servicios de transporte público: líneas de carruajes, líneas de autobuses y servicios

⁴"Guia de centres docents", Conselleria d'Educació, [en línea], <http://www.ceice.gva.es/ca/web/centros-docentes/guia-de-centros-docentes>; "Departaments de Salut", Conselleria de Sanitat, [en línea] <http://www.san.gva.es/web/comunicacion/webs-departamentos-de-salut>; "Catálogo de centros de atención primaria", Ministerio de Sanidad, [en línea], <http://www.msbs.gob.es/ciudadanos/centrosCA.do?prov=12&d-4015022-p=3&metodo=busquedaProvC> (consultado 30 de octubre de 2018).

⁵"Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea], http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981 (consultado 10 de marzo de 2019).

⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768.

⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*. Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 22-28. Vanesa Cámara Boluda y Rafael Bau Izquierdo, "Evolución de las comunicaciones por carretera en la provincia de Castellón a lo largo del siglo XX", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, pp. 91-110. Mapa de Carreteras de España 1956, editado por Firestone Hispania, S.A.; Mapa Provincial de Castellón, Instituto Geográfico Nacional (IGN), 1988 y 1993; "Redes de Transporte-Centro de Descargas", Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), [en línea], <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/buscadorCatalogo.do?codFamilia=REDTR> (consultado 10 de marzo de 2019).

ferroviarios, indicando la media de expediciones. Cuando se dispone de esa información, se incluyen los tiempos de viaje desde el municipio hasta el final de línea y/o sus principales centros. La información está extraída de las siguientes fuentes: para 1910 y 1935 de las guías comerciales de los respectivos años (en el caso de 1935 se ha consultado la oferta de servicios en la guía de aquel año y los tiempos de viaje en la de 1932); para 1961 de la relación de líneas existente en el AHPC y del *Horario-Guía de Ferrocarriles*; para 1986 de Sanchis Deusa, Carles Ripollés y de las guías de horarios y libros de itinerarios de RENFE. La obtención de datos para 1998 ha sido más compleja, debiendo recurrir a numerosas fuentes: los servicios de autobuses se han extraído de los propios anuncios oficiales de adjudicación de las concesiones, recogidos en un folleto editado por la entonces Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, así como en horarios de las empresas concesionarias y publicaciones periódicas. Los servicios ferroviarios que se citan son los aparecidos en prensa y en el libro *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, de Aguilar Civera y Vidal Olivares, no lográndose conseguir datos exactos sobre todos los servicios. En cuanto a 2018, toda la información se ha obtenido de las páginas web de las empresas concesionarias.⁸

- Otros datos relevantes: existencia de otros servicios e infraestructuras de transporte.⁹

⁸*Anuario de la industria y el comercio. Guía de Castellón y su provincia*, 1910, pp. 64-69; *Guía Tiris de la provincia de Castellón 1932*, pp. 100-128; *Guía comercial de Castellón 1935*, pp. 181-200; "Relación de líneas regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera de Castellón de la Plana", en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General; *Horario-Guía de Ferrocarriles, líneas aéreas y marítimas y autobuses de línea*, nº 286, Graf, Madrid, abril 1963; *Horario de Trenes*, RENFE, Madrid, 1985; *Libro-Itinerario*, RENFE, Madrid, 1987. Carmen Sanchis Deusa, *El transporte en el País Valenciano*, pp. 250-280. Carles Ripollés "El transport públic de viatgers", pp.8-19; Carles Ripollés, "El ferrocarril", pp. 7-17. *El transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*; Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba, "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones", en Inmaculada Aguilar Civera y Javier Vidal Olivares (Coords.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, pp. 89-119; Empresas Autobuses Líneas, [en línea]; *El Servol*, 1 de junio de 1996; "Nuevo servicio de transporte de pasajeros en autobús", Ayuntamiento de la Serratella, [en línea]; "Transportes públicos", Ayuntamiento de Almassora, [en línea], <https://www.almassora.es/es/articulos/transportes-publicos>; "Bus urbano", Ayuntamiento de Orpesa, [en línea], <https://www.oropesadelmarturismo.com/ver/2465/Bus-urbano.html>; "Líneas regulares", Automóviles Altaba, [en línea], <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>; "Horarios", ALSA, [en línea], <https://www.alsa.es/horarios-autobuses/>; "Líneas regulares", Autos Mediterráneo, S.A., [en línea], <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>; "Horarios", Autos Vallduxense, S.L., [en línea], <http://avsa.es/Horarios.aspx>; "Líneas regulares", Autobuses Furió, S.L., [en línea], <https://autobusesfurio.com/lineas-regulares/>; "Líneas regulares", Autocares Herca, S.L., [en línea], <http://www.autocaresherca.com/LineasRegulares.aspx>; "Nuestros destinos", Avanza Bus, [en línea], <https://www.avanzabus.com/nuestros-destinos/>; "Líneas regulares", Hispano del Cid, S.A., [en línea], <http://www.hicid.es/ec/>; "Líneas regulares", Hispano de Fuente En Segures, S.A., [en línea], <http://hife.es/es-ES/Paginas/8>; "Horarios autobuses", IRB Grupo [en línea], <https://www.irb-grupo.com/horarios-autobuses-teruel.php>; "Líneas regulares", Tram Castellón, [en línea], <https://www.tramcastellon.com/lineas-regulares/>; "Cercanías Valencia", RENFE, [en línea], <http://www.renfe.com/viajeros/cercanias/valencia/index.html> "Viajeros", RENFE, [en línea] <http://www.renfe.com/viajeros/index.html> (última consulta 21 de junio de 2019).

⁹"Información de vuelos regulares", Aeropuerto de Castelló, [en línea].

Relación de municipios:¹⁰

Aín

Con servicio de autobús desde: 1965, mediante la prolongación de la línea Castelló-Eslida de la Hispano del Cid.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente oriental de la Sierra de Espadán, entre Alcudia de Veo y Eslida. Partido judicial del Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 125 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Artana.

IES: Betxí.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 1. Evolución histórica de la población de Aín. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Aín	474	450	392	293	298	289	210	152	129	155	139

Alteraciones en los censos de población desde 1842, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 2. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Nules	Betxí

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910: ¹¹ carecía de carretera.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local hasta Segorbe, por Almedíjar. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: carreteras locales hacia Almedíjar, Alcudia de Veo y Eslida. Autobús línea Castelló-Eslida, con prolongación a Aín.

Comunicaciones en 1998: CV-200 a Almedíjar y CV-223 a Alcudia de Veo y Eslida. Autobús línea Castelló-Eslida, con prolongación a Aín (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 2018: CV-200 a Almedíjar y CV-223 a Alcudia de Veo y Eslida. Autobús línea Castelló-Eslida, con prolongación a Aín (1 exp i/v L y V).

¹⁰En orden alfabético según el topónimo indicado en el Corpus toponímico valencian: "Corpus toponímico valencian", Acadèmia Valenciana de la Llengua, [en línea].

¹¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 909.

Albocàsser

Con servicio de autobús desde: 1910, mediante la hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, de Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado entre los corredores de la rambla Carbonera y de les Coves, a los pies de la vertiente septentrional de la sierra d'en Garceran. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías. Centro penitenciario.

Población (2018): 1.234 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Albocàsser.

IES: Albocàsser/la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 3. Evolución histórica de la población de Albocàsser. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Albocàsser	3.614	3.310	3.060	2.720	2.508	2.092	1.894	1.654	1.505	1.353	1.385

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 4. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Alboc/CS	Alboc/Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹² carretera a Alcalà de Xivert y, en construcción, a Vilafranca. Diligencias a Castelló, Alcalà y Vilafranca. Autobús hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, en verano.

Comunicaciones en 1935: carretera a Castelló, Alcalà de Xivert y Vilafranca. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v, 1 h 25' a Vilafranca, 1 h 40' a Castelló), Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v diaria, 2 h 30' a Benicarló) y Albocàsser-Alcalà (1 exp i/v, 53' a Alcalà).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Castelló, la Torre d'en Besora, Vilafranca, Tírig y les Coves. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab), Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab, 2 h a Benicarló), Albocàsser-Culla (1 exp i/v L y S, 1 h 22' a Culla), Alcalà-Albocàsser (1 exp i/v) y Albocàsser-Castelló (1 exp i/v L, J y S, 2 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Castelló, la Torre d'en Besora, Vilafranca, Tírig y les Coves. Autobuses líneas Albocàsser-Culla (3 exp i/v semanales), Castelló-Albocàsser (1 exp i/v), Castelló-Vilafranca (1

¹²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 498.

exp i/v), Atzeneta-Sant Pau (2 exp i/v semanales), Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab) y Alcalà-Albocàsser (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-15 a Castelló y Vilafranca, CV-129 a les Coves, CV-154 a la Serratella, CV-130 a Tírig y CV-164 a la CV-15. Autobuses líneas Albocàsser-Benassal (1 exp i/v lab), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab), Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, M, J) y Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-15 a Castelló y Vilafranca, CV-129 a les Coves, CV-154 a la Serratella, CV-130 a Tírig y CV-164 a la CV-15. Autobuses líneas Albocàsser-Benassal (1 exp i/v lab), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 1 h 15' a Castelló), Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, X, V, 1 h a Culla), la Serratella-Albocàsser (1 exp i/v X y V) y Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V, 1 h 15' a Benicarló).

Alcalà de Xivert

Con servicio de autobús desde: 1910, mediante la hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, de Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el corredor formado entre la sierra d'Irta y les Talaies, con núcleos de población costeros situados en la vertiente meridional de la sierra d'Irta, destino turístico. Partido judicial de Vinaròs, comarca del Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, Alcossebre y otras urbanizaciones costeras (Capicorb, etc.).

Población (2018): 6.679 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Alcalà de Xivert.

IES: Alcalà de Xivert.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 5. Evolución histórica de la población de Alcalà de Xivert. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Alcalà de X.	6.198	5.855	5.499	4.811	4.740	4.394	4.314	4.580	4.779	5.682	7.826

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 6. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Benicarló	Alcalà	Alcalà

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³ carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Carretera a Albocàsser. Diligencias a les Coves, Albocàsser y Vinaròs. Autobús hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, en verano. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona; carretera a Vilafranca, por les Coves y Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v, 1 h a Vinaròs, 1 h 25' a Castelló), Albocàsser-Alcalà (1 exp i/v, 1 h 07' a Albocàsser) y Alcalà-Alcossebre (2 exp i/v en verano). Estación del ferrocarril del Norte en Alcalà (4 trenes diarios por sentido, 1 h 15' a Castelló) y en Alcossebre (3 ascendentes y 4 descendentes, 55' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera N-340. Carreteras locales a Alcossebre y les Coves. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v lab, 1 h a Castelló), Alcalà-Albocàsser (1 exp i/v) y Alcalà-Alcossebre (3 exp i/v diarias, 5 verano). Estación de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 1 h a Castelló) y apartadero en Alcossebre (2 trenes diarios por sentido, 1 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: A-7, N-340. Carreteras locales a Alcossebre y les Coves. Autobuses líneas Alcalà-Albocàsser (1 exp i/v), Alcalà-Alcossebre (5 exp i/v) y Castelló-Vinaròs (2 exp i/v, 3 verano). Estación de ferrocarril de Renfe en Alcalà y apartadero en Alcossebre (2 trenes diarios por sentido, 50' a Castelló).

Comunicaciones en 1998: A-7, N-340; CV-142 a Alcossebre y CV-133 a les Coves. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab, 2 fest), Vinaròs-València (1 exp i/v) y Alcalà-Alcossebre (6 exp L-V). Estación de ferrocarril de Renfe en Alcalà (5 Regionales diarios por sentido). Desde Alcossebre, autobús línea Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Vinaròs-València (1 exp i/v); líneas Madrid-Badajoz-València (1 exp jun-sept).

Comunicaciones en 2018: AP-7, N-340; CV-142 a Alcossebre y CV-133 a les Coves. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v lab, 2 fest), Vinaròs-València (1 exp i/v, 1 h 10' a Castelló) y Alcalà-Alcossebre (invierno 4 exp i/v L-V; verano 9 exp i/v L-V, 6 fest). Estación de ferrocarril de Adif (8 servicios Regional València-Vinaròs, 3 València-Tortosa, 1 València-Tortosa-Barcelona, 20' a Vinaròs, 40' a Castelló, 1 h 20'/1 h 50' a València). Desde Alcossebre, autobús línea Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Vinaròs-València (1 exp i/v, 1 h 10' a Castelló); líneas Madrid-Badajoz-València (1 exp, 6 h, jun-sept) y Zaragoza-Castelló (1 exp, 6 h jul-ag).

L'Alcora

Con servicio de autobús desde: 1913, mediante la línea Llucena-Castelló, de la Hispano Lucenense.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la margen derecha del río homónimo, también conocido como río Llucena, en la transición entre las montañas de l'Alcalatén y la Plana. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano y pedanías de Araia y la Foia. Urbanizaciones de montaña, polígonos industriales.

Población (2018): 10.430 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: l'Alcora.

IES: l'Alcora.

¹³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 837.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 7. Evolución histórica de la población de l'Alcora. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
l'Alcora	4.880	4.541	4.422	3.782	4.043	5.248	7.005	7.981	8.372	9.508	10.740

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 8. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	l'Alcora

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴ carretera de tercer orden a Castelló y Llucena. Dos diligencias diarias a Castelló y Llucena.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Castelló a Cortes de Arenoso. Autobuses líneas l'Alcora-Castelló (1 exp i/v, 45' a Castelló), Llucena-Castelló (2 exp i/v, 50' a Llucena), les Useres-Castelló (1 exp i/v, 45' a Castelló, 50' a les Useres), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v, 2 h 45' a Cortes) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v, 2 h a Villahermosa).

Comunicaciones en 1961: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carreteras locales a Araia, Costur, Onda y Ribesalbes. Autobuses líneas l'Alcora-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest, 40' a Castelló), Atzeneta-Castelló (1 exp i/v lab), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 2 h 30' a Cortes), Vistabella-Castelló (1 exp i/v lab), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 45' a Llucena), Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h 45' a Villahermosa).

Comunicaciones en 1986: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carreteras locales a Araia, Costur, Onda y Ribesalbes. Autobuses líneas l'Alcora-Castelló (4 exp i/v), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v), Llucena-Castelló (2 exp i/v) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v) y l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-16 a Castelló y CV-21 a Onda; CV-165 a Costur, CV-188 a Ribesalbes, CV-190 a Figueroles y CV-192 a Araia. Autobuses líneas l'Alcora-Castelló (4 exp i/v lab), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest), Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab) y l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-16 a Castelló y CV-21 a Onda; CV-165 a Costur, CV-188 a Ribesalbes, CV-190 a Figueroles, CV-190a a Sant Joan de Moró y CV-192 a Araia. Autobuses líneas l'Alcora-Castelló (4 exp i/v lab, 40' a Castelló), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 2 h a Cortes), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest, 35' a Llucena), Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab 1 h 35' a Villahermosa) y l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V).

¹⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 561.

Alcudia de Veo

Con servicio de autobús desde: 1958, mediante hijuela de la línea Fuentes de Ayódar-Castelló, de Furió, S.L.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de Espadán, en la margen derecha del río Veo, al sur de Tales. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: Alcudia de Veo, algunas masías y las pedanías de Benitandús, Veo y Jinquer¹⁵.

Población (2018): 201 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Tales.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 9. Evolución histórica de la población de Alcudia de Veo. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Alcudia de Veo	899	794	780	550	616	507	364	274	191	199	221

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 10. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁶ carecía de carretera. Camino de herradura con Onda, su carretera y estación férrea más próxima, y Segorbe.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Tales. Autobús línea Alcudia de Veo-Onda (1 exp. i/v L, J, S. 45' hasta Onda).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Tales y Aín. Autobús línea Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-223 desde Tales y Aín, y por CV-215 desde Algimia de Almonacid. Autobús línea Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v martes y jueves).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-223 desde Tales y Aín, y por CV-215 desde Algimia de Almonacid. Autobús línea Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v martes y jueves).

¹⁵Actualmente deshabitada.

¹⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 910.

Alfondeguilla

Con servicio de autobús desde: 1931, mediante los servicios Castelló-Segorbe de AVSA.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones orientales de la Sierra de Espadán, en la margen derecha del río Belcaire, próximo a la Vall d'Uixó. Partido judicial del Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 862 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: la Vall d'Uixó.

IES: la Vall d'Uixó.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 11. Evolución histórica de la población de Alfondeguilla. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Alfondeguilla	945	946	867	797	1.009	1.008	968	928	914	921	879

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 12. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	La Vall	La Vall

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁷ camino carretero hasta la Vall d'Uixó.

Comunicaciones en 1935: carretera a la Vall d'Uixó y Azuébar.

Comunicaciones en 1961: por C-225 desde Soneja y la Vall. Autobús línea Segorbe-Castelló (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: por C-225 desde Soneja y la Vall. Autobús línea Segorbe-Castelló (3 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-230 desde la Vall d'Uixó y Azuébar. Autobús línea Castelló-Torás (1 exp i/v L-V) y urbano de la Vall d'Uixó (sólo los viernes).

Comunicaciones en 2018: CV-230 desde la Vall d'Uixó y Azuébar. Autobús línea Castelló-Torás (1 exp i/v M y V, 25' a la Vall, 1 h 20' a Castelló).

Algimia de Almonacid

Con servicio de autobús desde: 1926, mediante la línea Algimia de Almonacid-Segorbe de Vicente Saera.

Datos generales:

¹⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 734.

Ubicación: municipio de la vertiente meridional de la Sierra de Espadán, en el valle de Almonacid o Almonesir.

Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Algimia de Almonacid.

Población (2018): 259 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 13. Evolución histórica de la población de Algimia de Almonacid. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho:

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Algimia de A.	1.196	1.022	1.009	850	835	665	537	418	318	288	315

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 14. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁸ carecía de carretera. Camino de herradura hasta Segorbe y Onda.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Segorbe. Autobús mixto línea Algimia-Segorbe (1 exp i/v diaria, 1 h 45' hasta Segorbe).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Matet y Vall de Almonacid. Autobús línea Algimia-Segorbe (1 exp i/ laborables).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Alcudia de Veo, Matet y Vall de Almonacid. Autobús línea Matet-Segorbe (2 exp i/v) y Algimia-Pavías (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-215 desde Alcudia de Veo y Segorbe y por CV-213 desde Matet. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-215 desde Alcudia de Veo y Segorbe y por CV-213 desde Matet. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v jueves; lunes a demanda).

Almassora

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante los servicios de autobús de José María Recatalá.

Datos generales:

¹⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 914.

Ubicación: municipio de la Plana, en la margen izquierda del río Mijares, en su terraza final. Industria y servicios. Partido judicial de Vila-real, comarca Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano y playas.

Población (2018): 23.831 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Almassora.

IES: Almassora.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 15. Evolución histórica de la población de Almassora. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Almassora	7.641	7.273	8.072	8.217	10.051	10.178	13.057	15.210	15.298	17.331	25.522

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 16. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Almassora	Almassora

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁹ carretera de primer orden de Madrid a Castelló y camino carretero a Borriana. Diligencias a Castelló. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido). Apeadero y estación del tranvía OGC (5 trenes diarios a Castelló y Vila-real).

Comunicaciones en 1935: carretera de primer orden de Madrid a Castelló y camino carretero a Borriana. Autobuses líneas Castelló-Almassora (30 exp i/v diarias), Castelló-Borriana (1 exp i/v, 15'), Castelló-Eslida (2 exp i/v, 2 h), Castelló-Moncofa (4 exp i/v, 1 h 10'), Grau de Castelló-Vila-real (1 exp i/v, 15' a ambos destinos). Estación del ferrocarril del Norte (6 trenes diarios por sentido, 5' a Castelló, 1 h 45' a València). Apeadero y estación del tranvía OGC (14 trenes diarios a Castelló y 13 a Vila-real).

Comunicaciones en 1961: N-340 a Vila-real y Castelló y C-236 a Borriana y Castelló. Carretera local al Grau de Castelló. Autobuses líneas Castelló-Almassora (15 exp i/v laborables, 12 festivos, 15'), Castelló-Moncofa (5 exp i/v laborables), Grau de Castelló-Vila-real (1 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (7 trenes diarios por sentido, 5' a Castelló, 1 h 50' a València). Apeadero y estación del tranvía OGC (4 trenes diarios a Castelló y a Vila-real, 30' a Castelló, 25' a Vila-real).

Comunicaciones en 1986: A-7; N-340 a Vila-real y Castelló y C-236 a Borriana y Castelló. Carreteras locales a la playa y al Grau de Castelló. Autobuses líneas Castelló-Almassora (32 exp i/v) y Almassora-playa (4 i/v lab, 6 verano). Apeadero de ferrocarril de Renfe (8 trenes diarios por sentido, 5' a Castelló, 1 h 20' a València)

¹⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 404-405.

Comunicaciones en 1998: A-7; N-340 a Vila-real y Castelló; N-225 al Grau de Castelló; CV-18 a Borriana y Castelló. Carreteras locales a la playa. Autobuses líneas Castelló-Almassora (32 exp i/v), Castelló-Moncofa (4 exp i/v) y Almassora-playa. Estación del ferrocarril de Renfe ().

Comunicaciones en 2018: AP-7; N-340 a Vila-real y Castelló; CV-183 y N-225 al Grau de Castelló; CV-18 a Borriana y Castelló. Carreteras locales a la playa. Autobuses líneas Castelló-Almassora (31 exp i/v lab, 22 fest), Castelló-Moncofa (4 exp i/v L-V, 1 S, 1 h 10'), Almassora-playa (9 exp L-V, 7 S, 6 D, sólo verano), Borriana-UJI (3 exp i/v lectivos), Almassora-Grau-Benicàssim (nocturno verano) y servicio urbano de autobús (2 líneas, 7 servicios urbanos y 8 hasta la playa L-V; 4 urbanos y 5 a la playa S). Estación de ferrocarril de Adif (33 servicios i/v Cercanías Castelló-València, 2 València-Tortosa, 10' a Castelló, 1 h 15' a València).

Almedíjar

Con servicio de autobús desde: 1926, mediante la línea Almedíjar-Segorbe de Genaro Catalá.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente meridional de la Sierra de Espadán. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Almedíjar.

Población (2018): 256 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 17. Evolución histórica de la población de Almedíjar. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Almedíjar	819	712	613	582	495	458	415	295	298	273	306

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 18. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²⁰ carecía de carretera.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Segorbe. En 1932 cesó el servicio de

²⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 915.

autobuses.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Aín y Castellnovo. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Aín y Castellnovo. Autobús línea Segorbe-Almedíjar (2 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-200 desde Aín y Castellnovo. Autobús línea Segorbe-Almedíjar (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-200 desde Aín y Castellnovo. Sin servicio de autobús.

Almenara

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea la Vall d'Uixó-les Valls, de AVSA.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la transición entre la Plana y la Vall de Segó, entre las estribaciones surorientales de la Sierra de Espadán y el mar Mediterráneo. Partido judicial del Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano y playas (Barrio-Mar).

Población (2018): 5.900 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Almenara.

IES: Almenara.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 19. Evolución histórica de la población de Almenara. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Almenara	1.778	1.825	2.106	2.412	2.840	3.505	4.091	5.032	4.994	4.947	6.059

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 20. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	La Vall	La Vall

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²¹ carretera de primer orden de Madrid a Castelló y caminos carreteros a la Vall d'Uixó, Segorbe, les Valls, la Llosa y a la playa. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de primer orden de Madrid a Castelló y caminos carreteros a la Vall d'Uixó, Segorbe, les Valls, la Llosa y a la playa. Autobuses líneas Castelló-València (5 exp i/v, 45' a Castelló y València) y

²¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 739.

la Vall-València (3 exp i/v, 30' a la Vall, 1 h 15' a València). Estación del ferrocarril del Norte (7 trenes diarios por sentido, 50' a Castelló, 1 h a València)

Comunicaciones en 1961: carretera N-340. Carreteras locales a la playa y la Vall. Autobuses líneas Castelló-València (3 exp i/v laborables), Onda-València (2 exp i/v lab, 1 fest), la Vall-València (5 exp i/v diarias), Borriana-València (3 exp i/v lab), Betxí-València (1 exp i/v lab) y Nules-València (1 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (7 trenes diarios por sentido, 1 h a Castelló y a València).

Comunicaciones en 1986: A-7 y carretera N-340. Carreteras locales a la playa y la Vall. Autobuses líneas la Vall-el Port de Sagunt (2 exp i/v lab), Borriana-València (3 exp i/v), Betxí-València (1 exp i/v), Castelló-València (7 exp lab). Estación de ferrocarril de Renfe (17 trenes diarios por sentido, 40' a Castelló, 55' a València).

Comunicaciones en 1998: A-7 y N-340. Carretera local a la playa. Autobuses líneas la Vall-València (1 exp i/v lab), Vinaròs-Castelló-València (1 exp), Borriana-València (1 exp i/v) y Betxí-València (1 exp i/v). Estación de ferrocarril de Renfe.

Comunicaciones en 2018: AP-7, A-7 y N-340. Carretera local a la playa. Autobuses líneas la Vall-València (5 exp i/v L-V, 2 S, 1 F, 15' a la Vall, 40' a València), Vinaròs-Castelló-València (1 exp L-V, 50' a Castelló) y Betxí-Borriana-València (1 exp i/v L-V, 40' a València). Estación de ferrocarril de Adif (33 servicios i/v Cercanías Castelló-València, 2 València-Tortosa, 35' a Castelló, 50' a València).

Les Alqueries

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-la Vall d'Uixó de la Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana, situado entre Betxí y Borriana. Partido judicial de Vila-real, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 4.460 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Borriana.

IES: Borriana.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 21. Evolución histórica de la población de les Alqueries. Los datos hasta 1991 se incluyen en el censo de Vila-real, y a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Alqueries	-	-	-	-	-	-	-	-	3.625	3.594	4.452

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 22. Centros de referencia (hasta 1985, ver Vila-real)

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	-	-	-	Castelló	Castelló
Hospital	-	-	-	Castelló	Castelló
Instituto	-	-	-	Borriana	Borriana

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²² carretera de primer orden de Madrid a Castelló. En el límite de su término con el de Borriana se encuentra la estación del ferrocarril del Norte.

Comunicaciones en 1935: misma situación. Autobuses línea la Vall d'Uixó-Castelló (4 exp i/v).

Comunicaciones en 1961: N-340 a Nules y Vila-real. Carreteras locales a Betxí y Borriana. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v diaria, 25'), Castelló-Betxí (1 exp i/v diaria, 15'), Castelló-Eslida (2 exp i/v laborables, 55'), Castelló-Segorbe (2 exp i/v lab), Castelló-la Vall d'Uixó (7 exp i/v lab, 4 festivos). En el límite de su término con el de Borriana se encuentra la estación del ferrocarril de Renfe, con autobús Borriana-Port.

Comunicaciones en 1986: A-7; N-340 a Nules y Vila-real. Carreteras locales a Betxí y Borriana. Autobuses líneas Castelló-Artana (3 exp i/v), Castelló-Eslida (1 exp i/v), Castelló-Segorbe (3 exp i/v), Castelló-la Vall d'Uixó (13 exp i/v). En el límite de su término con el de Borriana se encuentra la estación del ferrocarril de Renfe, con autobús Borriana-Port.

Comunicaciones en 1998: A-7; N-340 a Nules y Vila-real. CV-222 a Betxí y Borriana. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v), Castelló-Betxí (2 exp i/v), Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S), Castelló-Torás (1 exp i/v L-V), Castelló-la Vall d'Uixó (15 exp i/v L-V, 5 S y D). En el límite de su término con el de Borriana se encuentra la estación del ferrocarril de Renfe, con autobús Borriana-Port.

Comunicaciones en 2018: AP-7; N-340 a Nules y Vila-real. CV-222 a Betxí y Borriana. Autobuses líneas Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 i/v S, 40' a Eslida), Betxí-València (1 exp i/v L-V, 1 h 10' a València), Castelló-la Vilavella (1 exp ida L-V). En el límite de su término con el de Borriana se encuentra la estación del ferrocarril de Adif, con autobús Borriana-Port.

Altura

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea estival entre Navajas y la Cueva Santa, de José M.^a Martínez.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Palancia, en su curso medio, entre éste y las estribaciones septentrionales de la Sierra Calderona. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Altura. El estancamiento de su crecimiento ha impedido que forme una conuración con la vecina Segorbe. Polígono industrial. Ermitorio de la Cueva Santa.

Población (2018): 3.509 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 23. Evolución histórica de la población de Altura. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la

²²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 456.

población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Altura	2.925	2.905	3.047	2.892	3.091	2.943	2.895	2.905	2.985	3.145	3.924

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 24. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:²³ carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Estación de ferrocarril a dos kilómetros, en Segorbe. Camino hasta la Cueva Santa.

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt y local hasta Gátova. Camino hasta la Cueva Santa. Servicio urbano de autobús hasta Segorbe; autobuses líneas Navajas-Cueva Santa y Gátova-Segorbe (1 exp i/v diaria, 15' hasta Segorbe).

Comunicaciones en 1961: por C-224 desde Alcublas y Segorbe, y por carretera local desde Gátova. Autobuses líneas Segorbe-Altura (3 exp i/v diarias) y Segorbe-Cueva Santa (1 exp i/v diaria jul-oct).

Comunicaciones en 1986: por C-224 desde Alcublas y Segorbe, y por carretera local desde Gátova. Autobuses líneas Segorbe-Altura (4 exp i/v), Segorbe-Cueva Santa (1 exp 1/v jul-sept) y Segorbe-Gátova (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-25 desde Segorbe y Gátova y por CV-245 desde Alcublas. Autobuses líneas Altura-Segorbe-València (6 exp i/v lab, 2 fest), Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest) y Altura-Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-25 desde Segorbe y Gátova y por CV-245 desde Alcublas. Autobuses línea Altura-Segorbe-València (7 exp i/v laborables; 4 sábados; 2 domingos y festivos) con prolongación hasta Montanejos (1 exp i/v jueves; lunes a demanda).

Arañuel

Con servicio de autobús desde: 1940, mediante la línea Puebla de Arenoso-Castelló, de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del Mijares, entre Cirat y Montanejos. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 146 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Montanejos.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

²³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 916-917.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 25. Evolución histórica de la población de Arañuel. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Arañuel	797	778	719	646	531	908	214	152	109	187	199

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 26. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Mont/Seg

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²⁴ Carecía de carretera, realizándose las comunicaciones por medio de peatón o caballo con su cabeza de partido y su estación férrea más próxima, Caudiel.

Comunicaciones en 1935: Misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Cirat y Montanejos. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 1 h 50' hasta Onda; 2 h 35' hasta Castelló). Prolongación de algunas expediciones de la línea Montanejos-Caudiel.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Cirat y Montanejos. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v laborables).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Cirat y Montanejos. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Cirat y Montanejos. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp i/v L-V, 1 h 05' hasta Onda).

Ares del Maestrat

Con servicio de autobús desde: 1910, mediante la hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, de Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado a los pies de la muela homónima, en las estribaciones del sistema Ibérico. Partido judicial de Vinaròs, comarca de l'Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 190 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

²⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1007.

Centro de Salud: Vilafranca.

IES: Benassal.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 27. Evolución histórica de la población de Ares del Maestrat. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Ares del M.	2.132	2.031	1.688	1.481	1.338	1.043	729	466	340	235	212

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 28. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vilaf/CS	Benassal

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²⁵ caminos en mal estado. A un kilómetro, carretera de Vilafranca a Albocàsser. Autobús hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, en verano.

Comunicaciones en 1935: carretera de Alcalà de Xivert a La Iglesuela, por Vilafranca. Autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v, 2 h 50' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera local a Albocàsser y Vilafranca. Desde l'Hostalet de la Canà, carretera local a Castellfort. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 3 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local a Albocàsser y Vilafranca. Desde l'Hostalet de la Canà, carretera local a Castellfort. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v) y l'Hostalet de la Canà-Castellfort (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-15 a Vilafranca y Albocàsser, CV-12 a Morella y CV-124 a Castellfort. Autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-15 a Vilafranca y Albocàsser, CV-12 a Morella y CV-124 a Castellfort. Autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 1 h 15' a Castelló).

Argelita

Con servicio de autobús desde: 1928, al prolongarse la línea Vallat-Onda de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Villahermosa, al sur de Ludiente. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 113 habitantes.

²⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 670.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 29. Evolución histórica de la población de Argelita. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Argelita	378	380	376	296	286	247	165	102	97	110	101

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 30. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²⁶ carecía de carretera, realizándose las comunicaciones por medio de peatón o caballo con su cabeza de partido. La carretera y estación férrea más próxima era la del tranvía OGC en Onda.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Onda. Autobús mixto línea Argelita-Onda (2 exp. i/v diarias. 1 h hasta Onda).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Vallat, Ludiente y Llucena. Autobuses línea Ludiente-Castelló (1 exp i/v laborables) y Puebla de Arenoso-Castelló (hasta el empalme, a 1,2 km.) (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 1 h 30' hasta Onda; 2 h 15' hasta Castelló).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Vallat, Ludiente y Llucena. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lunes, jueves y sábados).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-194 desde Vallat y Ludiente y por CV-193 desde Llucena. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-194 desde Vallat y Ludiente y por CV-193 desde Llucena. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp i/v lunes y jueves, 35' hasta Onda).

Artana

Con servicio de autobús desde: 1928, mediante los servicios Castelló-Artana de Juan Pla.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones nororientales de la Sierra de Espadán, en su transición hacia la Plana. Partido judicial del Nules, comarca Plana Baixa.

²⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 567.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 1.958 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Artana.

IES: Betxí.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 31. Evolución histórica de la población de Artana. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Artana	2.845	2.965	2.780	2.183	2.214	2.106	2.169	2.024	1.902	1.870	1.956

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 32. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Nules	Betxí

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²⁷ carretera de tercer orden de Nules a Eslida. Dos diligencias diarias a Nules.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Nules a Soneja. Autobuses líneas Castelló-Eslida (2 exp i/v, 50' a Nules, 1 h 50' a Castelló) y Castelló-Artana (1 exp i/v L, X, S).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Betxí, la Vilavella y Eslida. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v diaria, 1 h a Castelló) y Castelló-Eslida (2 exp i/v laborables, 1 h 15' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Betxí, la Vilavella y Eslida. Autobuses líneas Castelló-Artana (3 exp i/v) y Castelló-Eslida (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-223 desde Betxí, la Vilavella y Eslida. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v) y Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S).

Comunicaciones en 2018: CV-223 desde CV-10 y Eslida. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v) y Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S, 1 h 20' a Castelló).

Atzeneta del Maestrat

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante la línea Castelló-Atzeneta, de Peñagolosa Automóvil.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en una hoya, entre el macizo de Penyagolosa y las sierras de la Creu y de Esparreguera. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

²⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 751.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 1.271 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Atzeneta.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 33. Evolución histórica de la población de Atzeneta. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Atzeneta	3.223	3.117	3.003	2.786	2.834	2.513	1.967	1.789	1.551	1.395	1.343

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 34. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²⁸ camino carretero desde la Barona, en construcción hasta Vistabella.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles desde la Barona; carretero hasta Vistabella. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v, 2 h 10' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a les Useres, la Torre d'en Besora, la Vall d'Alba, Vistabella, Xodos y Benafigos. Autobuses líneas Castelló-Atzeneta por les Useres (1 exp i/v lab, 1 h 42'), Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab), Castelló-Atzeneta por la Barona (1 exp i/v lab, 1 h 22').

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a les Useres, la Torre d'en Besora, la Vall d'Alba, Vistabella, Xodos y Benafigos. Autobuses líneas Castelló-Vistabella (1 exp i/v, 1 h 42' a Castelló), Xodos-Atzeneta (1 exp i/v L y S), Atzeneta-Sant Pau (2 exp i/v semanales) y l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-169 a Benafigos, CV-170 a Vistabella y a la CV-15, CV-165 a les Useres y la Torre d'en Besora y CV-171 a Xodos. Autobuses líneas Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab), l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V) y Xodos-Atzeneta (1 exp i/v L).

Comunicaciones en 2018: CV-169 a Benafigos, CV-170 a Vistabella y a la CV-15, CV-165 a les Useres y la Torre d'en Besora y CV-171 a Xodos. Autobuses líneas Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab, 1 h 30' a Castelló), l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V) y Xodos-Atzeneta (1 exp i/v L).

Ayódar

Con servicio de autobús desde: 1927, mediante la línea Ayódar-Onda de Aurelio Esteban.

²⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 556.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de Espadán. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 164 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Tales.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 35. Evolución histórica de la población de Ayódar. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Ayódar	883	875	858	731	674	510	297	211	192	238	210

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 36. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*²⁹ carecía de carretera, realizándose las comunicaciones por medio de peatón o caballo hasta Onda, donde se enlazaba con la carretera y con el tranvía a vapor.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Onda. Autobús línea Ayódar-Onda (1 exp. i/v diaria, 1 h hasta Onda).

Comunicaciones en 1961: por comarcal C-223 desde Fuentes de Ayódar y Suera. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v laborables, diario en verano, 55' hasta Onda; 1 h 40' hasta Castelló).

Comunicaciones en 1986: por comarcal C-223 desde Fuentes de Ayódar y Suera. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-205 desde Fuentes de Ayódar y Suera. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-205 desde Fuentes de Ayódar y Suera. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes, 30' hasta Onda).

²⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 569.

Azuébar

Con servicio de autobús desde: 1935, mediante los servicios Chóvar-Soneja de Rafael Pérez.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones surorientales de la Sierra de Espadán, en la margen izquierda de la Rambla de Azuébar. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Azuébar.

Población (2018): 324 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Soneja.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 37. Evolución histórica de la población de Azuébar. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Azuébar	792	788	686	590	556	525	506	428	395	340	376

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 38. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Vall d'Uixó	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz*-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*³⁰ carecía de carretera. Camino hasta Chóvar. Estación férrea a seis kilómetros, en Soneja.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden Soneja-Nules. Servicio de autobuses Soneja-Chóvar.

Comunicaciones en 1961: por C-225 desde Soneja y Alfondeguilla. Autobús línea Segorbe-Castelló (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: por C-225 desde Soneja y Alfondeguilla. Autobús línea Segorbe-Castelló (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-230 desde Soneja y Alfondeguilla. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-230 desde Soneja y Alfondeguilla. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 1 h 37' hasta Castelló, 15' hasta Segorbe).

³⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 926.

Barracas

Con servicio de autobús desde: 1929, mediante los servicios Puebla de Arenoso-Barracas de Francisco Navarro.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el altiplano de su mismo nombre, limítrofe con Aragón. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Barracas.

Población (2018): 169 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 39. Evolución histórica de la población de Barracas. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Barracas	517	518	484	467	550	426	300	232	170	164	198

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 40. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	València	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*³¹ estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Caminos de herradura a Pina de Montalgrao y otras localidades.

Comunicaciones en 1935: estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido, 1 h 20' a Segorbe, 2 h 20' a Sagunt, 3 h a València, 1 h 20' a Teruel) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Caminos de herradura a Pina de Montalgrao y otras localidades. Servicio de autobuses Puebla de Arenoso-Barracas.

Comunicaciones en 1961: por N-234 desde Viver y Sarrión. Carreteras locales a El Toro, Villanueva de Viver y Pina de Montalgrao. Sin servicio de autobús. Estación de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 1 h a Segorbe, 1 h 50' a Sagunt y Teruel, 2 h 30' a València).

Comunicaciones en 1986: por N-234 desde Viver y Sarrión. Carreteras locales a El Toro, Villanueva de Viver y Pina de Montalgrao. Autobús línea Madrid-Teruel-València (3 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 45' a Segorbe, 1 h 35' a Sagunt, 2 h 10' a València, 1 h 15' a Teruel).

³¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 1008-1009.

Comunicaciones en 1998: por N-340 desde Viver y Sarrión; por CV-207 desde Villanueva de Viver y Pina de Montalgrao y por CV-240 desde El Toro. Autobuses líneas El Toro-Segorbe (1 exp i/v L-V) y Madrid-Teruel-València (3 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (3 trenes i/v diarios).

Comunicaciones en 2018: por A-23 y N-340 desde Viver y Sarrión; por CV-207 desde Villanueva de Viver y Pina de Montalgrao y por CV-240 desde El Toro. Autobuses líneas Teruel-València (1 exp i/v lab, 4 fest, 35' hasta Segorbe, 40' hasta Teruel, 1h 20' hasta València), Madrid-València (2 exp i/v lab, 5 h 30' hasta Madrid) y Teruel-Castelló (1 exp i/v V y D a demanda, 2 h hasta Castelló). Estación de ferrocarril de Adif, con servicios de Renfe Media Distancia línea València-Teruel-Zaragoza (3 trenes diarios por sentido, 37' a Segorbe, 1h 02' a Sagunt, 1 h 39' a València, 52' a Teruel) y Regional València-Teruel (1 tren diario por sentido, 42' a Segorbe, 1 h 15' a Sagunt, 1 h 55' a València, 1 h a Teruel).

Bejís

Con servicio de autobús desde: 1929 mediante los servicios Ventas de Bejís-Teresa-València, de Manuel Cortés.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la confluencia de los ríos Canales y Palancia, en su curso alto. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: núcleo urbano y las pedanías de Arteas de Arriba, Arteas de Abajo, Masía del Collado, Masía de los Pérez, Ríos de Arriba, Ríos de Abajo y Ventas de Bejís, entre otras.

Población (2018): 373 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 41. Evolución histórica de la población de Bejís. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Bejís	1.285	1.238	1.101	1.010	1.103	891	680	524	376	381	423

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 42. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	València	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*³² camino carretero hasta la estación del ferrocarril Central de Aragón, situada a seis kilómetros (3 trenes diarios por sentido). Caminos de herradura hacia otros municipios.

Comunicaciones en 1935: misma situación. Dos trenes diarios por sentido (55' a Segorbe, 2 h 10' a Sagunt, 2 h 40' a València, 2 h 30' a Teruel).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Torás y Teresa. Autobús línea Bejís-estación Jérica (2 exp i/v diarias). A seis kilómetros, estación de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 50' a Segorbe, 1 h 40' a Sagunt, 2 h 10' a Teruel, 2 h 20' a València).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Torás y Teresa. Autobús línea Bejís-València (1 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 40' a Segorbe, 1 h 25' a Sagunt, 2 h a València, 2 h 20' a Teruel).

Comunicaciones en 1998: por CV-236 desde Torás y por CV-235 desde Teresa y Sacañet. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-236 desde Torás y por CV-235 desde Teresa y Sacañet. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 2 h 52' hasta Castelló, 55' hasta Segorbe).

Benafer

Con servicio de autobús desde: 1963, mediante la prolongación a Jérica de la línea Montanejos-Caudiel de Herederos de Macías Masó.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado entre las estribaciones meridionales de la Sierra de Espina y el río Palancia. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Benafer.

Población (2018): 156 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 43. Evolución histórica de la población de Benafer. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Benafer	433	373	337	290	297	259	172	130	106	145	177

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 44. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	València	Sagunt	Sagunt

³²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1010.

Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe
-----------	----------	----------	---------	---------	---------

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:³³ camino hasta Caudiel, su carretera y estación férrea más próxima.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local desde Caudiel y Jérica. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: carretera local desde Caudiel, Viver y Jérica. No consta parada de las líneas de autobús.

Comunicaciones en 1998: por CV-211 desde Caudiel, Viver y Jérica. Autobús línea Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest).

Comunicaciones en 2018: por CV-211 desde Caudiel, Viver, Jérica y A-23. Autobús línea Montanejos-València (1 exp i/v jueves; lunes a demanda).

Benafigos

Con servicio de autobús desde: n.d. (probablemente años 50), mediante hijuela de la línea de Vistabella, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el macizo de Penyagolosa, en un cerro entre el río Monlleó y la rambla de Benafigos. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 149 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Atzeneta.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 45. Evolución histórica de la población de Benafigos. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Benafigos	919	936	872	829	852	714	514	319	259	205	161

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 46. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia",

³³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1013.

en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*³⁴ malos caminos.

Comunicaciones en 1935: sin carretera. En el coll del Vidre (la Selleta), autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v, 2 h 35' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera local a Atzeneta. En el coll del Vidre (la Selleta), autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v, 2 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local a Atzeneta. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-169 a Atzeneta y el Coll del Vidre. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v L, V y S).

Comunicaciones en 2018: CV-169 a Atzeneta y el Coll del Vidre. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v L, V y S).

Benassal

Con servicio de autobús desde: 1910, mediante la hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, de Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en una hondonada, en la vertiente noroccidental de la sierra d'en Segures. Balneario, destino vacacional. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, algunas masías y la Font d'en Segures.

Población (2018): 1.084 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Albocàsser.

IES: Benassal.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 47. Evolución histórica de la población de Benassal. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Benassal	2.819	2.525	2.284	2.254	2.173	1.965	1.767	1.529	1.453	1.374	1.223

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 48. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vilaf/CS	Benassal

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia",

³⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 510.

en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*³⁵ a cuatro kilómetros, carretera en construcción de Vilafranca a Albocàsser, y carretera en construcción a la Font d'en Segures. Diligencias a Alcalà y Castelló. Autobús hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, en verano.

Comunicaciones en 1935: carretera de Alcalà de Xivert a Vilafranca, con desvío desde l'Hostalet a Benassal y la Font d'en Segures. Desde l'Hostalet, autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v, 2 h 20' a Castelló; 10' de Benassal a l'Hostalet). En verano, dos autobuses diarios a València (3 h 45').

Comunicaciones en 1961: carretera local hasta l'Hostalet, en el empalme con la carretera de Albocàsser a Vilafranca; carretera local a Culla. Desde l'Hostalet, autobuses líneas Castelló-Vilafranca con hijuela Benassal-l'Hostalet (1 exp i/v lab, 2 h 40' a Castelló). Desde la Font d'en Segures, servicio estival a Castelló (1 exp i/v diaria, 2 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local hasta l'Hostalet, en el empalme con la carretera de Albocàsser a Vilafranca; carreteras locales a Culla y Vilafranca. Autobuses líneas Castelló-Benassal (1 exp i/v en verano), Castelló-Vilafranca con hijuela l'Hostalet-Benassal-Culla (1 exp i/v semanal).

Comunicaciones en 1998: CV-166 a Culla y l'Hostalet y CV-167 a Vilafranca. Autobuses líneas Albocàsser-Benassal (1 exp i/v lab) y València- la Font d'en Segures (verano). Desde l'Hostalet, línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-166 a Culla y l'Hostalet y CV-167 a Vilafranca. Autobuses líneas Albocàsser-Benassal (1 exp i/v lab) y la Font d'en Segures-Castelló (1 exp i/v L-V verano). Desde l'Hostalet, línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 1 h 15' a Castelló).

Benicarló

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante las líneas Vinaròs-Castelló y Vinaròs-Benicarló de Eduardo Torres.

Datos generales:

Ubicación: municipio costero de la Plana de Vinaròs, situado en la desembocadura de la rambla Cervera, entre Peníscola y Vinaròs. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, urbanizaciones y polígono industrial.

Población (2018): 26.355 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Benicarló.

IES: Benicarló.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 49. Evolución histórica de la población de Benicarló. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Benicarló	7.197	7.012	7.456	9.598	9.385	10.627	12.831	16.587	18.460	20.542	26.355

³⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 512.

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 50. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Benicarló	Benicarló	Benicarló

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:³⁶ carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona y caminos carreteros a Peníscola, Càlig y Traiguera. Carruajes a Peníscola, Càlig y Vinaròs y entre el núcleo urbano y la estación. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido). Puerto pesquero y comercial.

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona; carretera a Sant Mateu. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v, 10/20' a Vinaròs, 1 h 35'/2 h a Castelló), Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v diaria, 2 h 30' a Albocàsser), Càlig-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 15' a Vinaròs, 20' a Càlig), Peníscola-Vinaròs (2 exp i/v diarias, 30' a Vinaròs y a Peníscola) y Benicarló-Vinaròs (4 exp i/v diarias, 30' a Vinaròs). Servicio de autobús Cervera-Vinaròs (2 exp i/v diarias) y Peníscola-Vinaròs. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido, 10' a Vinaròs, 2 h a Castelló, 3 h a Tarragona). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 1961: carretera N-340. Carreteras locales a Càlig y Peníscola. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v lab, 1 h 30' a Castelló), Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab, 2 h a Albocàsser), la Salzedella-Vinaròs (1 exp i/v lab) y Peníscola-Vinaròs (5 exp i/v invierno, 10 verano, 30' de recorrido). Estación de ferrocarril de Renfe (4 trenes descendentes y 5 ascendentes, 1 h 45' a Castelló, 2 h a Tarragona, 3 h 30'/4 h a València y Barcelona; Ómnibus a Tortosa, 1 h 30'). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 1986: A-7, N-340. Carreteras locales a Càlig y Peníscola. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab), Càlig-Benicarló (1 exp i/v lab), la Salzedella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Peníscola-Vinaròs (8 exp i/v diarias, 15 verano), Benicarló-Peníscola (9 exp i/v sólo verano), Castelló-Vinaròs (5 exp i/v, 6 verano) y Vinaròs-València (1 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (7 trenes diarios por sentido, 5' a Vinaròs, 1 h a Castelló, 45' a Tortosa, 2 h a Tarragona y València, 3 h 45' a Barcelona). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 1998: A-7, N-340; CV-135 a Càlig y CV-140 a Peníscola. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V), Castelló-Vinaròs (6 exp i/v lab, 1 fest), Vinaròs-València (1 exp i/v), Peníscola-Vinaròs (18 exp i/v); líneas Zaragoza-Peníscola (2 exp i/v). Estación de ferrocarril de Renfe (5 servicios Regional, 8 larga distancia, 15' a Vinaròs, 45' a Castelló, 1 h a Tarragona, 1 h 25' a València, 2 h a Barcelona). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 2018: AP-7, N-340; CV-135 a Càlig y carretera local a Peníscola. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V, 1 h 15' a Albocàsser), Peníscola-Vinaròs (32 exp i/v diarias invierno, 38 verano, 30' a Vinaròs), Castelló-Vinaròs (7 exp i/v lab, 5 fest, 1 h 10'/1 h 45' a Castelló), Castelló-Peníscola-Alcañiz (1 exp i/v diaria verano), Vinaròs-València (2 exp i/v, 2 h 40'/3 h 10' a València), Benicarló-Tortosa (3 exp i/v diarias, 1 h 35' a Tortosa); líneas Madrid-Badajoz-València (1 exp i/v diaria, 7 h 15' a Madrid), Castelló-Zaragoza (1 exp i/v, 4 h 45'), Peníscola-Zaragoza (1 exp i/v, 5 h). Estación de ferrocarril de Renfe (12 Regionales

³⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 965.

por sentido a Castelló y València, 3 a Tortosa, 1 a Barcelona, 40' a Castelló y Tortosa, 1 h 50'/2 h 20' a València; 6 larga distancia, 1 h 10' a Tarragona, 2 h 10' a Barcelona). Puerto pesquero.

Benicàssim

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante la línea Castelló-Vinaròs de Eduardo Torres.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana, situado entre el mar Mediterráneo y la vertiente oriental del Desert de les Palmes. Destino turístico. Partido judicial de Castelló, comarca Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, Vil·les y urbanizaciones de montaña.

Población (2018): 18.055 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Benicàssim.

IES: Benicàssim.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 51. Evolución histórica de la población de Benicàssim. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Benicàssim	1.533	1.568	1.841	1.856	1.995	2.009	2.923	4.705	6.151	12.456	18.178

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 52. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Benicàssim

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*³⁷ carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Diligencias a Castelló. Estación y apeadero del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Autobuses a Castelló (1 exp i/v) y Vilanova d'Alcolea (1 exp i/v, 1 h 15'), Vinaròs (3 exp i/v, 1 h 30'). Estación y apeadero del ferrocarril del Norte (3 trenes ascendentes y 4 descendentes, 10' a Castelló, 2 h a València).

Comunicaciones en 1961: N-340 a Castelló y Oropesa. Autobuses líneas Castelló-Benicàssim (2 exp i/v lab, 4 verano, 1 h 05'), Castelló-Orpesa (1 exp i/v lab verano, 30'), Castelló-Vilanova d'Alcolea (1 exp i/v lab, 1 h 20'), Castelló-Vinaròs (3 exp i/v laborables, 1 h 40'). Estación y apeadero de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 15' a Castelló).

³⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 411.

Comunicaciones en 1986: A-7; N-340 a Castelló y Oropesa, carretera local a Castelló. Autobuses líneas Castelló-Benicàssim por Grau y Vil·les (8 exp i/v, 24 verano), Castelló-Orpesa (2 exp i/v), Castelló-Torreblanca (4 exp i/v), Castelló-Vilanova d'Alcolea (1 exp i/v), Castelló-Vinaròs (2 exp i/v, 3 verano); línea Madrid-Badajoz-València (3 exp i/v diarias). Estación y apeadero de ferrocarril de Renfe (10 trenes diarios por sentido, 10' a Castelló).

Comunicaciones en 1998: A-7; N-340 a Castelló y Oropesa, carretera local a Castelló. Autobuses líneas Castelló-Benicàssim por Grau y Vil·les (34 exp i/v, 68 y servicio nocturno en verano), Castelló-Benicàssim por Serradal (5 exp i/v, 20 en verano), Castelló-Orpesa (6 exp i/v), Castelló-Torreblanca (1 exp i/v L-V), Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v), Castelló-Vinaròs (4 exp i/v L-V, 3 fest), Castelló-Viver y Teruel (1 exp i/v V y D en verano); línea Madrid-Badajoz-València. Estación de ferrocarril de Renfe (1 Regional a València y Vinaròs, 1 a Barcelona, 10' a Castelló, 1 h 15' a València, 6 larga distancia).

Comunicaciones en 2018: AP-7; N-340 a Castelló y Oropesa, CV-149 a Castelló. Autobuses líneas Castelló-Benicàssim por CV-149 (10 exp i/v, L-V, verano 21 exp i/v L-V 30'), Castelló-Benicàssim por Grau y Vil·les (33 exp i/v L-V, 26 fest, verano 67 exp i/v L-V, 41 fest 45', servicio nocturno en verano), Castelló-Benicàssim por Serradal (10 exp i/v L-V, 8 fest, verano 11 exp i/v L-V, 8 fest 45'), Castelló-Peníscola-Alcañiz (1 exp i/v diaria verano, 55' a Peníscola, 3 h 40' Alcañiz), Castelló-Orpesa (3 exp i/v L-V; 6 L-V, 4 fest verano, 20'), Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Castelló-Vinaròs (7 exp i/v lab, 4 fest 1 h/1 h 20'), Vinaròs-València (1 exp i/v, 1 h 20' a Vinaròs), Madrid-Badajoz-València (1 exp, 6 h, 2 en verano) y Zaragoza-Castelló (1 exp, 6 h 40', 4 exp verano). Servicio urbano de autobuses (1 línea, 12 servicios diarios, sólo verano). Estación de ferrocarril de Adif (8 servicios Regional València-Vinaròs, 3 València-Tortosa, 1 València-Tortosa-Barcelona; 10' a Castelló, 1 h 10' a València, 5 larga distancia).

Benlloc

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el cuadrante nororiental del Pla de l'Arc, sobre un pequeño altozano. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 1.036 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Benlloc.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 53. Evolución histórica de la población de Benlloc. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Benlloc	1.774	1.661	1.623	1.532	1.490	1.316	1.156	1.043	904	901	1.153

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 54. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Castelló (*)	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

(*)*Gaceta de Madrid*, 25 de junio de 1933.

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:³⁸ a dos kilómetros, carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Diligencia diaria a Castelló. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal).

Comunicaciones en 1935: a dos kilómetros, carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 1 h a Castelló) y Castelló-Benlloc (2 exp i/v, 50' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales hasta la C-238, la Vall d'Alba y la Serra d'en Galceran. Autobuses líneas Castelló-la Vall d'Alba (2 exp i/v lab), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 1 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales hasta la C-238, la Vall d'Alba y la Serra d'en Galceran. Autobuses líneas, Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v) y Castelló-Vilanova (2 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-152 a la CV-10, CV-156 a la Vall d'Alba y CV-155 a la Serra d'en Galceran. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V), Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Comunicaciones en 2018: CV-152 a la CV-10, CV-156 a la Vall d'Alba y CV-155 a la Serra d'en Galceran. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 1 h a Castelló), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V, 1 h 10' a Castelló) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Betxí

Con servicio de autobús desde: 1927, mediante la línea Betxí-empalme Cuchareros de Federico Chidomi Pizzamillo.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana Baixa, situado a los pies de la vertiente septentrional de la Sierra de Espadán. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 5.709 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Betxí.

IES: Betxí.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 55. Evolución histórica de la población de Betxí. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
---------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

³⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 517.

Betxí	2.122	2.032	2.221	2.256	2.333	2.903	3.996	4.824	5.236	5.315	5.772
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 56. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Betxí	Betxí

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:³⁹ caminos carreteros. A tres kilómetros, carretera de tercer orden al Grau de Borriana y apeadero del tranvía a vapor OGC, en funcionamiento desde abril de 1890⁴⁰ (3 trenes a Vila-real y Castelló). Servicio de diligencias a Vila-real y Onda desde el apeadero.

Comunicaciones en 1935: caminos carreteros. A tres kilómetros, carretera de tercer orden al Grau de Borriana y apeadero del tranvía a vapor OGC (6 trenes a Vila-real y Castelló). Autobuses líneas Castelló-Onda (desde el apeadero, 4 exp i/v, 35' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde la C-223, Borriana y la Vilavella. A tres kilómetros, apeadero del tranvía a vapor OGC (3 trenes a Vila-real y Castelló). Autobuses líneas Castelló-Betxí (1 exp i/v diaria, 45' a Castelló), Castelló-Artana (1 exp i/v diaria), Betxí-València (1 exp i/v lab, 2 h a València). Parada en el Apeadero de las líneas a Onda (ver Onda).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde la C-223, Borriana y la Vilavella. Autobuses líneas Castelló-Betxí (1 exp i/v), Betxí-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-10, CV-222 a les Alqueries. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v), Castelló-Betxí (2 exp i/v) y Betxí-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 2018: CV-10, CV-222 a les Alqueries. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v), Castelló-Betxí (2 exp ida/3 vuelta L-V, 2 ida/1 vuelta S) y Betxí-Borriana-València (1 exp i/v L-V, 1 h 20' a València).

Borriana

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-la Vall d'Uixó de la Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana, situado en la margen derecha del río Anna. Partido judicial de Vila-real, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano, les Alqueries de Santa Bàrbera, Poblats Marítims (Grau, Port, etc.).

Población (2018): 34.544 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

³⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 755.

⁴⁰Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 95.

Centro de Salud: Borriana.

IES: Borriana.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 57. Evolución histórica de la población de Borriana. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Borriana	14.243	13.895	14.675	18.473	17.697	18.616	22.651	25.003	25.438	26.757	35.044

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 58. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Vila-real	Borriana	Borriana

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴¹ carretera de tercer orden del Grau de Borriana a Onda. Carreteras al Grau y Nules y camino carretero a Almassora y Betxí. Diligencias a Castelló y Vila-real. Estación del ferrocarril del Norte, a dos kilómetros (4 trenes diarios por sentido), y tres estaciones del tranvía a vapor (Norte, Borriana y Grau) (5 trenes diarios a Castelló).

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden del Grau de Borriana a Onda. Carreteras a la estación, Nules y camino carretero a Almassora. Autobuses líneas Castelló-Borriana (4 exp i/v, 30'), Castelló-Eslida (2 exp i/v, 1 h 45') y Castelló-Moncofa (4 exp i/v, 40'). Estación del ferrocarril del Norte, a dos kilómetros (7 trenes diarios por sentido, 20' a Castelló, 1 h 30' a València) y dos estaciones del tranvía a vapor (Norte y Borriana) (5 trenes a Castelló y 3 a Onda). Puerto comercial.

Comunicaciones en 1961: C-223 al Grau y Vila-real, C-225 a Nules y C-236 a Almassora. Carretera local a la estación. Autobuses líneas Castelló-Borriana (9 exp i/v laborables, 7 festivos), Castelló-Eslida (2 exp i/v laborables, 1 h), Borriana-València (3 exp i/v lab, 1 h 30), Estación-Grau-Port. Estación del ferrocarril de Renfe, a dos kilómetros (10 trenes diarios por sentido, 20' a Castelló, 1 h 45' a València) y dos estaciones del tranvía a vapor (Norte y Borriana) (2 trenes a Castelló (1 h 10') y 1 a Onda (30')). Puerto comercial.

Comunicaciones en 1986: A-7; C-223 al Grau y Vila-real, C-225 a Nules y C-236 a Almassora. Carretera local a les Alqueríes. Autobuses líneas Castelló-Borriana (15 exp i/v lab, 10 festivos), Castelló-Moncofa (4 exp i/v), Borriana-València (3 exp i/v) y Estación-Grau-Port (4 exp). Estación del ferrocarril de Renfe, a dos kilómetros (18 trenes diarios por sentido, 12' a Castelló, 1 h 10' a València).

Comunicaciones en 1998: A-7; CV-185 al Grau y Vila-real, CV-18 a Nules y Almassora, CV-222 a les Alqueríes. Autobuses líneas Borriana-Castelló (15 exp i/v lab, 10 festivos), Castelló-Moncofa (4 exp i/v), Borriana-València (1 exp i/v) y Estación-Grau-Port (32 servicios diarios, servicio nocturno en verano). Estación del ferrocarril de

⁴¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, pp. 764-765.

Renfe, a dos kilómetros (). Puerto comercial.

Comunicaciones en 2018: AP-7; CV-185 al Grau y Vila-real, CV-18 a Nules y Almassora, CV-222 a les Alqueries. Autobuses líneas Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 i/v S, 35' a Eslida), Betxí-València (1 exp i/v L-V, 1 h 05' a València), Castelló-Borriana (15 exp i/v L-V, 13 S, 8 D), Castelló-Moncofa (4 exp i/v L-V, 1 S, 45'), Castelló-la Vilavella (1 exp ida L-V), Borriana-València (1 exp i/v L-V, 1 h 20' a València), Borriana-UJI (3 exp i/v lectivos) y Estación-Port-Grau (11 servicios diarios). Estación del ferrocarril de Adif, a dos kilómetros (33 servicios i/v Cercanías Castelló-València, 2 Regional València-Tortosa, 17' a Castelló, 1 h a València). Puerto comercial.

Borriol

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio enclavado en el corredor prelitoral formado por el río Seco de Borriol, entre la vertiente oriental de la Sierra de les Conteses o de Borriol y la occidental del Desert de les Palmes. Partido judicial de Castelló, comarca Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, urbanizaciones de montaña.

Población (2018): 5.322 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Borriol.

IES: Castelló (Borriol a partir del curso 2019-2020).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 59. Evolución histórica de la población de Borriol. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Borriol	3.477	3.019	3.142	2.654	2.475	2.708	2.495	2.428	2.668	3.812	5.210

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 60. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴² carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Diligencias a Castelló. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Autobuses líneas Castelló-Borriol

⁴²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 426.

(3 exp i/v, 15'), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v 1 h 45') y Castelló-Vilafranca (1 exp i/v laborables, 3 h 40').

Comunicaciones en 1961: C-238 a Castelló y la Poble Torna. Autobuses líneas Castelló-Albocàsser (1 exp i/v L, J, S, 1 h 45'), Castelló-Benassal (1 exp i/v diaria en verano, 2 h 45'), Castelló-Benlloc (2 exp i/v lab, 50'), Castelló-Borriol (3 exp i/v laborables, 1 festivos, 15'), Castelló-Morella (1 exp i/v laborables, 3 h), Castelló-la Poble Torna (1 exp i/v laborables, 10'), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v laborables, 1 h 40'), Castelló-la Vall d'Alba (1 exp i/v lab, 1 h 05'), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v laborables, 3 h).

Comunicaciones en 1986: C-238 a Castelló y la Poble Torna. Autobuses líneas Castelló-Albocàsser (1 exp i/v), Castelló-Morella-Alcaniz (2 exp i/v), València-Benassal (1 exp i/v en verano), Castelló-Vilanova (2 exp i/v), Castelló-Borriol (6 exp i/v lab 4 festivos), Castelló-les Useres (1 exp i/v), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-10 a Castelló y la Poble Torna. Autobuses líneas Castelló -Borriol (31 exp i/v), Castelló-les Useres (1 exp i/v L-V), Castelló-Sant Mateu y Morella (3 exp i/v), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-10 a Castelló y la Poble Torna. Autobuses líneas Castelló-Borriol (13 exp i/v lab, 6 fest, 30'), Castelló-la Poble Torna (1 exp i/v L-V, 10' a la Poble), Castelló-Sant Mateu-Morella (2 exp i/v lab, 2 h a Morella, 3 exp i/v L-V, 2 S, 1 h 15' a Sant Mateu), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 1 h 45' a Vilafranca), Castelló-Vilanova d'Alcolea (1 exp i/v L-V, 55' a Vilanova).

Cabanes

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la parte oriental del Pla de l'Arc, a los pies de los cerros que la separan de la costa. Al otro lado de estos se extiende la Ribera de Cabanes, separada del mar por la zona pantanosa del Prat. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, Ribera de Cabanes y urbanizaciones costeras (Torre la Sal). Polígonos industriales.

Población (2018): 2.889 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: la Vall d'Alba/Torreblanca (la Ribera).

IES: Cabanes/la Vall d'Alba/Torreblanca (la Ribera).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 61. Evolución histórica de la población de Cabanes. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Cabanes	3.957	3.653	3.631	3.444	3.521	3.254	3.050	2.762	2.378	2.473	2.951

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 62. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
-----	------	------	------	------	------

Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴³ carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Diligencias a Castelló, Benlloc, Vilanova, la Torre d'en Doménec y les Coves. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal). En la Ribera, carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona.

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza y camino entre núcleo urbano y la Ribera. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 50' a Castelló), Castelló-Benlloc (2 exp i/v, 40' a Castelló) y Cabanes-Ribera de Cabanes (hasta el empalme, 1 exp i/v). En la Ribera, carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona y estación del ferrocarril del Norte (3 tres ascendentes y 4 descendentes, 40' a Castelló). Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (3 exp i/v, 40' a Castelló) y Castelló-Vilanova (1 exp i/v, 40' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: C-238 Castelló-Sant Mateu. Carreteras locales a Orpesa y la Ribera. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab), Castelló-la Vall d'Alba (1 exp i/v lab), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 1 h 10' a Castelló) y Cabanes-Ribera de Cabanes (hasta el empalme, 1 exp i/v lab). En la Ribera, N-340 y estación de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 40' a Castelló). Autobuses líneas Castelló-Vilanova (1 exp i/v lab), Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab, 45' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: C-238 Castelló-Sant Mateu. Carreteras locales a la Vall d'Alba, Orpesa y la Ribera. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v), Castelló-Vilanova (2 exp i/v), Castelló-Morella (2 exp i/v), Cabanes-Ribera de Cabanes (1 exp i/v). En la Ribera, A-7 y N-340. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (2 exp i/v, 3 verano) y Castelló-Torreblanca (4 exp i/v). Estación de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 24' a Castelló, 2 h 10' a València).

Comunicaciones en 1998: CV-10 a Castelló y les Coves, CV-157 y CV-159 a la Vall d'Alba, CV-146 a la Ribera y CV-148 a Orpesa. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S). En la Ribera, A-7 y N-340. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab, 2 fest), Castelló-Torreblanca, Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V) y Vinaròs-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 2018: CV-10 a Castelló y les Coves, CV-157 a la Vall d'Alba, CV-146 a la Ribera y CV-148 a Orpesa. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 50' a Castelló), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V, 1 h a Castelló) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S). En la Ribera, AP-7 y N-340. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v lab, 2 fest), Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V) y Vinaròs-València (1 exp i/v, 1 h a Vinaròs).

Càlig

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Albocàsser-Benicarló de Transportes Automóvil de la Plana y Maestrazgo.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha de la rambla Cervera, entre la Plana de Vinaròs y las estribaciones

⁴³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 430.

nororientales de les Talaies d'Alcalà. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 2.178 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Benicarló.

IES: Benicarló.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 63. Evolución histórica de la población de Càlig. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Càlig	3.218	2.827	2.896	2.435	2.399	2.149	1.932	1.740	1.750	1.778	2.178

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 64. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Benicarló	Benicarló	Benicarló

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴⁴ caminos carreteros a las poblaciones vecinas. Carruajes a Benicarló y tartana a Vinaròs.

Comunicaciones en 1935: carreteras a Benicarló y Sant Mateu y a Vinaròs. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v diaria, 25' a Benicarló, 2 h a Albocàsser) y Càlig-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 35' a Vinaròs). Servicio de autobús Cervera-Vinaròs (2 exp i/v).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Benicarló, empalme de Peníscola, Cervera y Vinaròs. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab) y la Salzadella-Vinaròs (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: Carreteras locales a Benicarló, empalme de Peníscola, Cervera y Vinaròs. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab) y la Salzadella-Vinaròs (2 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-135 a Benicarló y Cervera y CV-138 a Vinaròs. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-135 a Benicarló y Cervera, CV-137 a Sant Jordi y CV-138 a Vinaròs. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V, 10' a Benicarló, 55' a Albocàsser).

Campos de Arenoso

Con servicio de autobús desde: 1940, mediante la línea Puebla de Arenoso-Castelló de Antonio Furió.

Datos generales:

⁴⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 969.

Ubicación: extinto municipio de la margen derecha del Mijares, entre Montanejos y Puebla de Arenoso. Partido judicial de Viver.

Entidades de población: núcleo urbano y caserío de El Romeral.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 65. Evolución histórica de la población de Campos de Arenoso. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Campos de A.	642	542	382	406	277	217	158	-	-	-	-

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 66. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴⁵ carecía de carretera, estando su estación férrea y carretera más próxima en Barracas.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Montanejos, Fuente la Reina y Puebla de Arenoso. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 2 h 18' hasta Onda; 3 h hasta Castelló).

Canet lo Roig

Con servicio de autobús desde: 1923, mediante los servicios Canet-Vinaròs de Ramón Verge.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana de Vinaròs, en las estribaciones orientales de las muelas de Xert y Penyablanca. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 828 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Traiguera.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 67. Evolución histórica de la población de Canet lo Roig. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

⁴⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1014.

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Canet lo Roig	2.464	2.277	2.166	2.029	1.974	1.750	1.463	1.207	1.051	873	828

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 68. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	S. Mat/Vin	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴⁶ carece de carreteras.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local hasta el empalme con la N-232 y la Jana. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: carretera local hasta el empalme con la N-232 y la Jana.

Comunicaciones en 1998: CV-113 al empalme con la N-232 y la Jana. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-113 al empalme con la N-232 y la Jana. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/v L-V, 45' a Vinaròs).

Castell de Cabres

Con servicio de autobús desde: 1958, mediante la hijuela Castell de Cabres-la Sènia, de Cifre.

Datos generales:

Ubicación: municipio del suroeste de la Tinença de Benifassà, en su límite con els Ports. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 19 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Morella.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 69. Evolución histórica de la población de Castell de Cabres. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Castell de C.	434	406	315	288	348	153	76	36	24	19	20

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981

⁴⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 844.

54735572981. Elaboración propia.

Tabla 70. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴⁷ caminos de herradura

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local a el Boixar y la Poble de Benifassà. Autobús línea Castell de Cabres-la Sénia (1 exp i/v L y S, 2 h a la Sénia).

Comunicaciones en 1986: carretera local a el Boixar y el empalme con la N-232. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: CV-105 a el Boixar, la Poble de Benifassà y el empalme con la N-232. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 2018: CV-105 a el Boixar, la Poble de Benifassà y el empalme con la N-232. Sin servicio de autobús.

Castellfort

Con servicio de autobús desde: 1963, mediante la línea Cincorres-l'Hostalet de la Canà, de la Hispano del Cid.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado sobre una colina, a la derecha de la rambla de Sellumbres. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 192 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Vilafranca.

IES: Morella/Vilafranca.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 71. Evolución histórica de la población de Castellfort. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Castellfort	1.295	1.087	1.016	939	914	724	556	320	246	230	234

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 72. Centros de referencia

⁴⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 678.

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	CS/Vilafr.	Vilafranca

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁴⁸ malos caminos.

Comunicaciones en 1935: sin carretera.

Comunicaciones en 1961: carretera local hasta l'Hostalet de la Canà, en el empalme con la de Albocàsser a Vilafranca. Carretera local a Cincorres. Servicio de taxi hasta l'Hostalet, para enlazar con el autobús Castelló-Vilafranca⁴⁹.

Comunicaciones en 1986: carretera local hasta l'Hostalet de la Canà, en el empalme con la de Albocàsser a Vilafranca. Carretera local a Cincorres. Autobús línea l'Hostalet de la Canà-Castellfort (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-124 desde Ares y Cincorres. Autobús línea Castellfort-Hostalet de la Canà (1 exp i/v a la semana).

Comunicaciones en 2018: CV-124 desde Ares y Cincorres y CV-126 a Vilafranca. Autobús línea Castellfort-Vilafranca (1 exp i/v L y J a demanda).

Castellnovo

Con servicio de autobús desde: 1926, mediante la línea Almedíjar-Segorbe de Genaro Catalá.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado entre las estribaciones meridionales de la Sierra de Espadán y la margen izquierda del río Palancia, a tres kilómetros de Segorbe. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Castellnovo.

Población (2018): 946 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 73. Evolución histórica de la población de Castellnovo. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Castellnovo	1.266	1.126	1.215	1.290	1.275	1.239	1.296	1.098	1.090	1.020	1.065

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 74. Centros de referencia

⁴⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 680.

⁴⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 464, Exp. 8029.

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵⁰ camino carretero hasta Segorbe, su estación férrea más próxima.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Segorbe. En 1932 cesó el servicio de autobuses.

Comunicaciones en 1961: carretera local desde Segorbe y Almedíjar. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: carretera local desde Soneja, Segorbe y Almedíjar. Autobús línea Almedíjar-Segorbe (2 exp i/v) y Segorbe-Castellnovo (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-200 desde Segorbe y Almedíjar y por CV-218 desde Soneja. Autobús línea Segorbe-Almedíjar (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-200 desde Segorbe y Almedíjar y por CV-218 desde Soneja. Sin servicio de autobús.

Castelló de la Plana

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana, situado entre el mar Mediterráneo, las estribaciones meridionales del Desert de les Palmes y la margen izquierda del río Mijares. Centro administrativo, industrial y de servicios. Capital de la provincia y de partido judicial. Comarca Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, Grau, urbanizaciones y grupos periféricos.

Población (2018): 170.888 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Castelló.

IES: Castelló.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 75. Evolución histórica de la población de Castelló. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Castelló	32.309	34.457	36.781	46.876	53.331	62.493	93.968	126.464	138.489	147.667	176.298

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 76. Centros de referencia

⁵⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 927-928.

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵¹ carretera de primer orden de Madrid a Castelló y de segundo a Tarragona; carretera de segundo orden a Zaragoza y de tercer orden a Lluçena. Carreteras al Grau y a Almassora. Diligencias a l'Alcora, Almassora, Benicàssim, Benlloc, Borriol, Borriana, Cabanes, les Coves, Lluçena, Nules, Onda, la Pobla, la Torre d'en Domènech, la Vall d'Uixó. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal). Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes por sentido, Exprés, Correo y Mixto); apeaderos (plaza de la Paz y puerto) y estaciones (Castelló y Grau) del tranvía OGC (5 trenes a Onda y Borriana, 7 al Grau; 12 al Grau en verano). Puerto comercial.

Comunicaciones en 1935: carretera de primer orden de Madrid a Castelló y de segundo a Tarragona; carretera de segundo orden a Zaragoza y de tercer orden a Lluçena. Carreteras al Grau y a Almassora. Autobuses a l'Alcora (1 exp i/v, 45'), Almassora (30 exp i/v diarias), Almassora y Vila-real (desde el Grau, 1 exp i/v, 30'), Artana (1 exp i/v L, X, S), Benicàssim (1 exp i/v), Benlloc (2 exp i/v, 1 h), Borriana (4 exp i/v, 30'), Borriol (3 exp i/v, 15'), Cortes de Arenoso (1 exp i/v, 3 h 30'), Eslida (2 exp i/v, 2 h 15'), Grau (32 exp i/v), Lluçena (2 exp i/v, 1 h 30'), Moncofa (4 exp i/v, 1 h 25'), Onda (4 exp i/v, 50'), Sant Mateu (1 exp i/v 2 h), les Useres (1 exp i/v, 1 h 45'), València (5 exp i/v, 1 h 30'), la Vall d'Uixó (4 exp i/v), Vilafranca (1 exp i/v laborables, 3 h 50'), Vilanova d'Alcolea (1 exp i/v, 1 h 30'), Vila-real (27 exp i/v), Villahermosa (1 exp i/v 2 h 30'), Vinaròs (4 exp i/v, 2 h), Vistabella (1 exp i/v, 3 h) y Viver (1 exp i/v). Estación del ferrocarril del Norte (7 trenes por sentido, Sevillano, Tranvía, Expreso, Correo y Mixto, 2 h a València); apeaderos (plaza de la Paz y puerto) y estaciones (Castelló y Grau) del tranvía OGC (5 trenes a Borriana, 6 a Onda, 14 al Grau). Puerto comercial. Vapores a Barcelona.

Comunicaciones en 1961: N-340 a Almassora, Vila-real y Benicàssim; C-232 a l'Alcora, C-236 a Almassora y C-238 a Borriol. Carreteras locales al Grau, playas, Ribesalbes y Almassora. Autobuses a Albocàsser (1 exp i/v L, J, S, 2 h), l'Alcora (2 exp i/v laborables, 1 festivos), Almassora (15 exp i/v laborables, 12 festivos, 15'), Argelita y Ludiente (1 exp i/v lab, 2 h 15' hasta Argelita), Artana (1 exp i/v diaria, 1 h), Atzeneta (1 exp i/v laborables, 1 h 42'), Benassal (1 exp i/v diaria en verano, 3 h 05'), Benicàssim (2 exp i/v lab, 4 verano, 1 h 05'), Benlloc (2 exp i/v lab, 1 h 05'), Betxí (1 exp i/v diaria, 45'), Borriana (9 exp i/v laborables, 7 festivos), Borriol (3 exp i/v laborables, 1 festivos, 15'), Cortes de Arenoso (1 exp i/v laborables, 3 h), Eslida (2 exp i/v laborables, 1 h 35'), Fuentes de Ayódar (1 exp i/v lab, diaria en verano, 2 h), Grau (34 exp i/v diarias, 76 verano) Lluçena (2 exp i/v laborables), Moncofa (7 exp i/v laborables), Morella (1 exp i/v laborables, 3 h 18'), Onda (9 exp i/v lab, 5 festivos, 45'), Orpesa (1 exp i/v lab verano, 1 h 15'), la Pobla Tornesa (1 exp i/v laborables, 30'), Puebla de Arenoso (1 exp i/v lab, diaria en verano, 3 h 15'), Sant Mateu (1 exp i/v laborables, 2 h), Segorbe (1 exp i/v lab, 1 h 45'), València (3 exp i/v laborables, 1 h 45'), la Vall d'Alba (1 exp i/v lab, 1 h 15'), la Vall d'Uixó (7 exp i/v lab, 4 festivos, 45'), Vilafamés (1 exp i/v laborables, 1 h), Vilafranca (1 exp i/v laborables, 3 h 30'), Vila-real (17 exp i/v laborables, 12 festivos, 20'), Villahermosa (1 exp i/v laborables, 2 h 45'), Vilanova (1 exp i/v lab, 1 h 40'),

⁵¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 358-359.

Vinaròs (4 exp i/v laborables, 1 h 45'), Vistabella (1 exp i/v laborables, 2 h 45'). Servicio urbano de autobuses (5 líneas). Estación del ferrocarril de Renfe (10 trenes diarios por sentido, Correo, Ferrobús, Rápido, TAF, Ómnibus, Automotor, 1 h 40'/2 h a València); apeaderos (plaza de la Paz y puerto) y estaciones (Castelló y Grau) del tranvía OGC (3 trenes a Onda (1 h 30'), 1 a Borriana (1 h 10'), 10 al Grau (10/20'), 41 en verano). Trolebús al Grau y Vila-real. Puerto comercial.

Comunicaciones en 1986: A-7; N-340 a Almassora, Vila-real y Benicàssim; C-232 a l'Alcora, C-236 a Almassora y C-238 a Borriol. Carreteras locales al Grau, playas, Ribesalbes, Benicàssim y Almassora. Autobuses a Albocàsser (1 exp i/v), Alcañiz (1 exp i/v L, X, J, S), l'Alcora (4 exp i/v), Almassora (32 exp i/v), Artana (3 exp i/v), Benassal (1 exp i/v en verano), Benicàssim Vil·les (8 exp i/v, 24 verano), Betxí (1 exp i/v), Borriana (15 exp i/v lab, 10 festivos), Borriol (6 exp i/v lab 4 festivos), Cortes de Arenoso (1 exp i/v), Eslida (1 exp i/v), Fuentes de Ayódar (1 exp i/v), Grau (34 exp i/v diarias, 76 verano) Lluçena (2 exp i/v), Moncofa (4 exp i/v), Morella (2 exp i/v), Onda (12 exp), Orpesa (4 exp i/v), Sant Mateu (1 exp i/v), Segorbe (3 exp i/v), la Serra d'en Galceran (1 exp i/v), Torreblanca (4 exp i/v), les Useres (1 exp i/v), València (7 exp i/v), la Vall d'Uixó (13 exp i/v), Vilafamés (1 exp i/v), Vilafranca (1 exp i/v), Vila-real (32 exp i/v), Villahermosa (1 exp i/v), Vilanova (2 exp i/v), Vinaròs (5 exp i/v), Vistabella (1 exp i/v), Viver y Teruel (2 exp i/v); líneas Barcelona-Málaga (2 exp i/v diarias), Madrid-Castelló (4 exp i/v diarias) e internacionales. Servicio urbano de autobuses (6 líneas). Estación del ferrocarril de Renfe (30 trenes diarios por sentido, Estrella, Torre del Oro, Electrotren, València Expreso, Talgo, 16 de los cuales de cercanías, 1 h/1 h 30' a València). Puerto comercial.

Comunicaciones en 1998: A-7; N-340 a Almassora, Vila-real y Benicàssim; N-225 a Almassora; CV-10 a Borriol, CV-16 a l'Alcora, CV-17 a Ribesalbes, CV-18 a Almassora. Carreteras locales al Grau, playas y Benicàssim. Autobuses a Alcañiz (1 exp i/v L y V), l'Alcora (4 exp i/v), Almassora (32 exp i/v), Artana (1 exp i/v), Betxí (2 exp i/v), Benicàssim (34 exp i/v, 68 verano por Vil·les; 5 exp i/v, 20 en verano, por Serradal), Borriana (15 exp i/v lab, 10 festivos), Borriol (31 exp i/v), Cortes de Arenoso (1 exp i/v lab), Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S), Fuentes de Ayódar (1 exp i/v L-V), Grau de Castelló y playas (66 exp i/v), Lluçena (2 exp i/v lab), Moncofa (4 exp i/v), Onda (12 exp i/v L-V), Orpesa (6 exp i/v), Puebla de Arenoso (1 exp i/v L-V), Sant Mateu y Morella (3 exp i/v), la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Torás (1 exp i/v L-V), Torreblanca (1 exp i/v L-V), València (5 exp i/v), la Vall d'Uixó (15 exp i/v L-V, 5 S y D), Vilafamés (2 exp i/v L-V), Vilafranca (1 exp i/v lab), Vilanova d'Alcolea (1 exp i/v), Vila-real (32 exp i/v lab, 24 festivos), Villahermosa (1 exp i/v lab), Vinaròs (7 exp i/v), Vistabella (1 exp i/v lab), Viver y Teruel (1 exp i/v V y D); líneas Barcelona-Málaga, Madrid-Badajoz-València, Zaragoza-Castelló (2 exp) e internacionales. Servicio urbano de autobuses (8 líneas). Estación del ferrocarril de Renfe (36 servicios de Cercanías a València; 2 Regionales, 1 h 05' a València, y 16 de largo recorrido (Intercity, Talgo, Euromed y Expreso, 50' a València, 2-3 h a Barcelona). Puerto comercial.

Comunicaciones en 2018: AP-7; N-340 a Almassora, Vila-real y Benicàssim; N-225 a Almassora; CV-10 a Borriol y Vila-real; CV-16 a l'Alcora, CV-17 a Ribesalbes, CV-18 a Almassora, CV-149 a Benicàssim y CV-151 a Borriol; CS-22 al Puerto. Autobuses a l'Alcora (4 exp i/v lab), Almassora (31 exp i/v lab, 22 fest), Artana (1 exp i/v lab), Benicàssim (por CV-149: 10 exp i/v, L-V 30'; por Vil·les 33 exp i/v L-V, 26 fest, 45'; por Serradal 10 exp i/v L-V, 8 fest, 45'; en verano: por CV-149 21 exp i/v L-V; por Vil·les 67 exp i/v L-V, 41 fest servicio nocturno; por Serradal 11 exp i/v L-V, 8 fest); Betxí (2 exp ida/3 vuelta L-V, 2 ida/1 vuelta S), Borriana (15 exp i/v L-V, 13 S, 8 D), Borriol (13 exp i/v lab, 6 fest, 30'); Cortes (1 exp i/v lab), Eslida (2 exp i/v L-V, 1 i/v S, 1 h 30'), Grau (49 exp i/v diarias), Lluçena (2 exp i/v lab, 1 fest), Moncofa (4 exp i/v L-V, 1 S, 1 h 30'), Morella (2 exp i/v lab, 2 h 15';

prolongación a Alcañiz L y V), Onda (9 exp i/v L-V, 4 S, 3 D, 1h 10', 1 exp ida a la UJI lectivos, 30'), Orpesa (5 exp i/v L-V 1 fest; verano 7 L-V, 4 fest, 40'), Peníscola y Alcañiz (1 exp i/v diaria verano, 1 h 15' a Peníscola, 4 h Alcañiz), la Pobla Tornesa (1 exp i/v L-V, 30'), Sant Mateu (3 exp i/v L-V, 2 S, 1 h 30'), la Serra (1 exp i/v L-V, 2 h 20'), Torás (1 exp i/v M y V, 3 h), Teruel (1 exp i/v L y V julio y agosto, 2 h 45'), la Vall d'Uixó (11 exp i/v L-V, 5 S, 2 fest), València (6 exp i/v, 1 h 20'), Vilanova (1 exp i/v L-V, 1 h 15'), Vilafamés (2 exp i/v L-V), Vilafranca (1 exp i/v lab, 2 h), Vila-real (31 exp i/v lab, 15 fest), la Vilavella (1 exp ida L-V), Villahermosa (1 exp i/v lab, 2 h 15'), Vinaròs (9 exp i/v lab, 5 fest, 1 h 30'/2 h), Vistabella (1 exp i/v lab, 2 h 30'); líneas Sevilla y Málaga a Montgat y Manresa con hijuelas (rutas Málaga-Montgat, Almería-Montgat, Sevilla-Barcelona, Sevilla-Manresa, Málaga-Manresa, Alicante-Barcelona, Almería-Manresa, Jaén-Montgat, Sevilla-Montgat) (10 exp, 3 h 30'-5 h a BCN), Madrid-Badajoz-València (4 exp, 5-6 h), Zaragoza-Castelló (2 exp, 6 h 30', 5 exp verano) e internacionales. Servicio urbano de autobuses (16 líneas diurnas, 1 nocturna) y Tram (74 servicios diarios Grau-UJI, nocturno, lanzadera). Estación del ferrocarril de Adif (39 servicios Cercanías Castelló-València (1 h/1h 20' a València), 8 servicios Regional València-Vinaròs, 3 València-Tortosa, 1 València-Tortosa-Barcelona (1 h a Vinaròs); 20 larga distancia a Barcelona, Alicante, Andalucía y Madrid (Euromed, Alvia, Talgo, Intercity), 2 h 35'-2 h 50' a Barcelona; 2 AVE a Madrid, 2 h 40' a Madrid). Puerto comercial.

Castillo de Villamalefa

Con servicio de autobús desde: 1919, mediante la línea Cortes de Arenoso-Castelló, de Auto Expres, S.A.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Villahermosa, entre esta localidad y Ludiente, al sur del macizo del Peñagolosa y al oeste del Remolcador. Partido judicial de Castelló, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano, Cedramán y otras masías.

Población (2018): 101 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Llucena.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 77. Evolución histórica de la población de Castillo de Villamalefa. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Castillo de V.	1.455	1.309	1.103	1.093	996	734	464	225	127	96	113

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 78. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	Montanejos

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta

en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵² prolongación de la carretera de tercer orden de Castelló a Llucena.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Castelló a Cortes de Arenoso. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v, 2 h a Castelló, 1 h 10' a Cortes y a l'Alcora, 30' a Llucena).

Comunicaciones en 1961: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carreteras locales a Ludiente y Villahermosa del Río. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 40' a Llucena, 1 h 15' a l'Alcora, 2 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carreteras locales a Ludiente y Villahermosa del Río. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-190 a Llucena y Zucaina; CV-175 y 176 a Villahermosa y CV-194 a Ludiente. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-190 a Llucena y Zucaina; CV-175 y 176 a Villahermosa y CV-194 a Ludiente. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h a l'Alcora, 1 h 40' a Castelló).

Catí

Con servicio de autobús desde: 1923, mediante la prolongación estival de la línea Sant Mateu-Vinaròs, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el valle formado entre las sierras d'en Seller y l'Avellà y la de la Creu. Balneario. Partido judicial de Vinaròs, comarca Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, algunas masías y el ermitorio de l'Avellà.

Población (2018): 829 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Sant Mateu.

IES: Benassal/Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 79. Evolución histórica de la población de Catí. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Catí	2.440	2.022	1.775	1.739	1.588	1.326	1.102	1.006	879	850	829

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 80. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Albo/S.M.	S. Mateu

⁵²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 571.

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:⁵³ camino vecinal de la Venta Segarró (empalme carretera Vilafranca) a la de l'Aire (empalme carretera Zaragoza).

Comunicaciones en 1935: camino vecinal a las ventas Segarró y de l'Aire. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 2 h 45' a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: carretera local a los empalmes de Segarró y de l'Aire, y al santuario de l'Avellà. Autobuses líneas Catí-l'Avellà (1 exp i/v diaria 1 jul-15 sept, 15' de recorrido), Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 1 h 45' a Vinaròs) y Catí-empalme Segarró (1 exp i/v lab, 20' de recorrido).

Comunicaciones en 1986: carretera local a los empalmes de Segarró y de l'Aire, y al santuario de l'Avellà. Autobuses líneas Catí-l'Avellà (1 exp i/v diaria verano) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-128 a los empalmes con la CV-15 y N-232; carretera a l'Avellà. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-128 a los empalmes con la CV-15 y N-232; carretera a l'Avellà. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/v L-V, 1 h 30' a Vinaròs).

Caudiel

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea Caudiel-Montanejos, de Heliodoro Gil.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones meridionales de la Sierra de Espina. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Caudiel, Mas de Noguera.

Población (2018): 647 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 81. Evolución histórica de la población de Caudiel. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Caudiel	1.849	1.588	1.417	1.286	1.311	1.103	930	618	666	690	754

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 82. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver

⁵³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 520.

Hospital	Castelló	Castelló	València	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:⁵⁴ estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido) y carretera de tercer orden de Jérica a Montanejos. Servicio de coche correo diario a Montanejos.

Comunicaciones en 1935: estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido, 40' a Segorbe, 1 h 45' a Sagunt, 2 h 15' a València, 2 h 05' a Teruel) y carretera de tercer orden de Jérica a Montanejos. Autobuses línea Caudiel-Montanejos (1 exp i/v diaria, 1 h 15' hasta Montanejos).

Comunicaciones en 1961: por C-223 desde Higuera y por carretera local desde Montán y Jérica. Autobuses líneas Montanejos-Caudiel (1 exp i/v L, X, V, S y diarias jun-oct) y Montanejos-València (1 exp i/v diaria jul-oct). Estación de ferrocarril de Renfe (4 trenes descendentes y 3 ascendentes diarios, 40' a Segorbe, 2 h a Sagunt, 2 h 45' a Teruel y València).

Comunicaciones en 1986: por C-223 desde Higuera y por carretera local desde Montán y Jérica. Autobuses líneas Algimia de Almonacid-Pavías (1 exp i/v) y Montanejos-València (1 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (3 trenes descendentes y 2 ascendentes diarios por sentido, 25' a Segorbe, 1 h 10' a Sagunt, 1 h 45' a València y a Teruel).

Comunicaciones en 1998: por CV-203 desde Higuera y por CV-195 desde Montán y Jérica. Autobús línea Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest). Estación de ferrocarril de Renfe, con servicios Regional (3 trenes diarios por sentido a València y Teruel) y línea C-5 de Cercanías (5 trenes diarios por sentido a Sagunt y València).

Comunicaciones en 2018: por CV-203 desde Higuera y por CV-195 desde Montán y Jérica. Autobús línea Montanejos-València (1 exp i/v jueves; lunes a demanda). Estación de ferrocarril de Adif, con servicios de Renfe Media Distancia Zaragoza-València (1 tren diario por sentido, 23' a Segorbe, 55' a Sagunt, 1 h 36' a València) y línea C-5 de Cercanías València (4 trenes por sentido días laborables, 2 festivos, 23' hasta Segorbe, 54' hasta Sagunt, 1 h 51' hasta València).

Cervera del Maestrat

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Albocàsser-Benicarló de Transportes Automóvil de la Plana y Maestrazgo.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda de la rambla de Cervera, entre Sant Mateu y Càlig. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 686 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Sant Mateu.

IES: Sant Mateu.

⁵⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1018.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 83. Evolución histórica de la población de Cervera del Maestrat. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Cervera del M.	2.489	2.386	2.045	1.887	1.734	1.316	1.089	914	779	637	686

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 84. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	CS/Benic	Benicarló	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵⁵ carece de carreteras. Camino carretero a Càlig.

Comunicaciones en 1935: carretera a Sant Mateu y Benicarló. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v diaria, 50' a Benicarló, 1 h 40' a Albocàsser). Servicio de autobús Cervera-Vinaròs (2 exp i/v, 45' a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Càlig, Sant Jordi y Sant Mateu. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab) y la Salzedella-Vinaròs (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Càlig, Sant Jordi y Sant Mateu. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab) y la Salzedella-Vinaròs (2 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-135 a Sant Mateu y Càlig, y CV-136 a Sant Jordi. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-135 a Sant Mateu y Càlig, y CV-136 a Sant Jordi. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V, 20' a Benicarló, 50' a Albocàsser).

Chóvar

Con servicio de autobús desde: 1935, mediante los servicios Chóvar-Soneja de Rafael Pérez.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones surorientales de la Sierra de Espadán. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Chóvar.

Población (2018): 297 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Soneja.

IES: Segorbe.

⁵⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 847.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 85. Evolución histórica de la población de Chóvar. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Chóvar	779	687	651	581	504	480	455	421	407	380	363

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 86. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Vall d'Uixó	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵⁶ camino hasta Azuébar. Estación férrea más próxima en Soneja, a 11 kilómetros.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden Soneja-Nules. Servicio de autobuses Soneja-Chóvar.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Eslida y C-225. Autobús línea Segorbe-Castelló (1 exp i/v diaria, sólo hasta el empalme).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Eslida y C-225. Autobuses líneas Segorbe-Castelló (3 exp i/v, sólo hasta el empalme) y Chóvar-empalme (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-219 desde Eslida, Azuébar y Alfondeguilla. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-219 desde Eslida, Azuébar y Alfondeguilla. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 1 h 32' hasta Castelló, 25' hasta Segorbe).

Cinctorres

Con servicio de autobús desde: 1924, mediante los servicios Cinctorres-Morella de Gabriel Amela.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la margen izquierda de la rambla de Sellumbres, al suroeste de Morella. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 399 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

Evolución histórica:

⁵⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 929.

Población:

Tabla 87. Evolución histórica de la población de Cincorres. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Cincorres	1.534	1.566	1.478	1.346	1.350	1.167	868	698	602	502	473

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 88. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵⁷ carece de carretera

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden a Morella. Autobús mixto línea Cincorres-Morella (1 exp i/v, 1 h 30' a Morella) y servicios a La Iglesuela y Vilafranca.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Forcall, Morella, Portell de Morella y Castellfort. Autobús línea Morella-Vilafranca (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Forcall, Morella, Portell de Morella y Castellfort. Autobús línea Vilafranca-Morella (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-124 a Castellfort y Forcall y CV-125 a Morella y Portell de Morella. Autobús línea Vilafranca-Morella (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-124 a Castellfort y Forcall y CV-125 a Morella y Portell de Morella. Autobuses líneas Vilafranca-Morella (1 exp i/v L y X, 35' a Morella, 55' a Vilafranca) y Cantavieja-Morella (1 exp i/v M y J, 20' a Morella, 1 h a Cantavieja).

Cirat

Con servicio de autobús desde: 1940, mediante la línea Puebla de Arenoso-Castelló de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del Mijares, entre Torrechiva y Arañuel. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano, pedanía de El Tormo. Entre finales de los años 50 y principios de 2000, poblado El Collado Blanco.

Población (2018): 206 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Montanejos.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

⁵⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 683.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 89. Evolución histórica de la población de Cirat. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Cirat	1.643	1.504	1.303	1.284	1.147	1.958	525	395	315	237	258

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 90. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵⁸ carecía de carretera, realizándose las comunicaciones por medio de peatón o caballo con su cabeza de partido y su estación férrea más próxima, Caudiel.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Arañuel y Torrechiva. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 1 h '40 hasta Onda; 2 h 30' hasta Castelló). Prolongación de algunas expediciones de la línea Montanejos-Caudiel.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Arañuel y Torrechiva. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Arañuel y Torrechiva. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Arañuel y Torrechiva. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp i/v L-V, hasta El Tormo a demanda, 1h hasta Onda).

Cortes de Arenoso

Con servicio de autobús desde: 1919, mediante la línea Cortes de Arenoso-Castelló, de Auto Exprés, S.A.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la confluencia del barranco de Fuente la Hoya y el río de Cortes, al suroeste del Cabezo de las Cruces, en el límite con Aragón. Partido judicial de Castelló, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano, San Vicente de Piedrahita y diversas masías.

Población (2018): 317 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Lluçena.

⁵⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1021.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 91. Evolución histórica de la población de Cortes de Arenoso. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Cortes de A.	1.599	1.526	1.374	1.364	1.230	1.081	689	464	409	366	348

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 92. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	Montanejos

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁵⁹ carecía de carretera.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Castelló a Cortes de Arenoso. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v, 1 h 30' a Llucena, 2 h 10' a l'Alcora, 3 h a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carretera local a San Vicente de Piedrahita. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h 40' a Llucena, 2 h 20' a l'Alcora, 3 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carretera local a San Vicente de Piedrahita. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-190 a Zucaina y A-232 a Fuentes de Rubielos; CV-196 a San Vicente y Montanejos. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-190 a Zucaina y A-232 a Fuentes de Rubielos; CV-196 a San Vicente y Montanejos. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 2 h a l'Alcora, 2 h 45' a Castelló).

Costur

Con servicio de autobús desde: 1924, mediante la línea les Useres-Castelló de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado al norte de l'Alcora, entre la rambla de la Viuda y el río Llucena. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano y Mas d'Avall. Urbanizaciones de montaña.

Población (2018): 511 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

⁵⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 575-576.

Centro de Salud: l'Alcora.

IES: l'Alcora.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 93. Evolución histórica de la población de Costur. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Costur	987	912	816	790	742	672	555	493	482	466	594

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 94. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	l'Alcora

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶⁰ carecía de carretera. A tres kilómetros, carretera de tercer orden de Castelló a Llucena.

Comunicaciones en 1935: camino transitable para automóviles a l'Alcora y les Useres. Autobús línea les Useres-Castelló (1 exp i/v, 1 h a Castelló, 30' a l'Alcora, 20' a les Useres).

Comunicaciones en 1961: carretera local desde l'Alcora a les Useres. Autobuses líneas Atzeneta-Castelló (1 exp i/v lab) y Vistabella-Castelló (1 exp i/v lab, 20' a l'Alcora, 1 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local desde l'Alcora a les Useres y a Vilafamés. Autobús línea l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-165 desde l'Alcora y les Useres; carretera local a Vilafamés. Autobús línea l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-165 desde l'Alcora y les Useres; carretera local a Vilafamés. Autobús línea l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V).

Les Coves de Vinromà

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el centro del corredor formado por la sierra d'en Garceran y les Talaies, a la derecha del río de les Coves. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 1.822 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

⁶⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 577.

Centro de Salud: les Coves.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 95. Evolución histórica de la población de les Coves. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Les Coves	4.594	4.090	3.592	3.286	3.030	2.603	2.397	2.208	1.915	1.818	1.988

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 96. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	CS/S. Mat	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶¹ carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Otras carreteras a Alcalà y Albocàsser. Diligencias a Castelló, Vilafranca, Alcalà y Sant Mateu. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza; carretera a Alcalà de Xivert, Vilafranca y La Iglesuela, por Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 1 h 30' a Castelló) y Albocàsser-Alcalà (1 exp i/v, 37' a Alcalà).

Comunicaciones en 1961: C-238 Castelló-Sant Mateu. Carreteras locales a Alcalà de Xivert y Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab, 1 h a Castelló), Alcalà-Albocàsser (1 exp i/v) y Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: C-238 Castelló-Sant Mateu. Carreteras locales a Alcalà de Xivert y Albocàsser. Autobuses líneas Alcalà-Albocàsser (1 exp i/v), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v) y Castelló-Morella (2 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-10 a Castelló y Sant Mateu, CV-133 a Alcalà y CV-129 a Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Comunicaciones en 2018: CV-10 a Castelló y Sant Mateu, CV-133 a Alcalà y CV-129 a Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 1 h 20' a Castelló) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Culla

Con servicio de autobús desde: 1916, mediante la prolongación de la línea Alcalà-Catavieja, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en lo alto de un cerro, en plena sierra d'en Segures. Partido judicial de Castelló,

⁶¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 525.

comarca de l'Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 504 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Albocàsser.

IES: Benassal/Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 97. Evolución histórica de la población de Culla. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Culla	3.079	2.774	2.654	2.581	2.395	2.002	1.532	1.210	863	733	609

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 98. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vilaf/CS	Benassal

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶² carece de carreteras.

Comunicaciones en 1935: carece de carreteras.

Comunicaciones en 1961: carretera local a Benassal. Autobús línea Albocàsser-Culla (1 exp i/v L y S, 1 h 22' a Albocàsser).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Benassal y la Torre d'en Besora. Autobuses líneas Albocàsser-Culla (3 exp i/v semanales) y l'Hostalet-Benassal-Culla (1 exp i/v semanal).

Comunicaciones en 1998: CV-166 a Benassal y la Torre d'en Besora. Autobuses línea Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, M, J).

Comunicaciones en 2018: CV-166 a Benassal y els Ivarsos y CV-163 a la Torre d'en Besora Autobuses línea Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, X, V, 1 h a Albocàsser) y prolongación línea Albocàsser-Benassal (2 exp semanales, 4 en verano, 2 h a Castelló).

Eslida

Con servicio de autobús desde: 1928, mediante la línea Castelló-Eslida de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de Espadán. Partido judicial de Nules, comarca

⁶²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 529.

Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 776 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Artana.

IES: Betxí.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 99. Evolución histórica de la población de Eslida. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho:

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Eslida	1.552	1.440	1.368	1.125	1.055	919	875	849	802	764	917

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 100. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Nules	Betxí

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶³ carretera de tercer orden de Nules a Eslida. Diligencia diaria a Nules.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Nules a Soneja. Autobús línea Castelló-Eslida (2 exp i/v, 1 h a Nules, 2 h a Castelló).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Artana y Chóvar. Autobús línea Castelló-Eslida (2 exp i/v laborables, 1 h 35').

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Artana, Aín y Chóvar. Autobús línea Castelló-Eslida (1 exp i/v)

Comunicaciones en 1998: CV-223 desde Aín y Artana, CV-219 desde Chóvar. Autobús línea Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S).

Comunicaciones en 2018: CV-223 desde Aín y Artana, CV-219 desde Chóvar. Autobús línea Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S, 25' a Nules, 1 h 30' a Castelló).

Espadilla

Con servicio de autobús desde: 1963, mediante hijuela de la línea Puebla de Arenoso-Castelló, de Furió, S.L.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del Mijares, entre Vallat y Toga. Partido judicial de Nules, comarca

⁶³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 785.

Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 72 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 101. Evolución histórica de la población de Espadilla. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Espadilla	296	292	280	272	248	134	91	46	79	74	114

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 102. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶⁴ carecía de carretera, realizándose las comunicaciones por medio de peatón o caballo con su cabeza de partido siguiendo el curso del Mijares hasta Ribesalbes, y de allí hasta l'Alcora. La carretera y estación férrea más próxima era la de Onda.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Toga y Onda.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Toga y Onda. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v martes, miércoles y viernes).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Toga y Onda. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v).

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Toga y Onda. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp. i/v martes, miércoles y viernes, 35' hasta Onda).

Fanzara

Con servicio de autobús desde: 1924, al transformarse a tracción mecánica la línea de carruajes Fanzara-Onda de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del Mijares, entre Vallat y Ribesalbes. Partido judicial de Nules,

⁶⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 583.

comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 276 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 103. Evolución histórica de la población de Fanzara. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Fanzara	687	689	687	533	597	516	364	282	272	252	339

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 104. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶⁵ camino carretero siguiendo el curso del Mijares hasta Ribesalbes, y de allí a Onda, su carretera y estación del tranvía OGC más próxima. Servicios de carruajes hasta Onda.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Onda y Argelita. Autobús mixto línea Argelita-Onda (2 exp. i/v diarias, 30' hasta Onda).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Onda y Vallat. Autobuses línea Ludiente-Castelló (1 exp i/v laborables, 1 h 05' hasta Onda; 1 h 55' hasta Castelló) y Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 35' hasta Onda; 1 h 20' hasta Castelló).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Onda y Vallat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v lunes, jueves y sábados).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-194 desde Onda y Vallat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló.

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-194 desde Onda y Vallat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp. i/v martes, miércoles y viernes, 30' hasta Onda).

Figueroles

Con servicio de autobús desde: 1913, mediante la línea Llucena-Castelló, de la Hispano Lucenense.

Datos generales:

⁶⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 584.

Ubicación: municipio situado en la margen izquierda del río Llcena, en su confluencia con el barranco de la Torre, entre Llcena y l'Alcora. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 525 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: l'Alcora.

IES: l'Alcora.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 105. Evolución histórica de la población de Figueroles. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Figueroles	662	633	612	595	527	498	543	595	584	583	564

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 106. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llcena	Llcena	Llcena	Llcena	Llcena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	l'Alcora

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶⁶ carretera de tercer orden de Castelló a Llcena. Dos diligencias diarias a Castelló y Llcena.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Castelló a Cortes de Arenoso. Autobuses líneas Llcena-Castelló (2 exp i/v, 20' a Llcena, 1 h 15' a Castelló), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v, 2 h 20' a Cortes) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v, 1 h 45' a Villahermosa).

Comunicaciones en 1961: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde. Autobuses líneas Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 25' a l'Alcora y Llcena, 1 h a Castelló), Llcena-Castelló (2 exp i/v lab) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h 30' a Villahermosa).

Comunicaciones en 1986: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde. Autobuses líneas Llcena-Castelló (2 exp i/v), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v), Villahermosa-Castelló (1 exp i/v)

Comunicaciones en 1998: CV-190 a l'Alcora y Llcena. Autobuses líneas Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab), Llcena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-190 a l'Alcora y Llcena. Autobuses líneas Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 10' a l'Alcora, 50' a Castelló), Llcena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

⁶⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 586-587.

Forcall

Con servicio de autobús desde: 1918, mediante la prolongación de la línea Vinaròs-Morella, de La Confianza.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la confluencia de los ríos Cantavieja y Calders. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 453 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 107. Evolución histórica de la población de Forcall. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Forcall	2.241	1.782	1.621	1.469	1.332	1.084	921	705	569	558	520

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 108. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶⁷ carece de carretera; camino a Forcall.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Morella a Alcorisa. Autobús línea Morella-Sorita (1 exp i/v diaria), Morella-Puebla de Híjar (1 exp i/v) y servicios Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a la Todolella, Sorita, Morella y Cíntorres. Autobuses líneas Cantavieja-Morella (1 exp i/v diaria), Morella-la Mata (1 exp i/v diaria) y Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a la Todolella, Sorita, Morella y Cíntorres. Autobuses líneas Cantavieja-Morella (1 exp i/v lab) y Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 1998: CV-120 a la Todolella y a la CV-14 y CV-124 a Cíntorres. Autobuses líneas Cantavieja-Morella (1 exp i/v L-V) y Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 2018: CV-120 a la Todolella y a la CV-14 y CV-124 a Cíntorres. Autobuses líneas Vilafranca-Morella (1 exp i/v L y X, 25' a Morella, 1 h a Vilafranca), Sorita-Morella (1 exp i/v V, 20' a Morella, 55' a Sorita) y Cantavieja-Morella (1 exp i/v M y J, 30' a Morella, 50' a Cantavieja).

⁶⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 690.

Fuente la Reina

Con servicio de autobús desde: 1929, mediante los servicios Puebla de Arenoso-Barracas de Francisco Navarro.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de Espina, en la intersección de los barrancos de la Graja y la Maimona. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: Fuente la Reina.

Población (2018): 49 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 109. Evolución histórica de la población de Fuente la Reina. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Fuente la Reina	533	423	370	289	218	167	77	37	32	33	64

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 110. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	València	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz*-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶⁸ malos caminos.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles. Servicio de autobús Puebla de Arenoso-Barracas.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Los Calpes y Villanueva de Viver. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Los Calpes y Villanueva de Viver. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: por CV-207 desde Los Calpes y Villanueva de Viver. Autobús línea Fuente la Reina-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-207 desde Los Calpes y Villanueva de Viver. Sin servicio de autobús.

Fuentes de Ayódar

Con servicio de autobús desde: 1953, mediante la línea Fuentes de Ayódar-Castelló de Furió, S.L.

Datos generales:

⁶⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1025.

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de Espadán, al oeste de Ayódar. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 94 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Tales.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 111. Evolución histórica de la población de Fuentes de Ayódar. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Fuentes de A.	326	328	302	238	218	183	99	83	65	101	151

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 112. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁶⁹ caminos de herradura en mal estado hacia Onda, su carretera y estación más próxima.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por comarcal C-223 desde Ayódar. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v laborales, diario en verano, 1 h 15' hasta Onda; 2 h hasta Castelló).

Comunicaciones en 1986: por comarcal C-223 desde Ayódar. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-205 desde Ayódar. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes).

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-205 desde Ayódar. Autobús línea Fuentes de Ayódar-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes a demanda, 35' hasta Onda).

Gaibiel

Con servicio de autobús desde: 1952, mediante la línea Gaibiel-Segorbe de Jesús Soler.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente meridional de la Sierra de Espadán, en la margen derecha de la rambla que

⁶⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 587.

lleva su nombre. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Gaibiel.

Población (2018): 193 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 113. Evolución histórica de la población de Gaibiel. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Gaibiel	1.102	1.060	916	767	775	629	430	330	221	205	196

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 114. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷⁰ camino carretero hasta la carretera de Teruel a València.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local hasta la N-234. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Matet, Navajas y Jérica. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (5 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-213 desde Matet, Navajas y Jérica. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-213 desde Matet, Navajas y Jérica. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v jueves; lunes a demanda).

Gátova

Con servicio de autobús desde: 1927, mediante la línea Gátova-Llíria, de Gregorio Roca.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Sierra Calderona, a los pies del pico del Águila y en la margen izquierda del Barranco de Carraixet. Desde 1995 partido judicial de Llíria, comarca Camp de Túria, provincia de València.

Entidades de población: Gátova.

⁷⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1026.

Población (2018): 392 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Arnau de Vilanova de València.

Centro de Salud: Lliria.

IES: Lliria.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 115. Evolución histórica de la población de Gátova. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Gátova	1.323	1.286	1.308	1.210	1.213	972	829	635	468	500	460

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 116. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Lliria
Hospital	Castelló	Castelló	València	Sagunt	València
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Lliria

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷¹ camino hasta Altura y Segorbe. Carretera en construcción hacia Olocau y Marines.

Comunicaciones en 1935: carretera local hasta Segorbe y Lliria. Autobuses líneas Gátova-Segorbe (1 exp i/v diaria, 2h 15' hasta Segorbe) y Gátova-Lliria (1 exp i/v diaria) y servicios de autobús a Bétera.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Altura y Marines. Autobús línea Gátova-Lliria (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Altura y Marines. Autobuses líneas Gátova Lliria (1 exp i/v) y Gátova-Segorbe (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-25 desde Altura y Marines. Autobús línea Gátova-Lliria (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-25 desde Altura y Marines. Autobús línea Gátova-Lliria (CVV-233) (1 exp i/v L-V no lectivos, 2 los jueves no lectivos; 2 L-V lectivos, 3 los jueves lectivos).

Geldo

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea Segorbe-Sagunt de Heliodoro Gil.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Palancia, situado a tres kilómetros de Segorbe. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Geldo.

Población (2018): 633 habitantes.

⁷¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 930.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 117. Evolución histórica de la población de Geldo. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Geldo	861	844	934	883	898	878	743	790	717	688	699

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 118. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷² carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Estación de ferrocarril a tres kilómetros, en Segorbe.

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. No consta parada de los autobuses de las líneas Viver-Castelló y Segorbe-València, aunque cruzan su término.

Comunicaciones en 1961: por N-234 desde Segorbe. No consta parada de las líneas que cruzan su término. Estación de ferrocarril de Renfe (4 trenes diarios por sentido, 6' a Segorbe, 1 h 10' a Sagunt, 1 h 45' a València, 3 h 50' a Teruel).

Comunicaciones en 1986: por N-234 desde Segorbe. Autobuses líneas Segorbe-València (8 exp i/v) y Montanejos-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por N-234 desde Segorbe. Autobuses líneas Altura-Segorbe-València (6 exp i/v lab, 2 fest), Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest), Altura-Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v L-V), Teruel-Viver-Castelló (1 exp i/v diaria) y Torás-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por A-23, desde Segorbe. Autobuses líneas Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v de lunes a viernes), Segorbe-València (7 exp i/v laborables; 4 sábados; 2 domingos y festivos) con prolongación hasta Montanejos (1 exp i/v jueves; lunes a demanda); Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 1 h 50' hasta Castelló); Teruel-Castelló (1 exp i/v V y D a demanda, 1 h 30' hasta Teruel).

Herbers

Con servicio de autobús desde: 1963, mediante hijuela de la línea Valderrobres-Monroyo, de Miguel Serret.

Datos generales:

⁷²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 931.

Ubicación: municipio situado en el extremo septentrional de la provincia, en la margen izquierda del barranco Escalona, entre el puerto de Torre Miró y Peñarroya de Tastavins. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 49 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Morella.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 119. Evolución histórica de la población de Herbers. Entre los censos de 1930 y 1960 los datos se integran en el de Morella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Herbers	638	546	-	-	-	327	231	168	132	90	57

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 120. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷³ caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local a Peñarroya de Tastavins. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: carretera local a Peñarroya de Tastavins y el empalme de la N-232. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: CV-110 a Peñarroya de Tastavins y el empalme de la N-232. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 2018: CV-110 a Peñarroya de Tastavins y el empalme de la N-232. Sin servicio de autobús.

Higueras

Con servicio de autobús desde: 1974, mediante la línea Algimia de Almonacid-Pavías, de la Expreso Segorbina.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente meridional de la Sierra de Espadán, entre Pavías y Caudiel. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Higueras.

Población (2018): 62 habitantes.

⁷³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 694.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 121. Evolución histórica de la población de Higuera. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Higuera	334	289	246	211	165	129	62	51	33	44	49

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 122. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷⁴ caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: C-223 desde Caudiel y Pavías. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: C-223 desde Caudiel y Pavías. Autobuses línea Algimia de Almonacid-Pavías (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-203 desde Pavías y Caudiel. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 2018: por CV-203 desde Pavías y Caudiel. Sin servicio de autobús.

La Jana

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Morella-Vinaròs, de HISUMA

Datos generales:

Ubicación: municipio del extremo occidental de la Plana de Vinaròs, situado entre la sierra de Sant Pere o del Solà y el monte Perdiguera. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 766 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Traiguera.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

⁷⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1027.

Población:

Tabla 123. Evolución histórica de la población de la Jana. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Jana	2.132	1.992	2.018	1.743	1.737	1.443	1.272	1.044	934	779	766

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 124. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	S. Mateu	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:⁷⁵ carretera de tercer orden de Vinaròs a la Serafina y caminos carreteros a las localidades vecinas. Diligencia a Vinaròs. Autobús línea Morella-Vinaròs (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Vinaròs a la Serafina y caminos carreteros a las localidades vecinas. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v, diaria) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 1 h a Catí y a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: carretera N-232. Carreteras locales a Canet lo Roig y hasta el empalme con la carretera de Sant Mateu a Cervera. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Vinaròs-Sant Mateu (1 exp i/v lab), Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria) y Tírig-Tortosa (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: N-232. Carreteras locales a Canet lo Roig y hasta el empalme con la carretera de Sant Mateu a Cervera. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v lab), Alcañiz-Vinaròs (1 exp i/v lab verano) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: N-232; CV-10 a Sant Mateu y CV-113 a Canet lo Roig. Autobús línea Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: N-232; CV-10 a Sant Mateu y CV-113 a Canet lo Roig. Autobús línea Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V, 35' a Vinaròs).

Jérica

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Viver-estación de Jérica, de Gonzalo Górriz.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Palancia, entre Viver y el embalse del Regajo. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: núcleo urbano y pedanía de Novaliches.

Población (2018): 1.553 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

⁷⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 855.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 125. Evolución histórica de la población de Jérica. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Jérica	3.252	2.980	2.747	2.368	2.712	2.399	2.186	1.680	1.608	1.571	1.634

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 126. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷⁶ estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido, 3 h a València y Teruel) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Servicio de diligencias-correos a Viver. Carretera de tercer orden hasta Montanejos.

Comunicaciones en 1935: estación del ferrocarril Central de Aragón (4 trenes diarios por sentido, 25' a Segorbe, 1 h 30' a Sagunt, 2 h a València, 1 h 20' a Teruel) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Servicio de autobuses a la estación y líneas Viver-Castelló (1 exp i/v diaria, 2 h 45' hasta Castelló) y Jérica-Montanejos (1 exp i/v diaria en verano).

Comunicaciones en 1961: por N-234, y por carretera local desde Benafer y Viver. Autobuses líneas Bejís-estación Jérica (1 exp i/v L, V, S, D, diaria ag-sept); Viver-Jérica (8 exp i/v diarias); Jérica-la Vall d'Uixó (1 exp i/v diaria). Estación de ferrocarril de Renfe (5 trenes diarios por sentido, 30' a Segorbe, 1 h 15' a Sagunt, 2 h 30' a València, 3 h a Teruel).

Comunicaciones en 1986: por N-234 y por carretera local desde Benafer, Gaibiel y Viver. Autobuses líneas Segorbe-Gaibiel (5 exp i/v), Algimia de Almonacid-Pavías (1 exp i/v), Montanejos-València (1 exp i/v), Viver-Castelló (2 exp i/v), Bejís-València (1 exp i/v), Madrid-Teruel-València (3 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (3 trenes Automotores diarios por sentido, 15' a Segorbe, 1 h a Sagunt, 1 h 35' a València, 2 h a Teruel, 1 Expreso Sol de Levante, 15' a Segorbe, 1 h 05' a Sagunt, 1 h 35' a València, 1 h 40' a Teruel).

Comunicaciones en 1998: por N-234, y por CV-195 desde Benafer, por CV-212 desde Gaibiel y por CV-2331 desde Viver. Autobuses líneas Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest), El Toro-Segorbe (1 exp i/v L-V), Fuente la Reina-Segorbe (1 exp i/v L-V), Torás-Castelló (1 exp i/v L-V) y Madrid-Teruel-València (3 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe con línea C-5 de Cercanías (5 trenes diarios por sentido a Caudiel, Sagunt y València).

⁷⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1029.

Comunicaciones en 2018: por A-23 y N-234, y por CV-195 desde Benafer, por CV-212 desde Gaibiel y por CV-2331 desde Viver. Autobús línea Montanejos-València (1 exp i/v jueves hasta València, 2 hasta Montanejos; lunes a demanda); Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 15' hasta Segorbe, 2 h 15' hasta Castelló); Teruel-Castelló (1 exp i/v V y D a demanda, 1 h 50' hasta Castelló); Teruel-València (1 exp i/v lab, 4 fest, 1 h 15' hasta València, 1 h hasta Teruel), Madrid-València (2 exp i/v lab, 6 h 30' hasta Madrid. Estación de ferrocarril de Adif, con servicios de Renfe Media Distancia Zaragoza-València (1 tren diario por sentido, 16' a Segorbe, 48' a Sagunt, 1h 29' a València) y línea C-5 de Cercanías València (4 trenes por sentido días laborables, 2 festivos, 15' hasta Segorbe, 48' hasta Sagunt, 1 h 35' a València).

La Llosa

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea la Vall d'Uixó-les Valls, de AVSA.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana Baixa, situado entre las estribaciones surorientales de la Sierra de Espadán y el mar Mediterráneo. Partido judicial del Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 940 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Almenara.

IES: Almenara.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 127. Evolución histórica de la población de la Llosa. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Llosa	264	329	377	448	569	658	855	958	941	908	949

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 128. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	La Vall	La Vall

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷⁷ carretera de primer orden de Madrid a Castelló y camino carretero a la Vall d'Uixó.

Comunicaciones en 1935: misma situación. Circulación de los autobuses de la línea la Vall-València, no consta que tuvieran autorizada parada.

⁷⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 787.

Comunicaciones en 1961: carretera N-340. Autobuses líneas Castelló-València (3 exp i/v laborables) y la Vall-València (5 exp i/v diarias). Apartadero de ferrocarril de Renfe (7 trenes diarios por sentido, 1 h a Castelló y a València).

Comunicaciones en 1986: A-7 y carretera N-340. Autobuses línea Castelló-València (7 exp i/v lab). Apeadero de ferrocarril de Renfe (8 trenes diarios por sentido, 40' a Castelló, 1 h a València).

Comunicaciones en 1998: A-7 y N-340. Autobús línea la Vall-València (1 exp i/v lab) y Vinaròs-Castelló-València (1 exp). Apeadero de ferrocarril de Renfe.

Comunicaciones en 2018: AP-7 y N-340. Autobús línea Vinaròs-Castelló-València (1 exp L-V, 45' a Castelló). Apeadero de ferrocarril de Adif (16 servicios i/v Cercanías Castelló-València, 35' a Castelló, 1 h a València).

Llucena

Con servicio de autobús desde: 1913, mediante la línea Llucena-Castelló, de la Hispano Lucenense.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río homónimo, al oeste de Figueroles y al sureste del macizo del Penyagolosa. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 1.319 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Llucena.

IES: l'Alcora.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 129. Evolución histórica de la población de Llucena. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Llucena	4.446	4.251	3.880	3.585	3.457	2.877	2.218	1.879	1.641	1.528	1.480

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 130. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	l'Alcora

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁷⁸ carretera de tercer orden a Castelló, en construcción hacia el interior. Dos diligencias diarias a Castelló.

⁷⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 547.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Castelló a Cortes de Arenoso. Autobuses líneas Llucena-Castelló (2 exp i/v, 1 h 20' a Castelló), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v, 2 h a Cortes) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v, 1 h 30' a Villahermosa).

Comunicaciones en 1961: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carretera local a Argelita. Autobuses líneas Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h 45' a Cortes), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 h 15' a Castelló) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h a Villahermosa).

Comunicaciones en 1986: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carretera local a Argelita. Autobuses líneas Llucena-Castelló (2 exp i/v), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v), Villahermosa-Castelló (1 exp i/v)

Comunicaciones en 1998: CV-190 a Figueroles y Castillo de Villamalefa; CV-193 a Argelita. Autobuses líneas Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-190 a Figueroles y Castillo de Villamalefa; CV-193 a Argelita. Autobuses líneas Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 25' a l'Alcora, 1 h a Castelló), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

Ludiente

Con servicio de autobús desde: 1956, al prolongarse la línea Argelita-Castelló, de Furió, S.L.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Villahermosa, entre el Castillo de Villamalefa y Argelita. Partido judicial de Castelló, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías, entre las que destacan los caseríos de La Giraba de Arriba y la de Abajo.

Población (2018): 155 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 131. Evolución histórica de la población de Ludiente. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Ludiente	1.221	1.134	996	1.025	847	659	421	305	253	209	191

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 132. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:⁷⁹ la carretera más próxima se encontraba a 8 kilómetros remontando el río Villahermosa hasta el Castillo de Villamalefa, mientras que la estación férrea era la del tranvía de Onda, a 24 kilómetros.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde el Castillo de Villamalefa y Argelita. Autobús línea Ludiente-Castelló (1 exp i/v laborables).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde el Castillo de Villamalefa y Argelita. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp lunes (descendente), jueves (i/v) y sábado (ascendente)).

Comunicaciones en 1998: por carretera CV-194 desde el Castillo de Villamalefa y Argelita.

Comunicaciones en 2018: por carretera CV-194 desde el Castillo de Villamalefa y Argelita. Autobús línea Ludiente-Onda (1 exp ida lunes y jueves, vuelta jueves y viernes, a la Giraba a demanda).

La Mata

Con servicio de autobús desde: 1930, mediante hijuela del servicio Forcall-Tronchón, de Antonio Querol.

Datos generales:

Ubicación: municipio limítrofe con Aragón, situado en la margen izquierda del río Cantavieja, en su confluencia con el de la Cuba, entre Mirambel y la Todoella. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 162 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 133. Evolución histórica de la población de la Mata. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Mata	659	611	554	527	496	456	290	232	211	166	199

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 134. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent

⁷⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 588.

Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁸⁰ caminos a los pueblos vecinos.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local a la Todolella. Autobuses líneas Cantavieja-Morella (1 exp i/v diaria) y Morella-la Mata (1 exp i/v diaria, 1 h 15' a Morella).

Comunicaciones en 1986: carretera local a La Cuba, la Todolella y Mirambel. Autobús línea Cantavieja-Morella (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-120 a la Todolella y Mirambel; carretera local a La Cuba. Autobús línea Cantavieja-Morella (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-120 a la Todolella y Mirambel; carretera local a La Cuba. Autobús línea Cantavieja-Morella (1 exp i/v M y J, 40' a Morella y a Cantavieja).

Matet

Con servicio de autobús desde: 1974, mediante la línea Algimia de Almonacid-Pavías, de la Expreso Segorbina.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente meridional de la Sierra de Espadán. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Matet.

Población (2018): 84 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 135. Evolución histórica de la población de Matet. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Matet	567	588	574	441	441	367	274	158	121	132	111

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 136. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

⁸⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 695-696.

*Comunicaciones en 1910:*⁸¹ caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Algimia de Almonacid. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Algimia de Almonacid y Gaibiel. Autobuses líneas Matet-Segorbe (2 exp i/v) y Algimia de Almonacid-Pavías (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-213 desde Gaibiel y Algimia de Almonacid. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-213 desde Gaibiel y Algimia de Almonacid. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v jueves; lunes a demanda).

Moncofa

Con servicio de autobús desde: 1929, mediante la línea la Vall d'Uixó-Moncofa, de AVSA.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana Baixa, situado al norte del río Belcaire. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano y Grau.

Población (2018): 6.278 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Moncofa.

IES: Nules.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 137. Evolución histórica de la población de Moncofa. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Moncofa	2.224	2.236	2.711	2.712	3.194	3.252	3.183	3.433	3.487	4.024	6.390

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 138. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Nules	Nules

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁸² carretera de primer orden de Madrid a Castelló. Diligencia diaria a Castelló.

Comunicaciones en 1935: carretera de primer orden de Madrid a Castelló. Autobús línea Castelló-Moncofa (4 exp

⁸¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 932.

⁸²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 790.

i/v, 1 h 15' a Castelló y la Vall-Moncofa (3 exp i/v verano). A tres kilómetros, estación del ferrocarril del Norte (6 trenes diarios por sentido, 40' a Castelló, 1 h 20' a València)

Comunicaciones en 1961: carretera N-340. Carreteras locales al Grau y la Vall. Autobuses líneas Castelló-Moncofa (7 exp i/v laborables) y la Vall-playa de Moncofa (2 exp i/v diaria verano, M, V, D invierno). A tres kilómetros, estación de ferrocarril de Renfe (7 trenes diarios por sentido, 45' a Castelló, 1 h 10' a València).

Comunicaciones en 1986: A-7 y carretera N-340. N-225 a la Vall. Carreteras locales al Grau, Nules y Xilxes. Autobuses líneas Castelló-Moncofa (4 exp i/v lab) y la Vall d'Uixó-playa de Moncofa (2 exp i/v lab invierno; 7 diarias verano), Borriana-València (3 exp i/v). A tres kilómetros, apeadero-cargadero de ferrocarril de Renfe (8 trenes diarios por sentido, 30' a Castelló, 1 h 05' a València).

Comunicaciones en 1998: A-7 y N-340. N-225 a la Vall. Carretera local al Grau. Autobuses líneas Castelló-Moncofa (4 exp i/v), la Vall-playa de Moncofa (2 exp J y V invierno; 10 lab, 6 fest verano), Borriana-València (1 exp i/v) y Betxí-València (1 exp i/v). A tres kilómetros, estación de ferrocarril de Renfe.

Comunicaciones en 2018: AP-7 y N-340. N-225 a la Vall. Carretera local al Grau. Autobuses líneas Castelló-Moncofa (4 exp i/v L-V, 1 S, 1 h 30' a Castelló), la Vall-playa de Moncofa (7 exp i/v L-V, 4 fest verano, 30' a la Vall), Betxí-Borriana-València (desde el apeadero, 1 exp i/v L-V, 50' a València) y Moncofa-playas (6 exp J y S verano). A tres kilómetros, apeadero de ferrocarril de Adif (16 servicios i/v Cercanías Castelló-València, 28' a Castelló, 1 h a València).

Montán

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea Caudiel-Montanejos, de Heliodoro Gil.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Montán, en la vertiente septentrional de la Sierra de Espina. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: Montán.

Población (2018): 359 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Montanejos.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 139. Evolución histórica de la población de Montán. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Montán	1.122	1.004	887	873	795	648	524	506	365	339	425

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 140. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver

Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:⁸³ carretera de tercer orden de Jérica a Montanejos. Servicio de coche correo diario entre Caudiel y Montanejos.

Comunicaciones en 1935:carretera de tercer orden de Jérica a Montanejos. Autobuses línea Montanejos-Caudiel (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Caudiel y Montanejos. Autobuses líneas Montanejos-Caudiel (1 exp i/v L, X, V, S y diarias jun-oct) y Montanejos-València (1 exp i/v diaria jul-oct).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Caudiel y Montanejos. Autobús línea Montanejos-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-195 desde Caudiel y Montanejos. Autobús línea Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest).

Comunicaciones en 2018: por CV-195 desde Caudiel y Montanejos. Autobús línea Montanejos-València (1 exp i/v jueves hasta València, 2 hasta Montanejos; lunes a demanda).

Montanejos

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea Montanejos-Caudiel, de Helidoro Gil.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del Mijares, cimentado en la confluencia de este río y el de Montán, entre Arañuel y Puebla de Arenoso. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Mijares. Manantiales de aguas minero-medicinales, balneario, destino turístico.

Entidades de población: núcleo urbano y pedanía de Las Alquerías.

Población (2018): 548 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Montanejos.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 141. Evolución histórica de la población de Montanejos. El censo de 1981 incluye el de Campos de Arenoso. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Montanejos	887	808	865	737	755	1.559	702	568	422	414	614

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 142. Centros de referencia

⁸³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1040.

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Mont/Seg

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:⁸⁴ destino turístico, disponía de caminos de herradura, así como de la carretera Jérica-Montanejos, de tercer orden, con servicio de coche correo diario a la estación de Caudiel, la más próxima.

Comunicaciones en 1935: misma situación. Autobús línea Montanejos-Caudiel, con prolongación hasta Jérica en verano (1 exp i/v diaria, 1 h 15' hasta Caudiel).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Campos de Arenoso, Arañuel y Montán. Autobuses línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 2 h 05' hasta Onda; 2 h 50' hasta Castelló). Línea Montanejos-Caudiel (1 exp i/v L, X, V, S; 2 diarias en verano). Línea Montanejos-València, por Caudiel (1 exp i/v diaria en verano). Línea Montanejos-Onda (1 exp i/v diaria en verano, 1 h 45'). Línea Montanejos-València, por Onda (1 exp i/v diaria en verano, 1h 45' hasta Onda, 3 h 45' hasta València).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Puebla de Arenoso, Arañuel y Montán. Autobuses línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables); línea Montanejos-Jérica (1 exp i/v laborables, 2 los jueves y festivos verano); línea Montanejos-València (1 exp i/v diaria) y Montanejos-Onda (1 exp i/v laborables verano).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Puebla de Arenoso y Arañuel y por CV-195 desde Montán, Zucaina, San Vicente de Piedrahita. Autobuses línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v L-V); línea Montanejos-València (2 exp i/v laborables, 1 festivos).

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Puebla de Arenoso y Arañuel y por CV-195 desde Montán, Zucaina, San Vicente de Piedrahita. Autobuses línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp. i/v L-V, 1 h 15' hasta Onda); línea Montanejos-València (1 exp i/v jueves; lunes a demanda); línea Segorbe-Montanejos (1 exp. ascendente jueves; lunes a demanda).

Morella

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Morella-Vinaròs, de HISUMA.

Datos generales:

Ubicación: municipio encaramado sobre un cerro al norte del río Bergantes. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano, pedanías de Hortells y Xiva de Morella y numerosos núcleos diseminados, denominadas denas, que aglutinan cada una de ellas diversas masías: la Vespa, els Castellons, Primera del riu, Segona del riu (l'Hostal Nou), la Font d'en Torres, Herbeset, els Llivis, Morella la Vella, Muixacre (la Llàcua), el Coll i el Moll, la Pobla d'Alcolea y la Roca. Polígono industrial.

Población (2018): 2.437 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Morella.

⁸⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1041.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 143. Evolución histórica de la población de Morella. Entre 1930 y 1960 incluye el censo de Herbés, y a partir de 1981 a Xiva de Morella y Hortells. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Morella	6.722	5.498	5.832	5.037	4.786	4.132	3.652	3.337	2.717	2.715	2.668

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 144. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁸⁵ carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza y varios caminos. Diligencia diaria a Vinaròs (8 h a Vinaròs). Autobús línea Morella-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 4 h a Vinaròs).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza y de tercer orden a Alcorisa y Cinto Torres. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v, diaria, 4 h a Vinaròs), Castelló-Morella (n.d.), Cinto Torres-Morella (1 exp i/v, 1 h 30' a Cinto Torres), Morella-Sorita (1 exp i/v diaria, 2 h a Sorita), Morella-Puebla de Híjar (1 exp i/v) y servicios Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1961: N-232 a Vinaròs y Zaragoza y carreteras locales a Forcall, Cinto Torres y Xiva de Morella. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab, 3 h a Castelló), Morella-Alcañiz (1 exp i/v L, J y S, 2 h 30' a Alcañiz), Morella-Vinaròs (2 exp i/v lab, 2 h 30' a Vinaròs), Morella-Vilafranca (1 exp i/v diaria, 2 h 30' a Vilafranca), Cantavieja-Morella (1 exp i/v diaria, 1 h 45' a Cantavieja), Morella-la Mata (1 exp i/v diaria, 1 h 15' a la Mata) y Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1986: N-232 a Vinaròs y Zaragoza y carreteras locales a Forcall, Cinto Torres, Xiva de Morella y masías del sur del término. Autobuses líneas Castelló-Morella-Alcañiz (2 exp i/v lab, prolongación a Alcañiz 1 exp i/v L, X, J y S), Morella-Vinaròs (1 exp i/v lab, 2 h a Vinaròs), Alcañiz-Vinaròs (1 exp i/v lab verano), Vilafranca-Morella (1 exp i/v lab), Cantavieja-Morella (1 exp i/v lab) y Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 1998: N-232 a Vinaròs y Zaragoza; CV-12 a Ares del Maestrat, CV-14 a Sorita y Alcorisa, CV-125 a Cinto Torres y CV-117 a Xiva de Morella. Autobuses líneas Castelló-Morella (2 exp i/v lab; prolongación a Alcañiz 1 exp L y V), Vilafranca-Morella (1 exp i/v L-V), Cantavieja-Morella (1 exp i/v L-V) y Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 2018: N-232 a Vinaròs y Zaragoza; CV-12 a Ares del Maestrat, CV-14 a Sorita y Alcorisa, CV-125 a Cinto Torres y CV-117 a Xiva de Morella. Autobuses líneas Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S, 2 h 40' a Castelló; prolongación a Alcañiz 1 exp i/v L y V), Castelló-Peníscola-Alcañiz (1 exp i/v diaria verano, 1 h 15' a

⁸⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 633.

Alcañiz, 1 h 30' a Peníscola, 2 h 45' a Castelló), Vilafranca-Morella (1 exp i/v L y X, 1 h 20' a Vilafranca), Sorita-Morella (1 exp i/v V, 1 h 10' a Sorita) y Cantavieja-Morella (1 exp i/v M y J, 1 h 15' a Cantavieja); servicio de taxi a Xiva de Morella (1 exp i/v semanal).

Navajas

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea estival entre Navajas y la Cueva Santa, de José M.^a Martínez.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Palancia, situado al W de Segorbe, del que dista tres kilómetros. Fuentes medicinales y destino vacacional. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Navajas. Desde finales del siglo XIX abundan las segundas residencias veraniegas.

Población (2018): 712 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 145. Evolución histórica de la población de Navajas. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Navajas	907	854	912	880	938	802	585	542	457	542	819

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 146. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁸⁶ estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Diligencias a Segorbe en verano.

Comunicaciones en 1935: estación del ferrocarril Central de Aragón (4 trenes diarios por sentido, 10' a Segorbe, 1 h 15' a Sagunt, 1 h 45' a València, 2 h 30' a Teruel) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Autobuses línea Navajas-Segorbe-Cueva Santa (30' hasta Segorbe).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde N-234. No consta servicio de autobús. Estación de ferrocarril de Renfe (4 trenes diarios por sentido, 10' a Segorbe, 1 h 30' a Sagunt, 2 h 10' a València, 3 h 20' a Teruel).

⁸⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, pp. 933-934.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde N-234. Autobuses líneas Segorbe-Gaibiel (5 exp i/v) y Montanejos-València (1 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 5' a Segorbe, 55' a Sagunt, 1 h 20' a València, 2 h 05' a Teruel).

Comunicaciones en 1998: por CV-213 desde Segorbe y Gaibiel y por CV-216 desde N-234. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v L-V). Estación de ferrocarril de Renfe con línea C-5 de Cercanías (5 trenes diarios por sentido a Caudiel, Sagunt y València).

Comunicaciones en 2018: por CV-213 desde Segorbe y Gaibiel y por CV-216 desde A-23 y N-234. Estación de ferrocarril de Adif, con servicios Media Distancia Zaragoza-València (1 tren diario por sentido, 5' a Segorbe, 45' a Sagunt, 1h 20' a València) y línea C-5 de Cercanías València (4 trenes por sentido días laborables, 2 festivos, 5' a Segorbe, 45' hasta Sagunt, 1 h 40' a València). Sin servicio de autobús.

Nules

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-la Vall d'Uixó de la Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana Baixa, situado entre las estribaciones orientales de la Sierra de Espadán y el mar Mediterráneo. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano, Mascarell y playa.

Población (2018): 13.170 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Nules.

IES: Nules.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 147. Evolución histórica de la población de Nules. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Nules	5.826	5.874	6.703	6.374	7.916	8.460	9.633	10.957	11.510	11.542	13.549

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 148. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Nules	Nules

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁸⁷ carretera de primer orden de Madrid a Castelló y de tercer orden a Eslida y a la Vall.

⁸⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, pp. 726-727.

Caminos carreteros a Borriana, Betxí, Onda, Moncofa, Mascarell y a la playa. Diligencias a Vila-real y Castelló, Borriana, Moncofa, la Vall d'Uixó, la Vilavella, Artana y Eslida. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de primer orden de Madrid a Castelló y de tercer orden a Soneja y a la carretera de Teruel a Sagunt. Caminos carreteros a Borriana, Betxí, Onda, Moncofa, Mascarell y a la playa. Autobuses líneas Castelló-València (5 exp i/v, 30' a Castelló, 1 h a València), Castelló-Eslida (2 exp i/v, 50' a Castelló), Castelló-Moncofa (4 exp i/v, 1 h a Castelló), Castelló-la Vall (4 exp i/v, 25' a la Vall, 50' a Castelló) y la Vall-Nules (3 exp i/v, 30'). Estación del ferrocarril del Norte (6 trenes diarios por sentido, 30' a Castelló, 1 h 30' a València)

Comunicaciones en 1961: carretera N-340, C-225 a Borriana y la Vall, carreteras locales a la playa y la Vilavella. Autobuses líneas Castelló-Eslida (2 exp i/v laborables), Castelló-la Vilavella (1 exp i/v laborables), Castelló-Moncofa (7 exp i/v laborables), Castelló-València (3 exp i/v laborables), Castelló-la Vall d'Uixó (7 exp i/v lab, 4 festivos), Castelló-Segorbe (1 exp i/v lab), Onda-València (2 exp i/v lab, 1 fest), Borriana-València (3 exp i/v lab), Betxí-València (1 exp i/v lab), y Nules-València (1 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (9 trenes diarios por sentido, 30' a Castelló, 1 h 20' a València).

Comunicaciones en 1986: A-7 y carretera N-340. C-225 a Borriana, carreteras locales a la playa la Vall, Moncofa y la Vilavella. Autobuses líneas Castelló-la Vall d'Uixó (13 exp i/v), Nules-València (1 exp i/v), Castelló-Segorbe (3 exp i/v), Castelló-Moncofa (4 exp i/v lab), Castelló-València (7 exp i/v lab), Borriana-València (3 exp i/v), Betxí-València (1 exp i/v), Castelló-Eslida (1 exp i/v) y Nules-playa (5 exp i/v diarias verano). Estación de ferrocarril de Renfe (17 trenes diarios por sentido entre regionales y cercanías, 25' a Castelló, 1 h 10' a València).

Comunicaciones en 1998: A-7 y N-340. CV-18 a Borriana, CV-226 a la Vall d'Uixó y CV-231 a la Vilavella. Carretera local a la playa. Autobuses líneas Castelló-Torás (1 exp i/v L-V), Castelló-la Vall d'Uixó (15 exp i/v), Castelló-Moncofa (4 exp i/v), Vinaròs-Castelló-València (1 exp i/v), Borriana-València (1 exp i/v), Betxí-València (1 exp i/v), Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S) y Nules-playa. Estación de ferrocarril de Renfe (34 servicios Cercanías Castelló-València, 2 Regionales a Vinaròs).

Comunicaciones en 2018: AP-7, A-7/CV-10 y N-340. CV-18 a Borriana, CV-226 a la Vall d'Uixó y CV-231 a la Vilavella. Carretera local a la playa. Autobuses líneas Castelló-la Vall d'Uixó (11 exp i/v L-V, 3 S, 2 fest, 15' a la Vall, 45' a Castelló), Castelló-Moncofa (4 exp i/v L-V, 1 S, 1 h 5' a Castelló), Vinaròs-Castelló-València (1 exp L-V, 55' a València), Betxí-Borriana-València (1 exp i/v L-V, 1 h a València), Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S, 55' a Castelló) y servicio urbano de autobuses a Mascarell y la playa (1 línea, 6 servicios urbanos diarios y 3 a la playa). Estación de ferrocarril de Adif (39 servicios Cercanías Castelló-València, 2 Regional València-Tortosa, 20' a Castelló, 1 h a València).

Olocau del Rey

Con servicio de autobús desde: 1930, mediante el servicio Forcall-Tronchón, de Antonio Querol.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el extremo noroccidental de la provincia, cuyo término municipal linda por N, S y W con la provincia de Teruel. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 117 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 149. Evolución histórica de la población de Olocau del Rey. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Olocau del R.	518	473	441	420	421	311	239	188	143	138	131

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 150. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁸⁸ caminos a los pueblos vecinos.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a la Todolella, Bordón, Tronchón y Mirambel. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a la Todolella, Bordón, Tronchón y Mirambel. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: CV-121 a Mirambel y Bordón, CV-122 a la Todolella y CV-123 a Tronchón. Autobús línea Cantavieja-Morella (1 exp i/v L, X y V).

Comunicaciones en 2018: CV-121 a Mirambel y Bordón, CV-122 a la Todolella y CV-123 a Tronchón. Autobuses líneas La Iglesuela-Alcañiz (1 exp i/v M y X, 1 h 15' a Alcañiz, 1 h a La Iglesuela) y Cantavieja-Morella (1 exp i/v M y J, 50' a Morella, 30' a Cantavieja).

Onda

Con servicio de autobús desde: 1923, mediante las líneas Onda-Vila-real, de José Arrufat, y Onda-Nules, de Pedro Casaña.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado entre las estribaciones de la Sierra de Espadán y la Plana, siendo la salida natural a esta de los municipios de la vertiente septentrional de esa sierra y del Alto Mijares. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa. Industria cerámica.

⁸⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 697.

Entidades de población: núcleo urbano y pedanía de Artesa.

Población (2018): 24.850 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 151. Evolución histórica de la población de Onda. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Onda	7.027	6.631	7.472	7.304	8.696	12.414	15.131	17.363	17.852	20.019	25.089

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 152. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁸⁹ carretera de tercer orden al Grau de Borriana, que enlazaba en Vila-real con la de València-Castelló, y caminos a los pueblos vecinos. Estación término del tranvía a vapor OGC, en funcionamiento desde abril de 1890⁹⁰ (3 trenes a Vila-real y Castelló). Servicio de diligencias a Castelló (1 exp. i/v diaria, 3 h hasta Castelló) y a Vila-real, en correspondencia con el ferrocarril (2 exp. i/v diarias, 2 h hasta Vila-real).

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden al Grau de Borriana, y caminos habilitados para automóviles hasta Argelita, Ayódar, Ribesalbes y Suera. Líneas de autobús a Argelita (2 exp. i/v diarias, 1 h.), Ayódar (1 exp. i/v diaria, 1 h.), Castelló (5 exp i/v diarias, 1 h 15'), Ribesalbes (2 exp i/v diarias, 15'), Suera (2 exp i/v diarias, 30') y València (2 exp i/v diarias, 2 h 30'). Tranvía a vapor OGC (6 trenes a Vila-real y Castelló).

Comunicaciones en 1961: comarcal C-223 Fuentes de Ayódar-Grau de Borriana, carreteras locales a l'Alcora, Ribesalbes, Fanzara, Espadilla y Alcudia de Veo. Líneas de autobús Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v L, J, S, 45') Ludiente-Castelló (1 exp i/v laborables, 1 h 30' hasta Argelita; 45' hasta Castelló), Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v laborables, diaria en verano, 2 h 30' hasta Puebla de Arenoso; 45' hasta Castelló), Fuentes de Ayódar-Castelló, (1 exp i/v laborables, diaria en verano, 1 h 15' hasta Fuentes de Ayódar; 45' hasta Castelló) Suera-Onda (1 exp i/v L, J, S, 30'), Ribesalbes-Onda (2 exp i/v L, J, S, 20'), Onda-Castelló (9 exp i/v laborables, 5 festivos, 45'), Onda-València (2 exp i/v laborables, 1 festivos, 2 h), Montanejos-Onda (1 exp i/v diaria en verano, 1 h 45'), Montanejos-València (1 exp i/v diaria en verano, 1 h 45' hasta Montanejos; 2 h hasta València). Tranvía a vapor

⁸⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 790.

⁹⁰Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 95.

OGC (3 trenes a Vila-real y Castelló, 55' a Vila-real, 1 h 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: comarcal C-223 Fuentes de Ayódar-Grau de Borriana, carreteras locales a l'Alcora, Ribesalbes, Fanzara, Espadilla y Alcudia de Veo. Líneas de autobús Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes), Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v laborables), Fuentes de Ayódar-Castelló, (1 exp i/v de lunes a viernes), Suera-Onda (1 exp i/v jueves), Ribesalbes-Onda (2 exp i/v de lunes a viernes), Onda-Castelló (12 exp ida/11 vuelta de lunes a viernes, 10 exp de ida/9 de vuelta sábados, 5 exp i/v domingos), Onda-València (2 exp i/v laborables, 1 festivos), Montanejos-Onda (1 exp i/v laborables verano), Onda-Betxí (1 exp i/v laborables).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Vila-real, Espadilla y Fanzara, por CV-21 desde l'Alcora, por CV-19 desde Ribesalbes y por CV-223 desde Tales. Líneas de autobús Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v martes y jueves), Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes), Fuentes de Ayódar-Castelló, (1 exp i/v de lunes a viernes), Suera-Onda (), Ribesalbes-Onda (), Onda-Castelló (12 exp i/v de lunes a viernes, 5 exp i/v sábados, 4 exp i/v domingos).

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Vila-real, Espadilla y Fanzara, por CV-21 desde l'Alcora, por CV-191 desde Ribesalbes y por CV-223 desde Tales. Líneas de autobús Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v martes y jueves), Puebla de Arenoso-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes, 1 h 30' hasta Puebla de Arenoso), Fuentes de Ayódar-Onda, (1 exp i/v de lunes a viernes, 35' hasta Fuentes de Ayódar), Ribesalbes-Onda (2 exp descendentes y 1 ascendente lunes y jueves), Ludiente-Onda (1 exp ida lunes y jueves, de vuelta jueves y viernes), Onda-Castelló (9 exp i/v de lunes a viernes, 4 exp i/v sábados, 3 exp i/v domingos, 1h 10' hasta Castelló, 1 exp ida a la UJI lectivos, 30'), Onda-Vila-real (1 exp ida lectivos, 30' hasta Hospital la Plana). Servicio urbano y suburbano de autobuses: (7 expediciones de lunes a viernes, 8 los jueves, 6 en verano; prolongación hasta Suera y Tales lunes (1 exp días lectivos), martes (1 exp) y jueves (2 exp).

Orpesa

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante la línea Vinaròs-Castelló, de Eduardo Torres.

Datos generales:

Ubicación: municipio costero situado sobre una loma, entre la sierra homónima y la costa, hacia donde se extienden sus urbanizaciones. Destino turístico. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano y urbanizaciones costeras (Platgetes, Marina d'Or...).

Población (2018): 8.830 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Orpesa.

IES: Orpesa.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 153. Evolución histórica de la población de Orpesa. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Orpesa	950	914	1.029	1.053	1.194	1.156	1.580	1.724	2.451	4.287	9.733

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 154. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Benicàssim

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹¹ carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (3 exp i/v, 30' a Castelló) y Castelló-Vilanova (1 exp i/v, 30' a Castelló). Estación del ferrocarril del Norte (3 trenes ascendentes y 4 descendentes, 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: N-340. Carretera local a Cabanes. Autobuses líneas Castelló-Vilanova (1 exp i/v lab), Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab) y Castelló-Orpesa (1 exp i/v verano, 45' a Castelló). Estación de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 20' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: A-7, N-340. Carretera local a Cabanes. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (2 exp i/v, 3 verano), Castelló-Torreblanca (4 exp i/v), Castelló-Orpesa-playa (4 exp i/v diaria jul-sept) y Orpesa-Madrid (2 exp i/v). Estación de ferrocarril de Renfe (7 trenes diarios por sentido, 20' a Castelló).

Comunicaciones en 1998: A-7 y N-340. CV-148 a Cabanes. Autobuses líneas Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Castelló-Torreblanca (1 exp i/v L-V), Castelló-Vinaròs (5 exp i/v lab, 4 fest), Castelló-Orpesa-playa (invierno 8 exp i/v lab, 6 fest), Orpesa-Teruel (1 exp i/v L-V jul y ago), Vinaròs-València (1 exp i/v); líneas Madrid-Badajoz-València (1 exp). Estación de ferrocarril de Renfe (5 regionales diarios por sentido, 15' a Castelló, 1 h 20' a València, 4 larga distancia, 1 h 05' a València).

Comunicaciones en 2018: AP-7 y N-340. CV-148 a Cabanes. Autobuses líneas Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Castelló-Vinaròs (7 exp i/v lab, 5 fest), Castelló-Orpesa (invierno 3 exp i/v lab; verano 6 i/v L-V, 4 fest), Orpesa-Teruel (1 exp i/v L-V jul y ago), Vinaròs-València (1 exp i/v, 1 h 05' a Vinaròs), Castelló-Peníscola-Alcañiz (1 exp i/v diaria verano, 45' a Peníscola, 3 h 30' Alcañiz); líneas Madrid-Badajoz-València (1 exp, 6 h 30' 2 exp en verano) y Zaragoza-Castelló (1 exp, 6 h 20', 4 exp en verano). Servicio urbano de autobuses (1 línea, 10 exp diarias invierno, 12 verano). Estación de ferrocarril de Adif (8 servicios Regional València-Vinaròs, 3 València-Tortosa, 1 València-Tortosa-Barcelona, 20' a Castelló, 45' a Vinaròs, 1 h 20'/1 h 45' a València; 2 larga distancia, 20' a Castelló, 1 h a València).

Palanques

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Sorita-Morella, de Alfonso Mallol.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Bergantes, entre la pedanía de Hortells y Sorita. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

⁹¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 438.

Población (2018): 31 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 155. Evolución histórica de la población de Palanques. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Palanques	225	248	210	216	189	163	71	32	44	24	31

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 156. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹² caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Morella a Alcorisa. En el empalme, autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v diaria) Morella-Puebla de Híjar (1 exp i/v) y servicios Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1961: carretera local a Sorita y Forcall. En el empalme, autobús línea Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1986: carretera local a Sorita y Forcall. En el empalme, autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 1998: CV-118 al empalme de la CV-14. En el empalme, autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 2018: CV-118 al empalme de la CV-14. En el empalme, autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v V, 40' a Morella, 10' a Sorita).

Pavías

Con servicio de autobús desde: 1974, mediante la línea Algimia de Almonacid-Pavías, de la Expreso Segorbina.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente meridional de la Sierra de Espadán, entre Higuera y Torralba del Pinar.

Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Pavías.

Población (2018): 62 habitantes.

⁹²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 699.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 157. Evolución histórica de la población de Pavías. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Pavías	393	264	265	243	218	152	104	86	65	61	59

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 158. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹³ caminos en mal estado.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por C-223 desde Higuera. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por C-223 desde Higuera y Torralba del Pinar. Autobús línea Algimia de Almonacid-Pavías (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-203 desde Higuera y Torralba del Pinar. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 2018: por CV-203 desde Higuera y Torralba del Pinar. Sin servicio de autobús.

Peníscola

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la prolongación de la línea Albocàsser-Benicarló de Transportes Automóvil en La Plana y Maestrazgo.

Datos generales:

Ubicación: municipio costero, situado sobre un tómbolo, entre el extremo nororiental de la sierra d'Irta y la Plana de Vinaròs. Destino turístico. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y urbanizaciones costeras y de montaña.

Población (2018): 7.822 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Peníscola.

IES: Peníscola.

⁹³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1049.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 159. Evolución histórica de la población de Peníscola. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Peníscola	3.384	2.975	3.027	2.925	2.737	2.530	2.724	3.077	3.677	4.822	7.822

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 160. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	CS/Benic	Benicarló	Peníscola

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹⁴ caminos carreteros a Benicarló, Càlig y Alcalà de Xivert. Carruajes a Benicarló.

Comunicaciones en 1935: caminos transitables a las localidades vecinas. Autobús línea Peníscola-Vinaròs (2 exp i/v diarias, 1 h a Vinaròs) y servicios de autobús Peníscola-Vinaròs. Estación del ferrocarril del Norte (3 ascendentes y 4 descendentes, 20' a Vinaròs, 2 h a Castelló, 4 h a Tarragona). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Benicarló y al empalme con la N-340. Autobús línea Peníscola-Vinaròs (3 exp i/v invierno, 6 verano, 30' de recorrido). Apartadero de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 20' a Vinaròs, 1 h 20' a Tortosa, 1 h 35' a Castelló, 3 h 35' a València). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Benicarló y al empalme con la A-7 y N-340. Autobuses líneas Peníscola-Vinaròs (8 exp i/v diarias, 15 verano), Benicarló-Peníscola (9 exp i/v sólo verano), Castelló-Vinaròs (2 exp i/v, 3 verano) y Vinaròs-València (2 exp i/v lab). Apartadero de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 15' a Vinaròs, 1 h 10' a Castelló, 3 h a València). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 1998: CV-140 a Benicarló y CV-141 hasta el empalme con la A-7 y N-340. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (1 exp i/v fest), Vinaròs-València (1 exp i/v) y Peníscola-Vinaròs (18 exp i/v); líneas Zaragoza-Peníscola (2 exp i/v). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 2018: CV-141 hasta el empalme con la AP-7 y N-340 y carretera local a Benicarló. Autobuses líneas Peníscola-Vinaròs (32 exp i/v diarias verano, 38 invierno, 45' a Vinaròs), Castelló-Vinaròs (1 exp i/v fest), Castelló-Peníscola-Alcañiz (1 exp i/v diaria verano, 1 h a Castelló, 1 h 15' a Morella, 2 h 30' a Alcañiz), Vinaròs-València (1 exp i/v, 3 h 25' a València), Peníscola-Tortosa (2 exp i/v diarias, 1 h 45' a Tortosa); líneas Castelló-Zaragoza (2 exp i/v, 5 h a Zaragoza), Peníscola-Zaragoza (1 exp i/v, 5 h 10' a Zaragoza), Madrid-Badajoz-València (1 exp i/v diaria, 7 h a Madrid). Servicio urbano de autobuses (3 líneas, 14/5/3 exp por línea, sólo Semana Santa y verano). Puerto pesquero.

⁹⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, pp. 975-976.

Pina de Montalgrao

Con servicio de autobús desde: 1998, con la línea Fuente la Reina-Segorbe, de Herca, S.L.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el extremo nororiental del altiplano de El Toro-Barracas, en la base del pico Pina. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Pina de Montalgrao.

Población (2018): 114 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 161. Evolución histórica de la población de Pina de Montalgrao. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Pina de M.	556	565	538	516	501	494	335	238	197	165	149

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 162. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹⁵ mal camino hasta Barracas, su estación férrea más próxima.

Comunicaciones en 1935: misma situación

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde N-234 y Barracas. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde N-234 y Barracas. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: por CV-209 desde Barracas y N-234. Autobús línea Fuente la Reina-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-209 desde Barracas, N-234 y A-23. Sin servicio de autobús.

La Poble de Benifassà

Con servicio de autobús desde: 1934, mediante los servicios entre el Boixar y la Sénia, de La Ceniense

Datos generales:

Ubicación: municipio ubicado en el corazón de la Tinença de Benifassà, en el extremo septentrional de la

⁹⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1050.

provincia. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, pedanías de Coratxà, el Ballestar, el Boixar y Fredes; algunas masías y urbanizaciones.

Población (2018): 197 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Traiguera.

IES: la Sènia.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 163. Evolución histórica de la población de la Pobl de Benifassà. A partir de 1981 incluye los censos de el Ballestar, el Boixar, Fredes y Coratxà. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Pobl de B.	748	670	642	645	571	470	326	361	231	227	288

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 164. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs	La Sènia

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹⁶ sendas de herradura

Comunicaciones en 1935: caminos practicables. Servicio de autobuses el Boixar-la Sènia y la Pobl de Benifassà-la Sènia.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a la Sènia, el Ballestar, Fredes, el Boixar, Coratxà y Castell de Cabres. Autobuses líneas Castell de Cabres-la Sènia (1 exp i/v L y S) y la Pobl-la Sènia (1 exp i/v M, X, J y V).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a la Sènia, el Ballestar, Fredes, el Boixar, Coratxà y Castell de Cabres. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: CV-105 a la Sènia y Castell de Cabres, CV-106 a Fredes, CV-107 a la Pobl de Benifassà, CV-108 a el Ballestar y CV-109 a el Boixar y Coratxà. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 2018: CV-105 a la Sènia y Castell de Cabres, CV-106 a Fredes, CV-107 a la Pobl de Benifassà, CV-108 a el Ballestar y CV-109 a el Boixar y Coratxà. Sin servicio de autobús.

La Pobl Tornesa

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

⁹⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 705.

Ubicación: municipio situado entre las estribaciones septentrionales del Desert de les Palmes y las de la sierra de Borriol o de les Conteses. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 1.208 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: la Vall d'Alba.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 165. Evolución histórica de la población de la Pobra. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Pobra T.	892	910	886	770	714	627	541	510	509	581	1.142

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 166. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹⁷ carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. En construcción, carretera a la Barona. Diligencias a Castelló y les Coves. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza; carretera a Albocàsser, por Vilafamés. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 30' a Castelló), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v) y Castelló-Benlloc (2 exp i/v, 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: C-238 Castelló-Sant Mateu. Carreteras locales a Vilafamés y la Vall d'Alba. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab), Castelló-la Vall d'Alba (1 exp i/v lab), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab), les Useres-la Pobra (1 exp i/v lab, 50' a les Useres), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab), Castelló-la Pobra (1 exp i/v lab, 30' a Castelló) y la Pelejana-empalme la Pobra Tornesa (1 exp i/v L, J y S, 30' hasta la Pelejana).

Comunicaciones en 1986: C-238 Castelló-Sant Mateu. Carreteras locales a Vilafamés y la Vall d'Alba. Autobuses líneas Castelló-les Useres (1 exp i/v), Castelló-Vilanova (2 exp i/v),

Comunicaciones en 1998: CV-10 a Castelló y Cabanes, CV-15 a la Vall d'Alba y CV-160 a Vilafamés. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V), Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S), Castelló-les Useres (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-10 a Castelló y Cabanes, CV-15 a la Vall d'Alba y CV-160 a Vilafamés. Autobuses

⁹⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 440.

líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 25' a Castelló), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 30' a Castelló), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V), Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S) y les Useres-la Pobla (1 exp i/v L-V, 30' a les Useres).

Portell de Morella

Con servicio de autobús desde: 1935, mediante los servicios Cincorres-Vilafranca, de Miguel Ferrer.

Datos generales:

Ubicación: municipio ubicado en el flanco oriental del altiplano de l'Albereda, entre la rambla de Sellumbres y el río de la Cuba. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 197 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Vilafranca.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 167. Evolución histórica de la población de Portell de Morella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Portell de M.	1.086	920	977	913	803	681	518	369	297	260	228

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 168. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹⁸ caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: caminos practicables. Servicio de autobús a Cincorres, La Iglesuela y Vilafranca.

Comunicaciones en 1961: carretera local a La Iglesuela y Cincorres. Autobús línea Morella-Vilafranca (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: carretera local a La Iglesuela, Vilafranca y Cincorres. Autobús línea Vilafranca-Morella (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-125 a La Iglesuela y Cincorres y carretera local a Vilafranca. Autobús línea Vilafranca-Morella (1 exp i/v L-V).

⁹⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 700.

Comunicaciones en 2018: CV-125 a La Iglesuela y Cinctores y carretera local a Vilafranca. Autobús línea Vilafranca-Morella (1 exp i/v L y X, 55' a Morella, 35' a Vilafranca).

Puebla de Arenoso

Con servicio de autobús desde: 1929, mediante servicios no regulares hasta Barracas, de Francisco Navarro.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del Mijares, junto al actual embalse de Arenoso, al oeste de Montanejos y limítrofe con el municipio turolense de Olba. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano y pedanías de Los Calpes, Los Cantos y La Monzona.

Población (2018): 144 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Montanejos.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 169. Evolución histórica de la población de Puebla de Arenoso. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Puebla de A.	2.073	1.711	1.466	1.488	1.297	821	656	256	185	167	167

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 170. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Mont/Seg

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*⁹⁹ carecía de carretera, estando su estación férrea más próxima en Barracas.

Comunicaciones en 1935: caminos habilitados para automóviles hasta Barracas. Servicio de autobús Puebla de Arenoso-Barracas.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Campos de Arenoso y Fuente la Reina. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 2 h 30' hasta Onda; 3 h 15' hasta Castelló). Prolongación de algunas expediciones de la línea Montanejos-Caudiel.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Campos de Arenoso y Fuente la Reina. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Montanejos y Olba y por CV-207 desde Fuente la Reina. Autobús

⁹⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1051.

línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v de lunes a viernes).

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Montanejos y Olba y por CV-207 desde Fuente la Reina. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp. i/v de lunes a viernes, sin servicio a Los Calpes, 1 h 30' hasta Onda).

Ribesalbes

Con servicio de autobús desde: 1925, mediante línea Ribesalbes-Onda, de Cristóbal Santolaria.

Datos generales:

Ubicación: Municipio de la margen izquierda del Mijares, situado en la concavidad de un meandro de este, junto al actual embalse de Sitjar, en la transición hacia la Plana. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa. Industria cerámica.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 1.180 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 171. Evolución histórica de la población de Ribesalbes. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Ribesalbes	1.103	936	990	877	1.238	1.344	1.498	1.392	1.315	1.262	1.320

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 172. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰⁰ no dispone de carretera, existiendo un camino hasta Onda, su carretera y estación férrea más próxima.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Onda. Autobús de línea Ribesalbes-Onda (2 exp. i/v diarias, 15').

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde l'Alcora, Castelló y Onda. Autobuses línea Ribesalbes-Onda (2 exp i/v L, J, S. 20' hasta Onda) y Ludiente-Castelló (1 exp. i/v laborables).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde l'Alcora, Castelló y Onda. Autobús línea Ribesalbes-Onda (2

¹⁰⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 590.

exp i/v de lunes a viernes).

Comunicaciones en 1998: por CV-191 desde Onda, por CV-188 desde l'Alcolra y por CV-189 desde Castelló. Autobús línea Ribesalbes-Onda.

Comunicaciones en 2018: por CV-191 desde Onda, por CV-188 desde l'Alcolra y por CV-189 desde Castelló. Autobús línea Ribesalbes-Onda (2 exp descendentes y 1 ascendente lunes y jueves).

Rossell

Con servicio de autobús desde: 1924, mediante la línea Rossell-Vinaròs, de Virgilio Verge.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado a los pies de la vertiente oriental de la Tinença de Benifassà, en su transición hacia la Plana de Vinaròs. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, pedanías de Bel y les Cases del Riu.

Población (2018): 1.133 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Traiguera.

IES: la Sénia.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 173. Evolución histórica de la población de Rossell. A partir de 1981 se incorpora el censo de Bel. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Rossell	2.274	2.147	1.975	1.788	1.766	1.508	1.494	1.353	1.250	1.245	1.133

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 174. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs	La Sénia

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰¹ camino carretero a la Sénia.

Comunicaciones en 1935: camino carretero a la Sénia. Autobús línea Rossell-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 2 h a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a la Sénia y Sant Rafel del Riu. Autobuses líneas Rossell-Vinaròs (1 exp i/v lab) y Rossell-Tortosa (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Bel, la Sénia y Sant Rafel del Riu. Autobuses líneas Rossell-Vinaròs

¹⁰¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 991.

(1 exp i/v lab), Rossell-Ulldecona (1 exp i/v lab) y Rossell-Tortosa (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-100 a la Sénia y Sant Rafel del Riu, CV-104 a Bel. Autobuses líneas Rossell-Vinaròs (1 exp i/v, 1 h 15') y Rossell-Tortosa (2 exp i/v, 1 h 30' a Tortosa).

Comunicaciones en 2018: CV-100 a la Sénia y Sant Rafel del Riu, CV-104 a Bel. Autobuses líneas Rossell-Vinaròs (2 exp i/v L-V, 1 h/1 h 30' a Vinaròs) y Rossell-Tortosa (2 exp i/v L-V, 1 h 15' a Tortosa).

Sacañet

Con servicio de autobús desde: sin servicio

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de la Bellida, en las estribaciones de la Sierra Calderona. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: núcleo urbano y pedanía de Canales.

Población (2018): 59 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 175. Evolución histórica de la población de Sacañet. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Sacañet	558	421	385	364	277	166	106	61	74	76	87

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 176. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰² carecía de carretera, salvo la que unía el núcleo urbano y su pedanía.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Teresa. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Teresa. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: por CV-235 desde Bejís y Alcublas, y por CV-217 hasta Canales. Sin servicio de autobús.

¹⁰²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1055.

Comunicaciones en 2018: por CV-235 desde Bejís y Alcublas, y por CV-217 hasta Canales. Sin servicio de autobús.

La Salzadella

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado al pie de la serra de la Vall Ampla, en las estribaciones de les Talaies d'Alcalà, en el corredor de les Coves, entre esta localidad y Sant Mateu. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 846 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Sant Mateu.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 177. Evolución histórica de la población de la Salzadella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Salzadella	1.736	1.645	1.520	1.436	1.350	1.204	1.084	967	858	786	846

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 178. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	S. Mateu	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰³ carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Diligencia a les Coves y Sant Mateu. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 10' a Sant Mateu, 1 h 50' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: C-238 Castelló-Sant Mateu. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab, 1 h 40' a Morella), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 1 h 50' a Castelló) y la Salzadella-Vinaròs (1 exp i/v lab, 1 h 30' a Vinaròs).

Comunicaciones en 1986: C-238 Castelló-Sant Mateu. Autobuses líneas la Salzadella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v) y Castelló-Morella (2 exp i/v).

¹⁰³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 858.

Comunicaciones en 1998: CV-10 a Sant Mateu y les Coves. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V), Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S) y Catí-Vinaròs (1 exp sólo vuelta L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-10 a Sant Mateu y les Coves, CV-134 a Tírig. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 10' a Sant Mateu, 1 h 25' a Castelló) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Sant Joan de Moró

Con servicio de autobús desde: 1929, mediante la línea Sant Joan de Moró-Castelló, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda de la rambla de la Viuda, entre la vertiente occidental de la Sierra de les Conteses o de Borriol y las montañas de l'Alcalatén. Partido judicial de Castelló, comarca Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, masías y urbanizaciones; polígonos industriales.

Población (2018): 3.099 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: l'Alcora.

IES: l'Alcora.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 179. Evolución histórica de la población de Sant Joan de Moró. Los datos hasta 1991 se incluyen en el censo de Vilafamés, y a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
S. Joan de M.	-	-	-	-	-	-	-	-	1.590	1.863	2.977

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 180. Centros de referencia (hasta 1990, ver Vilafamés)

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	-	-	-	-	Castelló
Hospital	-	-	-	-	Castelló
Instituto	-	-	-	-	l'Alcora

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰⁴ carecía de carretera. A dos kilómetros, carretera de tercer orden de Castelló a Lluçena.

Comunicaciones en 1935: camino transitable para automóviles entre la carretera y Vilafamés. Autobús línea Vistabella-Castelló (1 exp i/v, 25' a Castelló, 40' a Vilafamés). En el empalme, autobuses líneas l'Alcora-Castelló (1 exp i/v, 15' a l'Alcora, 30' a Castelló), Lluçena-Castelló (2 exp i/v, 1 h 10' a Lluçena), les Useres-Castelló (1 exp i/v, 20' a l'Alcora, 1 h 45' a les Useres) y Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v, 3 h a Cortes).

Comunicaciones en 1961: carretera local desde la C-232 a Vilafamés. Autobús línea Vilafamés-Castelló (1 exp i/v

¹⁰⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 446.

diaria, 30' a Vilafamés y Castelló). Desde el empalme, autobuses líneas l'Alcora-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest, 25' a l'Alcora, 20' a Castelló), Atzeneta-Castelló (1 exp i/v lab), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab), Vistabella-Castelló (1 exp i/v lab), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: carretera local desde la C-232 a Vilafamés. Autobús línea Vilafamés-Castelló (1 exp i/v). Desde el empalme, autobuses líneas l'Alcora-Castelló (4 exp i/v), Llucena-Castelló (2 exp i/v), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-160 desde la CV-16 a Vilafamés. Autobuses líneas Vistabella-Castelló (1 exp i/v lab) y Vilafamés-Castelló (2 exp i/v L-V). Desde el empalme, autobuses líneas l'Alcora-Castelló (4 exp i/v lab), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-160 desde la CV-16 a Vilafamés y CV-190a hasta l'Alcora. Autobuses líneas Vistabella-Castelló (1 exp i/v lab, 40' a Castelló) y Vilafamés-Castelló (2 exp i/v L-V). Desde el empalme, autobuses líneas l'Alcora-Castelló (4 exp i/v lab), Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab), Llucena-Castelló (2 exp i/v lab, 1 fest) y Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

Sant Jordi

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Morella-Vinaròs, de HISUMA

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana de Vinaròs, situado junto a la carretera N-232, entre Traiguera y Vinaròs. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y urbanización y campo de golf Panorámica.

Población (2018): 1.007 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Traiguera.

IES: Vinaròs.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 181. Evolución histórica de la población de Sant Jordi. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Sant Jordi	1.422	1.309	1.222	1.143	1.001	814	720	589	553	582	1.007

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 182. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs	Vinaròs

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia",

en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰⁵ carretera de tercer orden de Vinaròs a la Serafina y caminos carreteros a las localidades vecinas. Servicio diario de carruajes a Vinaròs. Autobús línea Morella-Vinaròs (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Vinaròs a la Serafina y caminos carreteros a las localidades vecinas. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v, diaria) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 30' a Vinaròs, 2 h 30' a Catí).

Comunicaciones en 1961: carretera N-232. Carretera local a Cervera. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Vinaròs-Sant Mateu (1 exp i/v lab) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: N-232. Carretera local a Cervera. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v lab), Alcañiz-Vinaròs (1 exp i/v lab verano) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: N-232; CV-136 a Cervera. Autobús línea Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: N-232; CV-136 a Cervera y CV-137 a Càlig. Autobús línea Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V, 25' a Vinaròs).

Sant Mateu

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el valle formado entre la sierra de la Vall Ampla o Vall d'Àngel y el Morral del Voltor. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 2.062 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Sant Mateu.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 183. Evolución histórica de la población de Sant Mateu. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Sant Mateu	3.789	3.638	3.471	2.979	2.878	2.452	2.254	2.011	1.816	1.859	2.062

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 184. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	S. Mateu	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent

¹⁰⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, pp. 992-993.

Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰⁶ carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Diligencias a les Coves y a la Serafina, donde enlaza con el autobús Morella-Vinaròs. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza; carretera a la Serafina y a Benicarló. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 2 h a Castelló) y Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v diaria, 1 h a Albocàsser, 1 h 30' a Benicarló). En la Serafina, autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v, diaria) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 1 h 15' a Catí, 1 h 45' a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: C-238 Castelló-Sant Mateu, con prolongación hasta empalme con N-232 (Venta de la Serafina). Carreteras locales a Tírig y Cervera. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab, 1 h 30' a Morella), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 2 h a Castelló), Morella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Vinaròs-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 1 h a Vinaròs), Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab), la Salzadella-Vinaròs (1 exp i/v lab), Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria) y Tírig-Tortosa (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: C-238 Castelló-Sant Mateu, con prolongación hasta empalme con N-232 (Venta de la Serafina). Carreteras locales a Tírig, la Jana y Cervera. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v), Castelló-Morella (2 exp i/v), Catí-Vinaròs (1 exp i/v) y la Salzadella-Vinaròs (2 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-10 a la Jana y la Salzadella; CV-130 a Tírig, CV-132 al empalme con la N-232 y CV-135 a Cervera. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V), Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S), Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V) y Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-10 a la Jana y la Salzadella; CV-130 a Tírig, CV-132 al empalme con la N-232 y CV-135 a Cervera. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 1 h 30' a Castelló), Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S, 45' a Morella), Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V, 1 h a Vinaròs) y Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V, 35' a Benicarló, 40' a Albocàsser).

Sant Rafel del Riu

Con servicio de autobús desde: 1924, mediante la línea Rossell-Vinaròs, de Virgilio Verge.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Sénia, ubicado justo en el límite septentrional de la provincia, entre la Sénia y Uldecona. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 526 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Traiguera.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 185. Evolución histórica de la población de Sant Rafel del Riu. Los datos a anteriores a 1930 se incluyen en el censo de Traiguera. A partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

¹⁰⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 826.

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
S. Rafel del R.	-	-	614	639	583	571	532	519	492	423	526

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 186. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰⁷ sin datos.

Comunicaciones en 1935: carece de carreteras. Autobús línea Rossell-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 30' a Rossell, 1 h 30' a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Rossell, Traiguera, y empalme con las carreteras de Vinaròs a Ulldecona y de Ulldecona a la Sénia. Autobuses líneas Rossell-Vinaròs (1 exp i/v lab) y Tírig-Tortosa (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Rossell, Traiguera y empalme con la de Ulldecona a la Sénia y con la A-7 y N-238. Autobús línea Rossell-Vinaròs (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-11 a Traiguera y empalme con A-7 y N-238; CV-100 a Rossell. Carreteras a la Sénia, els Valentins y Ulldecona. Autobús línea Rossell-Vinaròs (1 exp i/v).

Comunicaciones en 2018: CV-11 a Traiguera y empalme con A-7 y N-238; CV-100 a Rossell. Autobús línea Rossell-Vinaròs (1 exp i/v, 32' a Vinaròs).

Santa Magdalena de Polpís

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante la línea Vinaròs-Castelló de Eduardo Torres.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado a los pies de la vertiente occidental de la sierra d'Irta, entre esta y les Talaies d'Alcalà. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 844 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Alcalà de Xivert.

IES: Alcalà de Xivert.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 187. Evolución histórica de la población de Santa Magdalena de Polpís. Los datos a partir de 2001 corresponden

¹⁰⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 865.

exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Sta. Magd. P.	1.360	1.397	1.393	1.094	962	924	784	732	763	734	844

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 188. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Benicarló	Alcalà

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:¹⁰⁸ carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Diligencias a Alcalà, Peníscola, Benicarló y Vinaròs. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Autobús línea Castelló-Vinaròs (4 exp i/v, 25/40' a Vinaròs, 1 h 20'/1 h 45' a Castelló). Estación del ferrocarril del Norte (3 ascendentes y 4 descendentes, 30' a Vinaròs, 1 h 30' a Castelló, 4 h a Tarragona).

Comunicaciones en 1961: carretera N-340. Autobús línea Castelló-Vinaròs (4 exp i/v lab, 1 h 10' a Castelló). Estación de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 30' a Vinaròs, 1 h 30' a Tortosa y Castelló, 3 h 35' a València).

Comunicaciones en 1986: A-7, N-340. Autobús línea Castelló-Vinaròs (2 exp i/v, 3 verano). Estación de ferrocarril de Renfe (2 trenes diarios por sentido, 20' a Vinaròs, 1 h 05' a Castelló, 2 h 30' a València).

Comunicaciones en 1998: A-7, N-340. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab, 2 fest) y Vinaròs-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 2018: AP-7, N-340. Autobús línea Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab, 2 fest, 25' a Vinaròs, 1 h 30' a Castelló) y Vinaròs-València (1 exp i/v, 2 h 50' a València).

Segorbe

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea Segorbe-Sagunt de Heliodoro Gil.

Datos generales:

Ubicación: ciudad de la margen derecha del río Palancia. Capital episcopal de la diócesis de Segorbe-Castelló. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: núcleo urbano y las pedanías de La Esperanza, Extramuros Geldo, Peñalva y Villatorcas. Polígonos industriales.

Población (2018): 8.878 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

¹⁰⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 994.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 189. Evolución histórica de la población de Segorbe. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Segorbe	7.190	6.555	6.603	6.502	7.317	7.538	7.342	7.525	7.435	7.946	9.326

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 190. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁰⁹ estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Diligencias a Sagunt (2 exp i/v diarias), Teruel y Navajas (sólo en verano).

Comunicaciones en 1935: estación del ferrocarril Central de Aragón (4 trenes diarios por sentido, 55' a Sagunt, 1 h 30' a València, 2 h 45' a Teruel) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Otras carreteras a los municipios limítrofes. Autobuses a la estación y Altura. Líneas Viver-Castelló (1 exp i/v diaria, 2 h 25' hasta Castelló), Algimia de Almonacid-Segorbe (1 exp i/v diaria, 1 h 45' hasta Algimia), Navajas-Cueva Santa (30' hasta Navajas), Segorbe-Gátova (1 exp i/v diaria, 2h 15' hasta Gátova) y Segorbe-València (5 exp i/v diarias).

Comunicaciones en 1961: por N-234 y C-224 a Altura. Carreteras locales a Castellnovo y Vall de Almonacid. Autobuses líneas Segorbe-València (3 exp i/v diarias), Segorbe-Altura (3 exp i/v diarias), Segorbe-Cueva Santa (1 exp i/v diaria jul-oct), Algimia de Almonacid-Segorbe (1 exp i/v diaria), Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v diaria), Jérica-la Vall d'Uixó (1 exp i/v lab) y Segorbe-Castelló (1 exp i/v lab). Estación y apeadero de ferrocarril de Renfe (5 trenes diarios por sentido, TAF, Correo, Automotor, Ómnibus, 1 h 15' a Sagunt, 1 h 50' a València, 3 h 30' a Teruel).

Comunicaciones en 1986: por N-234 y C-224 a Altura. Carreteras locales a Castellnovo y Vall de Almonacid. Autobuses líneas Segorbe-València (8 exp i/v), Segorbe-Port de Sagunt (4 exp i/v), Segorbe-Castelló (3 exp i/v), Segorbe-Almedijar (2 exp i/v), Segorbe-Castellnovo (1 exp i/v), Segorbe-Matet (2 exp i/v), Segorbe-Gaibiel (5 exp i/v), Segorbe-Cueva Santa (1 exp i/v jul-sept), Segorbe-Altura (4 exp i/v), Segorbe-Gátova (1 exp i/v), Montanejos-València (1 exp i/v), Teruel-Viver-Castelló (2 exp i/v), Bejís-València (1 exp i/v) y Madrid-Teruel-València (3 exp i/v). Estación y apeadero de ferrocarril de Renfe (3 trenes Automotores diarios por sentido, 45' a Sagunt, 1 h 25' a València, 1 h 10' a Teruel; 1 Expreso Sol de Levante, 45' a Sagunt, 1 h 20' a València, 2 h a Teruel, 1 TER, 30' a Sagunt, 1 h a València, 55' a Teruel).

Comunicaciones en 1998: por N-234. CV-25 a Altura, CV-200 a Castellnovo y CV-2160 a Navajas. Autobuses líneas Altura-Segorbe-València (6 exp i/v lab, 2 fest), Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest), Altura-Segorbe-

¹⁰⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, pp. 893-894.

Port de Sagunt (1 exp i/v L-V), Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v L-V), Segorbe-Almedjjar (1 exp i/v L-V), El Toro-Segorbe (1 exp i/v L-V), Fuente la Reina-Segorbe (1 exp i/v L-V), Teruel-Viver-Castelló (1 exp i/v diaria), Torás-Castelló (1 exp i/v L-V) y Madrid-Teruel-València (3 exp i/v lab). Estación de ferrocarril y apeadero de Renfe con servicios Regional (3 trenes diarios por sentido a València y Teruel) y línea C-5 de Cercanías (5 trenes diarios por sentido a Caudiel, Sagunt y València).

Comunicaciones en 2018: por A-23 y N-234. CV-25 a Altura, CV-200 a Castellnovo y CV-2160 a Navajas. Autobuses líneas Segorbe-València (7 exp i/v laborables; 4 sábados; 2 domingos y festivos) con prolongación hasta Montanejos (1 exp i/v jueves; lunes a demanda); Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v L-V); Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v jueves, lunes a demanda); Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 2 h hasta Castelló); Teruel-Castelló (1 exp i/v V y D, 1 h 30' hasta Teruel); Teruel-València (1 exp i/v lab, 4 fest, 1 h 45' hasta Teruel), Madrid-València (2 exp i/v lab, 6 h 45' hasta Madrid). Estación de ferrocarril Segorbe-Ciudad y apeadero Segorbe-Arrabal, de Adif (línea C-5 de Cercanías, 4 trenes diarios, 2 festivos, 30' a Sagunt, 1 h 30' a València; 3 Media Distancia Zaragoza-València, 1h a València, 1 h 30' a Teruel; 1 Regional Teruel-València, 1 h 10' a València, 2 h a Teruel).

La Serra d'en Galceran

Con servicio de autobús desde: 1941, mediante la línea la Serra d'en Galceran-Castelló, de Josefa Revest. En els Ivarsos, desde 1919, mediante la línea Castelló-Albocàsser, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la sierra homónima, con núcleos de población en la falda de esta, en su vertiente occidental. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, els Ivarsos, els Rossildos y otras masías.

Población (2018): 1.023 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Benlloc.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 191. Evolución histórica de la población de la Serra. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Serra d'en G.	2.688	2.603	2.344	2.256	2.024	1.816	1.531	1.315	1.150	1.070	1.050

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 192. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Alboc/CS	Alboc/Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹⁰ caminos vecinales. En els Ivarsos, Rossildos, etc., carretera en construcción de Castelló a Albocàsser.

Comunicaciones en 1935: carece de carreteras. En els Ivarsos, Rossildos, etc., carretera de Castelló a Albocàsser. Autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v, 1 h 10' a Castelló desde els Ivarsos).

Comunicaciones en 1961: carretera local a Benlloc. Servicio de autobús mediante prolongación de la línea Castelló-la Vall d'Alba (1 exp i/v lab). En els Ivarsos, Rossildos, etc., carretera de Castelló a Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 1 h 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local a Benlloc i els Rossildos. Autobús línea Castelló-Vilanova (1 exp i/v). En els Ivarsos, Rossildos, etc., carretera de Castelló a Albocàsser. Desde els Ivarsos, autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-155 a Benlloc y a la CV-15. En els Ivarsos, Rossildos, etc., CV-15 a Albocàsser y la Vall d'Alba. Autobús Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V). Desde els Ivarsos, autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-155 a Benlloc y a la CV-15. En els Ivarsos, Rossildos, etc., CV-15 a Albocàsser y la Vall d'Alba y CV-166 a Culla. Autobús Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V). Desde els Ivarsos, autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 55' a Castelló).

La Serratella

Con servicio de autobús desde: 2015, mediante el servicio la Serratella-Albocàsser, de Autos Mediterráneo.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el corazón de la sierra d'en Galceran, en su vertiente septentrional. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 101 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Albocàsser.

IES: Albocàsser/la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 193. Evolución histórica de la población de la Serratella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Serratella	643	570	460	419	404	351	230	167	103	93	99

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

¹¹⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 532.

Tabla 194. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Alboc/CS	Alboc/Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹¹ carece de carreteras.

Comunicaciones en 1935: carece de carreteras.

Comunicaciones en 1961: carretera local a la Torre d'en Domènec.

Comunicaciones en 1986: carretera local a la Torre d'en Domènec.

Comunicaciones en 1998: CV-154 a la Torre d'en Domènec y Albocàsser.

Comunicaciones en 2018: CV-154 a la Torre d'en Domènec y Albocàsser. Autobús línea la Serratella-Albocàsser (1 exp i/v X y V, L, M y J a demanda).

Soneja

Con servicio de autobús desde: 1921, mediante la línea Segorbe-Sagunt de Heliodoro Gil.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Palancia, entre Geldo y Sot de Ferrer. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Soneja. Polígono industrial.

Población (2018): 1.439 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Soneja.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 195. Evolución histórica de la población de Soneja. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Soneja	1.804	1.713	1.855	1.656	1.720	1.801	1.607	1.525	1.435	1.369	1.533

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 196. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt

¹¹¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 531.

Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe
-----------	----------	----------	---------	---------	---------

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:¹¹² estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido) y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt.

Comunicaciones en 1935: estación del ferrocarril Central de Aragón (3 trenes diarios por sentido, 55' a Sagunt, 1 h 25' a València, 4 h 45' a Teruel), carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt y de tercer orden a Nules. Servicio de autobús Soneja-Chóvar y línea Viver-Castelló (1 exp i/v diaria, 2 h 10' hasta Castelló).

Comunicaciones en 1961: por N-234 y C-225 desde Azuébar. Autobuses líneas Segorbe-València (3 exp i/v diarias), Jérica-la Vall d'Uixó (1 exp i/v diaria) y Segorbe-Castelló (1 exp i/v diaria). Estación de ferrocarril de Renfe (4 trenes diarios por sentido, 20' a Segorbe, 50' a Sagunt, 1 h 40' a València, 4 h a Teruel).

Comunicaciones en 1986: por N-234 y C-225 desde Azuébar. Carretera local hasta Castellnovo. Autobuses líneas Segorbe-València (8 exp i/v), Segorbe-Castelló (3 exp i/v), Montanejos-València (1 exp i/v), Viver-Castelló (2 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 10' a Segorbe, 35' a Sagunt, 1 h 10' a València, 2 h 20' a Teruel).

Comunicaciones en 1998: por A-23 y N-234, por CV-230 desde Azuébar y por CV-218 hasta Castellnovo. Autobuses líneas Altura-Segorbe-València (6 exp i/v lab, 2 fest), Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest), Altura-Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v L-V) y Teruel-Viver-Castelló (1 exp i/v diaria). Estación de ferrocarril de Renfe con línea C-5 de Cercanías (5 trenes diarios por sentido a Caudiel, Sagunt y València).

Comunicaciones en 2018: por A-23 y N-234, por CV-230 desde Azuébar y por CV-218 hasta Castellnovo. Autobuses líneas Segorbe-València (7 exp i/v laborables; 4 sábados; 2 domingos y festivos) con prolongación hasta Montanejos (1 exp i/v jueves; lunes a demanda); Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v L-V); Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 1 h 45' hasta Castelló); Teruel-Castelló (1 exp i/v lunes y viernes julio y agosto a demanda, 1 h 40' hasta Teruel). Estación de ferrocarril de Adif Media Distancia Zaragoza-València (1 tren diario, 30' a Sagunt, 55' a València) y línea C-5 de Cercanías València (4 trenes días laborables, 2 festivos, 5' a Segorbe, 25' hasta Sagunt, 1 h 20' hasta València).

Sorita

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Sorita-Morella, de Alfonso Mallol.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Bergantes, en el extremo septentrional de la provincia. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 112 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

¹¹²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 937.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 197. Evolución histórica de la población de Sorita. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Sorita	1.270	1.087	1.009	861	615	479	268	176	150	137	145

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 198. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹³ sendas de herradura.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Morella a Alcorisa. Autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v diaria, 2 h a Morella), Morella-Alcorisa (1 exp i/v) y servicios Morella-Alcorisa y Sorita-Mas de las Matas.

Comunicaciones en 1961: carretera local a Forcall y Alcorisa. Autobús línea Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1986: carretera local a Forcall y Alcorisa. Autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 1998: CV-14 a Forcall y Alcorisa. Autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 2018: CV-14 a Forcall y Alcorisa. Autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v V, 50' a Morella).

Sot de Ferrer

Con servicio de autobús desde: 1928, mediante la línea Segorbe-València, de la Expreso Segorbina.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Palancia, entre Soneja y Algar de Palancia. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Sot de Ferrer.

Población (2018): 428 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Soneja.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 199. Evolución histórica de la población de Sot de Ferrer. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

¹¹³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 720.

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Sot de Ferrer	946	774	689	653	671	595	503	443	413	427	442

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 200. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:¹¹⁴ carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt y estación férrea en Soneja, a cuatro kilómetros.

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt y estación férrea en Soneja. Autobús línea Segorbe-València (2 exp i/v diarias).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde N-234. Autobús línea Segorbe-València (3 exp i/v diarias).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde N-234. Autobuses líneas Segorbe-València (8 exp i/v) y Montanejos-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-2210 desde A-23, N-234 y Soneja. Autobuses líneas Altura-Segorbe-València (6 exp i/v lab, 2 fest), Montanejos-València (2 exp i/v lab, 1 fest), Altura-Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v L-V) y Teruel-Viver-Castelló (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 2018: por CV-2210 desde A-23, N-234 y Soneja. Autobuses líneas Segorbe-València (7 exp i/v laborables; 4 sábados; 2 domingos y festivos) con prolongación hasta Montanejos (1 exp i/v jueves; lunes a demanda); Segorbe-Port de Sagunt (1 exp i/v L-V); Teruel-Castelló (1 exp i/v IV y D a demanda, 1 h 30' hasta Castelló, 1 h 40' hasta Teruel).

Suera

Con servicio de autobús desde: 1930, mediante la línea Suera-Onda, de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones nororientales de la Sierra de Espadán, en su descenso hacia la Plana, al oeste de Tales y a seis kilómetros de Onda. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 520 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Tales.

IES: Onda.

Evolución histórica:

¹¹⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 939.

Población:

Tabla 201. Evolución histórica de la población de Suera. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Suera	1.206	1.191	1.146	864	934	819	646	598	590	575	634

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 202. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹⁵ no dispone de carretera, las comunicaciones se realizan por un camino carretero hasta Onda, su carretera y estación férrea más próxima.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Onda. Autobús línea Suera-Onda (2 exp. i/v diaria, 30' hasta Onda).

Comunicaciones en 1961: por comarcal C-223 desde Tales y Ayódar. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v laborables, diario en verano, 30' hasta Onda; 1 h 15' hasta Castelló), Suera-Onda (1 exp i/v L, J, S, 30' hasta Onda).

Comunicaciones en 1986: por comarcal C-223 desde Tales y Ayódar. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes), Suera-Onda (1 exp i/v jueves).

Comunicaciones en 1998: por CV-205 desde Tales y Ayódar. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes), Suera-Onda.

Comunicaciones en 2018: por CV-205 desde Tales y Ayódar. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes), Urbano Onda (1 exp lunes lectivos, 1 exp martes y 2 exp jueves, 15' hasta Onda).

Tales

Con servicio de autobús desde: 1930, mediante la línea Suera-Onda, de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones nororientales de la Sierra de Espadán junto al río Veo o Sonella, entre los términos municipales de Onda y Suera. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 814 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Tales.

¹¹⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 592.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 203. Evolución histórica de la población de Tales. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Tales	1.142	1.052	978	934	935	1.118	916	822	774	724	897

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 204. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹⁶ no dispone de carretera, las comunicaciones se realizan por un camino carretero hasta Onda, su carretera y estación férrea más próxima.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Onda. Autobús línea Suera-Onda (2 exp. i/v diaria, 20' hasta Onda).

Comunicaciones en 1961: por comarcal C-223 desde Onda y Suera; carretera local hasta Alcudia de Veo. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v laborables, diario en verano, 20' hasta Onda, 1 h 05' hasta Castelló), Suera-Onda (1 exp i/v L, J, S, 20' hasta Onda) y Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v L, J, S, 15' hasta Onda).

Comunicaciones en 1986: por comarcal C-223 desde Onda y Suera; carretera local hasta Alcudia de Veo. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes), Suera-Onda (1 exp i/v jueves).

Comunicaciones en 1998: por CV-223 desde Onda y por CV-205 desde Suera. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v de lunes a viernes), Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v martes y jueves), Suera-Onda ().

Comunicaciones en 2018: por CV-223 desde Onda y por CV-205 desde Suera. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes), Alcudia de Veo-Onda (1 exp i/v martes y jueves), Urbano Onda (1 exp lunes lectivos, 1 exp martes y 2 exp jueves, 10' hasta Onda).

Teresa

Con servicio de autobús desde: 1929, mediante los servicios Teresa-València de Manuel Cortés.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Palancia, en su curso alto. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

¹¹⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 592.

Entidades de población: Teresa.

Población (2018): 249 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 205. Evolución histórica de la población de Teresa. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Teresa	981	1.015	889	818	898	753	640	463	369	342	284

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 206. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹⁷ carecía de carretera.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta la carretera Teruel-València.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Bejís, Sacañet y Viver. Autobús línea Bejís-estación Jérica (2 exp i/v diarias).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Bejís, Sacañet y Viver. Autobús línea Bejís-València (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-235 desde Bejís, Sacañet y Viver. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-235 desde Bejís, Sacañet y Viver. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 40' hasta Segorbe, 2 h 40' hasta Castelló).

Tírig

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Albocàsser-Benicarló de Transportes Automóvil de la Plana y Maestrazgo.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el valle formado entre la sierra de la Creu y la de Santa Bàrbera. Partido judicial de Vinaròs, comarca Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

¹¹⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1056.

Población (2018): 519 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: les Coves de Vinromà.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 207. Evolución histórica de la población de Tírig. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Tírig	1.545	1.406	1.348	1.252	1.219	1.045	879	738	605	549	519

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 208. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Alb/S. M.	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹⁸ buenos caminos a Albocàsser y Sant Mateu.

Comunicaciones en 1935: misma situación. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v diaria, 30' a Albocàsser, 2 h 10' a Benicarló).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Albocàsser, Sant Mateu y empalme con C-238. Autobuses líneas Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab) y Tírig-Tortosa (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Albocàsser, Sant Mateu y empalme con C-238. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-130 a Albocàsser y Sant Mateu y CV-131 al empalme con CV-10. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-130 a Albocàsser y Sant Mateu, CV-131 al empalme con CV-10 y CV-134 a la Salzadella. Autobús línea Albocàsser-Benicarló (1 exp i/v L-V, 20' a Albocàsser, 50' a Benicarló).

La Todolella

Con servicio de autobús desde: 1930, mediante el servicio Forcall-Tronchón, de Antonio Querol.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Cantavieja, entre la Mata y Forcall. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano, la Saranyana y diversas masías.

¹¹⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 533.

Población (2018): 138 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 209. Evolución histórica de la población de la Todolella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Todolella	743	683	610	509	474	394	306	185	152	138	140

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 210. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹¹⁹ caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Olocau, la Mata y Forcall. En el empalme con la carretera, autobuses líneas Cantavieja-Morella (1 exp i/v diaria) y Morella-la Mata (1 exp i/v diaria, 1 h 15' a Morella).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Olocau, la Mata y Forcall. En el empalme, autobús línea Cantavieja-Morella (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1998: CV-120 a Forcall y la Mata de Morella, CV-122 a Olocau. Autobús línea Cantavieja-Morella (1 exp i/v L, X y V).

Comunicaciones en 2018: CV-120 a Forcall y la Mata de Morella, CV-122 a Olocau. Autobús línea Cantavieja-Morella (1 exp i/v M y J, 35' a Morella, 45' a Cantavieja).

Toga

Con servicio de autobús desde: 1940, mediante la línea Puebla de Arenoso-Castelló, de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del Mijares, en su curso medio por la provincia, emplazado en un meandro de este, entre Espadilla y Torrechiva. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 100 habitantes.

¹¹⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 709.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 211. Evolución histórica de la población de Toga. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Toga	338	342	351	320	320	225	172	117	103	80	142

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 212. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²⁰ carecía de carretera, realizándose las comunicaciones por medio de peatón o caballo con su cabeza de partido siguiendo el curso del Mijares hasta Ribesalbes, y de allí hasta l'Alcora. La carretera y estación férrea más próxima era la de Onda.

Comunicaciones en 1935: Misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local desde Espadilla, Vallat y Torrechiva. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 1 h 05' hasta Onda; 1 h 50' hasta Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local desde Espadilla, Vallat y Torrechiva. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v martes, miércoles y viernes).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Espadilla y Torrechiva y por CV-189 desde Vallat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló.

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Espadilla y Torrechiva y por CV-189 desde Vallat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp. i/v martes, miércoles y viernes, lunes y jueves hasta cruce, 45' hasta Onda).

Torás

Con servicio de autobús desde: 1974, mediante la prolongación de la línea Bejís-Jérica, de AVSA.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Palancia, en su curso alto y un tanto alejado de éste hacia el Norte. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

¹²⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 595.

Población (2018): 229 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 213. Evolución histórica de la población de Torás. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Torás	746	686	699	660	681	520	435	314	258	261	268

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 214. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²¹ camino en construcción hasta la estación del ferrocarril Central de Aragón de Bejís, a tres kilómetros.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta la estación de Bejís.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Bejís y Viver. Estación de ferrocarril de Renfe (ver Bejís). Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Bejís y Viver. Autobús línea Bejís-València (1 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (ver Bejís).

Comunicaciones en 1998: por CV-236 desde Viver y CV-239 desde Bejís. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-236 desde Viver y CV-239 desde Bejís. Autobús línea Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 1 h hasta Segorbe, 3 h hasta Castelló).

El Toro

Con servicio de autobús desde: 1968, mediante la línea El Toro-Cortes de Arenoso, de Furió, S.L.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el altiplano de El Toro-Segorbe, limítrofe con Aragón. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: El Toro.

¹²¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1057.

Población (2018): 253 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 215. Evolución histórica de la población de El Toro. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
El Toro	1.161	1.181	1.037	968	922	722	424	335	294	314	279

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 216. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²² camino carretero hasta Barracas, su carretera y estación férrea más próximas.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Barracas. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Barracas. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: por CV-240 desde Barracas. Autobús línea El Toro-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-240 desde Barracas. Sin servicio de autobús.

Torralba del Pinar

Con servicio de autobús desde: sin servicio

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de Espadán, entre Ayódar y Pavías, este último ya en la vertiente meridional. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 54 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Tales.

IES: Onda.

Evolución histórica:

¹²²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1023.

Población:

Tabla 217. Evolución histórica de la población de Torralba del Pinar. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Torralba del P.	266	296	245	224	201	161	140	80	61	81	59

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 218. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²³ disponía de una camino hasta Ayódar, desde donde podía seguir hasta Onda, su carretera y estación férrea más próxima. A igual distancia se hallaba la de Caudiel, si bien no disponía de comunicación alguna con esta.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: camino hasta la comarcal C-223, entre Fuentes de Ayódar y Ayódar.

Comunicaciones en 1986: carretera local hasta la comarcal C-223 entre Fuentes de Ayódar y Ayódar.

Comunicaciones en 1998: por CV-203 desde Pavías y desde CV-205 entre Fuentes de Ayódar y Ayódar.

Comunicaciones en 2018: por CV-203 desde Pavías y desde CV-205 entre Fuentes de Ayódar y Ayódar.

La Torre d'en Besora

Con servicio de autobús desde: 1957, mediante la prolongación de la línea Albocàsser-Benicarló, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado entre la vertiente occidental de la sierra d'Esparreguera y la d'en Segures. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 157 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Albocàsser.

IES: Benassal/la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 219. Evolución histórica de la población de la Torre d'en Besora. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

¹²³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 587.

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Torre d'en B.	516	427	410	375	389	303	294	293	239	190	176

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 220. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Alboc/CS	Benassal

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²⁴ caminos a Atzeneta y Albocàsser.

Comunicaciones en 1935: carece de carreteras.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Atzeneta, Vilar de Canes y Albocàsser. Autobús línea Albocàsser-Culla (1 exp i/v L y S).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Atzeneta, Culla, Vilar de Canes y Albocàsser. Autobuses líneas Albocàsser-Culla (3 exp i/v semanales) y Atzeneta-Sant Pau (2 exp i/v semanales).

Comunicaciones en 1998: CV-165 a Vilar de Canes y Atzeneta, CV-166 a Culla y Albocàsser. Autobús línea Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, M, J).

Comunicaciones en 2018: CV-165 a Vilar de Canes y Atzeneta, CV-163 a Culla y Albocàsser. Autobús línea Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, X, V, 40' a Albocàsser).

La Torre d'en Doménec

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio enclavado dentro del término municipal de Vilanova d'Alcolea, en la transición entre el Pla de l'Arc y el corredor de les Coves. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 191 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Benlloc.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 221. Evolución histórica de la población de la Torre d'en Doménec. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
---------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

¹²⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 534.

La Torre d'en D.	553	453	496	513	473	425	404	343	263	229	241
------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 222. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:¹²⁵ a un kilómetro, carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Caminos de herradura. Diligencias diarias a Castelló y a Cabanes. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal).

Comunicaciones en 1935: a un kilómetro, carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 1 h 20' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera local a la C-238 y a la Serratella. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 1 h 15' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local a la C-238 y a la Serratella. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v) y Castelló-Morella (2 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-154 a la CV-10 y la Serratella. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Comunicaciones en 2018: CV-154 a la CV-10 y la Serratella. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 1 h 10' a Castelló) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Torreblanca

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante la línea Vinaròs-Castelló, de Eduardo Torres.

Datos generales:

Ubicación: municipio costero situado sobre una colina, que la separa de la costa pantanosa del Prat. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano y playa de Torrenostra.

Población (2018): 5.461 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Torreblanca.

IES: Torreblanca.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 223. Evolución histórica de la población de Torreblanca. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente

¹²⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 535.

a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Torreblanca	3.639	3.424	3.698	3.563	4.208	3.809	4.140	4.577	4.608	4.790	5.726

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 224. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Torreblanca

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910.¹²⁶ carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Diligencias a Benicàssim. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (3 exp i/v, 50' a Castelló) y Castelló-Vilanova (1 exp i/v, 1 h a Castelló). Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes por sentido, 50' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: N-340. Carreteras locales a Vilanova y Torrenostra. Autobuses líneas Castelló-Vilanova (1 exp i/v lab, 1 h a Castelló) y Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 45' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: A-7, N-340. Carreteras locales a Vilanova y Torrenostra. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (2 exp i/v, 3 verano), Castelló-Torreblanca (4 exp i/v) y Torreblanca-Torrenostra (1 exp i/v diaria jul-sept). Estación de ferrocarril de Renfe (3 trenes diarios por sentido, 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1998: A-7 y N-340; CV-145 a Vilanova. Autobuses líneas Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Castelló-Torreblanca (1 exp i/v L-V), Castelló-Vinaròs (3 exp i/v lab, 2 fest) y Vinaròs-València (1 exp i/v, 45' a Vinaròs). Estación de ferrocarril de Renfe (5 regionales diarios por sentido)

Comunicaciones en 2018: AP-7 y N-340; CV-13 y CV-145 a Vilanova. Autobuses líneas Torreblanca-Torrenostra (12 exp i/v diarias jun-sept), Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Castelló-Vinaròs (4 exp i/v lab, 2 fest) y Vinaròs-València (1 exp i/v, 45' a Vinaròs). Estación de ferrocarril de Adif (8 servicios Regional València-Vinaròs, 3 València-Tortosa, 1 València-Tortosa-Barcelona, 30' a Vinaròs y Castelló, 1 h 30'/2 h a València).

Torrechiva

Con servicio de autobús desde: 1940, mediante la línea Puebla de Arenoso-Castelló, de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del Mijares, en su curso medio, entre Toga y Cirat. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 74 habitantes.

¹²⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 442.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 225. Evolución histórica de la población de Toga. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Torrechiva	429	374	377	319	289	216	136	58	62	87	96

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 226. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²⁷ carecía de carretera, con un mal camino de herradura río abajo. La carretera y estación férrea más próxima era la de Onda.

Comunicaciones en 1935: Misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local desde Toga y Cirat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 1 h 15' hasta Onda; 2 h hasta Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera local desde Toga y Cirat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables).

Comunicaciones en 1998: por CV-20 desde Toga y Cirat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló.

Comunicaciones en 2018: por CV-20 desde Toga y Cirat. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp i/v de lunes a viernes, 45' hasta Onda).

Traiguera

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Morella-Vinaròs, de HISUMA

Datos generales:

Ubicación: municipio del extremo occidental de la Plana de Vinaròs, a los pies de la sierra de Sant Pere o del Solà. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, santuario de la Font de la Salut, mas de l'Avenc y otras masías.

Población (2018): 1.586 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

¹²⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 597.

Centro de Salud: Traiguera.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 227. Evolución histórica de la población de Traiguera. Los datos hasta 1920 incluyen la población de Sant Rafel del Riu. A partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Traiguera	3.152	3.021	2.416	2.121	2.093	1.824	1.831	1.798	1.580	1.570	1.586

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 228. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	S. Mat/Vin	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²⁸ carretera de tercer orden de Vinaròs a la Serafina y caminos carreteros a las localidades vecinas. Diligencia a Vinaròs. Autobús línea Morella-Vinaròs (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Vinaròs a la Serafina y caminos carreteros a las localidades vecinas. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v, diaria) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 2 h 15' a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: carretera N-232. Carretera local a Sant Rafel del Riu. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Vinaròs-Sant Mateu (1 exp i/v lab), Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria) y Tírig-Tortosa (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: N-232. Carretera local a Sant Rafel del Riu. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v lab), Alcañiz-Vinaròs (1 exp i/v lab verano) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: N-232; CV-11 a Sant Rafel del Riu. Autobús línea Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: N-232; CV-11 a Sant Rafel del Riu. Autobús línea Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V, 30' a Vinaròs).

Les Useres

Con servicio de autobús desde: 1924, mediante la línea Castelló-les Useres, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en las estribaciones orientales del macizo de Penyagolosa, en transición hacia el corredor de la rambla de la Viuda. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 966 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

¹²⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 860.

Centro de Salud: la Vall d'Alba.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 229. Evolución histórica de la población de les Useres. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Les Useres	3.464	3.077	2.563	2.408	2.300	1.942	1.546	1.261	1.147	993	989

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 230. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹²⁹ camino a la carretera de Castelló a La Puebla de Valverde.

Comunicaciones en 1935: camino transitable a l'Alcora y Atzeneta. Autobús línea Castelló-les Useres (1 exp i/v, 1 h a l'Alcora, 1 h 40' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Costur, la Barona y Atzeneta. Autobuses líneas Castelló-Atzeneta (1 exp i/v lab), Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab, 1 h 15' a Castelló) y les Useres-la Pobla Tornesa (1 exp i/v lab, 50' a la Pobla).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Costur, la Barona y Atzeneta. Autobuses líneas l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v) y Castelló-les Useres (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-165 a Atzeneta y Costur, CV-159 a la Vall d'Alba. Autobuses líneas Castelló-les Useres (1 exp i/v L-V) y l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-165 a Atzeneta y Costur, CV-159 a la Vall d'Alba. Autobuses líneas les Useres-la Pobla (1 exp i/v L-V, 30' a la Pobla) y l'Alcora-Atzeneta (1 exp i/v L-V).

La Vall d'Alba

Con servicio de autobús desde: 1915, mediante la línea Castelló-la Barona.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el Pla de l'Arc, en las estribaciones meridionales de la sierra d'en Garceran. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, la Barona, Montalba, la Pelejaneta y otras masías. Polígono industrial.

Población (2018): 2.817 habitantes.

¹²⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 598.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: la Vall d'Alba.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 231. Evolución histórica de la población de la Vall d'Alba. Los datos hasta 1930 se incluyen en el censo de Vilafamés y partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Vall d'Alba	-	-	2.719	2.677	2.551	2.438	2.299	2.135	1.949	1.943	2.939

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 232. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	-	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	-	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	-	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³⁰ carretera en construcción de Castelló a Albocàsser.

Comunicaciones en 1935: carretera a Castelló, por la Pobla, y a Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Vistabella (1 exp i/v, 1 h 30' a Castelló desde la Barona, 1 h 40' desde la Pelejana) y Castelló-Vilafranca (1 exp i/v, 1 h a Castelló desde la Pelejana, 50' desde la Barona).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Vilafamés, les Useres, la Pobla, Benlloc, Atzeneta y Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-la Vall d'Alba (1 exp i/v lab, 1 h 30' a Castelló) y les Useres-la Pobla Tornesa (1 exp i/v lab). Desde la Barona y la Pelejana, autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 1 h 15' a Castelló), Castelló-Atzeneta (1 exp i/v lab) y la Pelejana-empalme la Pobla Tornesa (1 exp i/v L, J y S, 30' hasta el empalme).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Vilafamés, les Useres, la Pobla, Benlloc, Atzeneta y Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-les Useres (1 exp i/v), Castelló-Albocàsser (1 exp i/v), Castelló-Vilafranca (1 exp i/v) y Castelló-Vistabella (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-15 a la Pobla y Albocàsser, CV-156 a Benlloc, CV-170 a Atzeneta, CV-159 a les Useres, CV-162 a Vilafamés, CV-157 a Cabanes. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V) y Castelló-les Useres (1 exp i/v L-V). Desde la Barona y la Pelejana, autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-15 a la Pobla y Albocàsser, CV-156 a Benlloc, CV-170 a Atzeneta, CV-159 a les Useres, CV-162 a Vilafamés, CV-157 a Cabanes. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 45' a Castelló), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V, 45' a Castelló) y les Useres-la Pobla (1 exp i/v L-V). Desde la Barona y la Pelejana, autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab, 1 h 05' a Castelló).

¹³⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 446.

Vall de Almonacid

Con servicio de autobús desde: 1926, mediante la línea Algimia de Almonacid-Segorbe de Vicente Saera.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente meridional de la Sierra de Espadán, en el valle de Almonacid o Almonesir.

Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: Vall de Almonacid.

Población (2018): 281 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Segorbe.

IES: Segorbe.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 233. Evolución histórica de la población de Vall de Almonacid. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vall de A.	879	777	757	643	613	538	469	309	271	292	277

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe	Segorbe
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³¹ carecía de carretera. Camino de herradura hasta Segorbe y Onda.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Algimia y Segorbe. Autobús mixto línea Algimia-Segorbe (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Algimia y Segorbe. Autobús línea Algimia-Segorbe (1 exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Algimia y Segorbe. Autobús línea Segorbe-Matet (2 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: por CV-215 desde Algimia y Segorbe. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-215 desde Algimia y Segorbe. Autobús línea Gaibiel-Segorbe (1 exp i/v jueves; lunes a demanda).

¹³¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 940.

La Vall d'Uixó

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-la Vall d'Uixó de la Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado a los pies de la vertiente oriental de la Sierra de Espadán, en la confluencia del río Belcaire y diversos barrancos. Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano, barrios periféricos, polígonos industriales.

Población (2018): 31.552 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: la Vall d'Uixó.

IES: la Vall d'Uixó.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 235. Evolución histórica de la población de la Vall d'Uixó. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Vall d'Uixó	8.856	8.807	9.216	9.630	11.712	18.596	24.105	26.145	27.387	28.964	32.733

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 236. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	La Vall	La Vall

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³² carretera a Nules y caminos carreteros a Alfondegulla, Almenara, la Llosa y la Vilavella. Diligencias a les Valls, Nules y Castelló.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Nules a la de Teruel a Sagunt. Caminos carreteros a los municipios vecinos. Autobuses líneas Castelló-la Vall (4 exp i/v, 1 h 15' a Castelló), Castelló-Viver (1 exp i/v, 2 h a Viver, 1 h a Castelló), la Vall-València (3 exp i/v, 1 h 45' a València), la Vall-Moncofa (3 exp i/v verano) y la Vall-Nules (3 exp i/v, 30').

Comunicaciones en 1961: C-225 a Nules y Soneja, carreteras locales a Almenara, Xilxes, Moncofa y Algar. Autobuses líneas Castelló-Segorbe (1 exp i/v lab, '), Castelló-la Vall d'Uixó (7 exp i/v lab, 4 festivos, 45'), la Vall-València (5 exp i/v diarias, 1 h 30' a València), Jérica-la Vall (1 exp i/v lab, 1 h 25' a Jérica) y la Vall-playa de Moncofa (2 exp i/v diaria verano, M, V, D invierno).

Comunicaciones en 1986: carretera N-225, carreteras locales a Almenara, Xilxes, Nules, la Vilavella y Soneja. Autobuses líneas Castelló-Segorbe (3 exp i/v), Castelló-la Vall d'Uixó (13 exp i/v), Castelló-Viver y Teruel (2 exp

¹³²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 811.

i/v), la Vall-València (7 exp i/v), la Vall-playa de Moncofa (2 exp i/v lab invierno; 7 diarias verano), la Vall-el Port de Sagunt (2 exp i/v lab), la Vall d'Uixó-playa Xilxes (6 exp i/v lab verano, 2 fest).

Comunicaciones en 1998: CV-10, N-225, CV-230 a Alfondeguilla y Xilxes, CV-226 a Nules y CV-224 a la Vilavella. Autobuses líneas Castelló-Torás (1 exp i/v L-V), Castelló-la Vall d'Uixó (15 exp i/v L-V, 5 S y D), Castelló-Viver y Teruel (1 exp i/v V y D), la Vall-playa de Moncofa (2 exp J y V invierno; 10 lab, 6 fest verano), la Vall d'Uixó-playa Xilxes (4 exp i/v diarias verano), la Vall-València (1 exp i/v lab). Servicio urbano de autobuses (2 líneas, sólo los viernes).

Comunicaciones en 2018: A-7, N-225, CV-230 a Alfondeguilla y Xilxes, CV-226 a Nules y CV-224 a la Vilavella. Autobuses líneas Castelló-Torás (1 exp i/v M y V, 1 h a Castelló), Castelló-la Vall d'Uixó (11 exp i/v L-V, 3 S, 2 fest, 1 h a Castelló), Castelló-Viver y Teruel (1 exp i/v V y D, 1 h 10' a Castelló, 2 h a Teruel), la Vall-playa de Moncofa (7 exp i/v L-V, 4 fest verano, 30' a la Vall), la Vall d'Uixó-playa Xilxes (5 exp i/v L-V, 4 festivos verano, 20' a playa Xilxes), la Vall-València (5 exp i/v L-V, 2 S, 1 D, 55' a València). Servicio urbano de autobuses (2 líneas, 14 servicios lab.).

Vallat

Con servicio de autobús desde: 1925, al prolongarse la línea Fanzara-Onda, de Antonio Furió.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del Mijares, entre el embalse que lleva su nombre y la afluencia del río Villahermosa. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 49 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Onda.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 237. Evolución histórica de la población de Vallat. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vallat	117	82	106	148	109	78	27	19	8	52	71

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 238. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³³ carecía de carretera, con un mal camino de herradura hacia Fanzara. La carretera y estación férrea más próxima era la de Onda.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles hasta Onda. Autobús mixto línea Argelita-Onda (2 exp. i/v diarias, 45' hasta Onda).

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Toga, Argelita y Fanzara. Autobuses línea Ludiente-Castelló (1 exp i/v laborables, 1 h 15' hasta Onda; 2 h hasta Castelló) y Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v laborables, diario en verano, 45' hasta Onda, 1 h 30' hasta Castelló).

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Toga, Argelita y Fanzara. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló (1 exp. i/v martes, miércoles y viernes).

Comunicaciones en 1998: por CV-194 desde Toga, Argelita y Fanzara. Autobús línea Puebla de Arenoso-Castelló.

Comunicaciones en 2018: por CV-194 desde Toga, Argelita y Fanzara. Autobús línea Puebla de Arenoso-Onda (1 exp i/v lunes y jueves, 25' hasta Onda).

Vallibona

Con servicio de autobús desde: 2004, mediante los servicios a Morella, de Automóviles Altaba.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la confluencia del río Cervol y el barranco de la Galletera. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 75 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Morella.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 239. Evolución histórica de la población de Vallibona. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vallibona	1.702	1.418	1.282	1.202	1.061	811	386	179	89	90	99

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 240. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

¹³³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 600.

*Comunicaciones en 1910:*¹³⁴ caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: carretera local hasta el empalme de la N-232. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: carretera local hasta el empalme de la N-232. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: CV-111 hasta el empalme de la N-232. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 2018: CV-111 hasta el empalme de la N-232. Servicio de autobús a Morella (1 exp i/v X).

Vilafamés

Con servicio de autobús desde: 1915, mediante la línea Castelló-la Barona.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en la vertiente noroccidental de la sierra de les Conteses, dominando el Pla de l'Arc. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano, algunas masías y urbanizaciones. Polígono industrial.

Población (2018): 1.833 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: la Vall d'Alba.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 241. Evolución histórica de la población de Vilafamés. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vilafamés	7.314	7.356	4.154	3.652	3.385	3.219	3.018	3.063	1.399	1.514	1.937

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 242. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³⁵ carretera en construcción de Castelló a Albocàsser. Diligencias a Castelló y hasta el empalme con la carretera.

Comunicaciones en 1935: carretera a Castelló, por la Pobla, y a Albocàsser. Autobuses líneas Castelló-Vistabella (1 exp i/v, 1 h a Castelló) y Castelló-Vilafranca (1 exp i/v, 40' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a Sant Joan de Moró, la Pobla y la Vall d'Alba. Autobuses líneas

¹³⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 712.

¹³⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 446.

Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab), Castelló-Atzeneta (1 exp i/v lab) y Castelló-Vilafamés (1 exp i/v L, S, D, 1 h a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Sant Joan de Moró, la Pobla y la Vall d'Alba. Autobuses líneas Castelló-Vilafamés (1 exp i/v) y Castelló-Vilafranca (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-160 a la Pobla y Sant Joan de Moró, CV-162 a la Vall d'Alba. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab), Castelló-Vilafamés (2 exp i/v L-V) y Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-160 a la Pobla y Sant Joan de Moró, CV-162 a la Vall d'Alba. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 35' a Castelló), Castelló-Vilafamés (2 exp i/v L-V) y Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab, 55' a Castelló).

Vilafranca

Con servicio de autobús desde: 1910, mediante la hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, de Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado sobre un pequeño cerro que se alza sobre el altiplano delimitado por la rambla de las Truchas, que lo separa de Aragón. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 2.227 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Vilafranca.

IES: Vilafranca.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 243. Evolución histórica de la población de Vilafranca. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vilafranca	3.101	3.268	3.564	3.571	3.673	3.459	3.481	2.923	2.680	2.570	2.479

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 244. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	CS/Vilafr.	Vilafranca

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³⁶ carretera a Mosqueruela y, en construcción, a Albocàsser. Diligencias a Alcalà,

¹³⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 714.

Albocàsser y les Coves. Autobús hijuela de la línea Castelló-Sant Mateu, en verano.

Comunicaciones en 1935: carretera a La Iglesuela, Albocàsser y Alcalà de Xivert. Autobús línea Castelló-Vilafranca (1 exp i/v, 3 h 10' a Castelló). Servicio de autobús a Cinto Torres.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a La Iglesuela, Mosqueruela y Ares. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 3 h 30' a Castelló) y Morella-Vilafranca (1 exp i/v diaria, 2 h 15' a Morella).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Portell de Morella, La Iglesuela, Mosqueruela y Ares. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v) y Morella-Vilafranca (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-15 a Ares y a La Iglesuela, CV-173 a Mosqueruela, CV-167 a Benassal. Carretera local a Portell de Morella. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab) y Vilafranca-Morella (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: CV-15 a Ares y a La Iglesuela, CV-173 a Mosqueruela, CV-167 a Benassal, CV-124 a Castellfort. Carretera local a Portell de Morella. Autobuses líneas Castelló-Vilafranca (1 exp i/v lab, 2 h a Castelló) y Vilafranca-Morella (1 exp i/v L y X).

Vilanova d'Alcolea

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-Sant Mateu, de la Hispano Cabanense.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado entre el Pla de l'Arc y las estribaciones meridionales de les Talaies d'Alcalà. Partido judicial de Castelló, comarca de la Plana Alta.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías. Aeropuerto.

Población (2018): 575 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Benlloc.

IES: Cabanes/la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 245. Evolución histórica de la población de Vilanova d'Alcolea. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vilanova d'A.	2.081	1.891	1.969	1.627	1.516	1.296	1.114	894	726	640	668

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 246. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Cabanes

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³⁷ carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza y camino a Torreblanca. Diligencia diaria a Castelló y a Cabanes. Autobús línea Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v diaria, en verano hasta Benassal).

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza y camino a Torreblanca. Autobuses líneas Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v, 1 h 10' a Castelló) y Castelló-Vilanova (1 exp i/v, 1 h 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carreteras locales hasta la C-238 y a Torreblanca. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab), Castelló-Vilanova (1 exp i/v lab, 1 h 40' a Castelló) y Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 50' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales hasta la C-238 y a Torreblanca. Autobuses líneas Castelló-Vilanova (1 exp i/v), Castelló-Benlloc-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v) y Castelló-Morella (2 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-145 a la CV-10 y Torreblanca. Autobuses líneas Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S).

Comunicaciones en 2018: CV-145 a la CV-10 y Torreblanca, CV-13 a Torreblanca. Autobuses líneas Castelló-la Serra d'en Galceran (1 exp i/v L-V), Castelló-Vilanova (1 exp i/v L-V, 1 h 15' a Castelló), Castelló-Sant Mateu (1 exp i/v L-V, 55' a Castelló) y Castelló-Morella (2 exp i/v L-V, 1 S). Aeropuerto (13 vuelos internacionales a la semana a Bucarest, Budapest, Katowice, Sofía y Londres).

Vilar de Canes

Con servicio de autobús desde: 1916, mediante la línea Alcalà de Xivert-Cantavieja, de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado entre las estribaciones septentrionales de las sierras d'en Segures y d'Esparreguera, a la derecha de la rambla Carbonera. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alt Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 172 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Albocàsser.

IES: Benassal.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 247. Evolución histórica de la población de Vilar de Canes. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vilar de Canes	606	549	490	467	430	340	295	237	201	183	187

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 248. Centros de referencia

¹³⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 537.

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser	Albocàsser
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Alboc/CS	Benassal

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

Comunicaciones en 1910:¹³⁸ caminos de herradura. A 2,5 kilómetros, carretera en construcción de Vilafranca a Albocàsser.

Comunicaciones en 1935: a 2,5 kilómetros, carretera a Vilafranca y Albocàsser.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales a la Torre d'en Besora y a la carretera de Albocàsser a Vilafranca. Autobús línea Albocàsser-Culla (1 exp i/v L y S).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a la Torre d'en Besora y a la carretera de Albocàsser a Vilafranca. Autobús línea Albocàsser-Culla (3 exp i/v semanales).

Comunicaciones en 1998: CV-165 a la Torre d'en Besora y a la CV-15 y CV-168 a la CV-15. Autobús línea Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, M, J, 40' a Albocàsser).

Comunicaciones en 2018: CV-165 a la Torre d'en Besora y a la CV-15 y CV-168 a la CV-15. Autobús línea Culla-Albocàsser (1 exp i/v L, X, V, 25' a Albocàsser).

Vila-real

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Castelló-la Vall d'Uixó de la Hispano-Plana-Castellón.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana, situado en la margen derecha del río Mijares, entre Almassora y Borriana. Industria cerámica y servicios. Partido judicial de Vila-real, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano, urbanizaciones, polígonos industriales.

Población (2018): 50.577 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Vila-real.

IES: Vila-real.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 249. Evolución histórica de la población de Vila-real. Los datos hasta 1991 incluyen los de les Alqueríes; a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vila-real	17.554	16.770	18.982	20.025	20.703	24.516	33.218	38.385	37.660	42.442	50.747

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 250. Centros de referencia

¹³⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 538.

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vila-real	Vila-real

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹³⁹ carretera de primer orden de Madrid a Castelló y de tercer orden del Grau de Borriana a Onda. Diligencias a Borriana, Nules y Onda. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido) y estación y apeadero del tranvía a vapor OGC (5 trenes diarios a Castelló, 3 a Onda, 2 a Borriana).

Comunicaciones en 1935: carretera de primer orden de Madrid a Castelló y de tercer orden del Grau de Borriana a Onda. Autobuses líneas Vila-real-Grau de Castelló (1 exp i/v, 30'), Castelló-Borriana (3 exp i/v, 15'), Castelló-Onda (4 exp i/v, 40'), Castelló-València (5 exp i/v, 1 h 15'), Castelló-la Vall d'Uixó (4 exp i/v), Castelló-Vila-real (27 exp i/v). Estación del ferrocarril del Norte (7 trenes por sentido, 15' a Castelló, 1 h 50' a València) y estación y apeadero del tranvía a vapor OGC (14 trenes diarios a Castelló, 5 a Onda, 5 a Borriana).

Comunicaciones en 1961: N-340 a Nules y Castelló; C-223 a Onda y Grau de Borriana. Autobuses líneas Vila-real-Grau de Castelló (1 exp i/v lab), Castelló-Argelita y Ludiente (1 exp i/v lab, 2 h hasta Argelita), Castelló-Artana (1 exp i/v lab, 45'), Castelló-Betxí (1 exp i/v diaria, 20') Castelló-Vila-real (17 exp i/v laborables, 12 festivos, 20'), Castelló-Eslida (2 exp i/v lab, 1 h 15'), Castelló-Fuentes de Ayódar (1 exp i/v lab, diaria en verano, 1 h 45'), Castelló-Onda (9 exp i/v lab, 5 festivos, 30'), Castelló-Puebla de Arenoso (1 exp i/v lab, diaria en verano, 3 h'), Castelló-Segorbe (2 exp i/v lab), Castelló-València (3 exp i/v laborables), Castelló-la Vall d'Uixó (7 exp i/v lab, 4 festivos), Castelló-Viver (1 exp i/v lab). Estación del ferrocarril de Renfe (10 trenes diarios por sentido, 7' a Castelló 1 h 30' a València) y estación y apeadero del tranvía a vapor OGC (4 trenes a Castelló (50'), 3 Onda (45') y 2 a Borriana (30')). Trolebús a Castelló.

Comunicaciones en 1986: A-7; N-340 a Nules y Castelló; C-223 a Onda y Grau de Borriana. Autobuses líneas Castelló-Artana (3 exp i/v), Castelló-Betxí (1 exp i/v), Castelló-Borriana (15 exp i/v lab, 10 festivos), Castelló-Vila-real (32 exp i/v), Castelló-Eslida (1 exp i/v), Castelló-Fuentes de Ayódar (1 exp i/v), Castelló-Onda (12 exp), Castelló-València (7 exp i/v), Castelló-Puebla de Arenoso (1 exp i/v), Castelló-Segorbe (3 exp i/v), Castelló-la Vall d'Uixó (13 exp i/v) y Vila-real-Ermitorio Mare de Déu de Gràcia (7 exp lab, 12 festivos verano). Estación del ferrocarril de Renfe (17 trenes diarios por sentido entre cercanías y regionales, 10' a Castelló, 1 h 10' a València).

Comunicaciones en 1998: A-7; N-340 a Nules y Castelló; CV-20 a Onda y CV-185 al Grau de Borriana. Autobuses líneas Castelló-Artana (1 exp i/v), Castelló-Betxí (2 exp i/v), Castelló-Borriana (15 exp i/v lab, 10 festivos), Castelló-Vila-real (32 exp i/v lab, 24 festivos), Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S), Castelló-Fuentes de Ayódar (1 exp i/v L-V), Castelló-Onda (12 exp i/v L-V), Castelló-Puebla de Arenoso (1 exp i/v L-V), Castelló-Torás (1 exp i/v L-V), Castelló-València (5 exp i/v), Castelló-la Vall d'Uixó (15 exp i/v L-V, 5 S y D) y Vila-real-Ermitorio Mare de Déu de Gràcia (6 exp diarias verano). Estación del ferrocarril de Renfe (34 servicios de Cercanías Castelló-València, dos Regionales a Vinaròs).

Comunicaciones en 2018: AP-7; N-340 a Nules y Castelló; CV-10 a Betxí y Castelló, CV-20 a Onda y CV-185 al Grau de Borriana. Autobuses líneas Castelló-Betxí (2 exp ida/3 vuelta L-V, 2 ida/1 vuelta S), Castelló-Eslida (2

¹³⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 456.

exp i/v L-V, 1 i/v S, 45' a Eslida), Castelló-Onda (9 exp i/v L-V, 4 S, 3 D, 30' a Onda), Onda-Vila-real (1 exp ida lectivos, 30' a Onda), Castelló-Torás (1 exp i/v M, V, 2 h 30'), Castelló-Teruel (1 exp i/v L, V julio y agosto, 2 h 20'), Castelló-València (6 exp i/v, 1 h 10'), Castelló-la Vilavella (1 exp ida L-V), Castelló-Vila-real (31 exp i/v lab, 15 fest), Vila-real-UJI (2 exp i/v lectivos), Vila-real-Ermitorio Mare de Déu de Gràcia (6 exp L-V verano, integrado en el urbano en noviembre 2018), Zaragoza-Castelló (1 exp, 6 h 30', 2 exp verano) y servicio urbano de autobús (2 líneas, 63 exp L-V, 23 S y D). Estación del ferrocarril de Adif (39 servicios Cercanías Castelló-València, 10' a Castelló, 1 h/1 h 10' a València); 2 Regional València-Tortosa, 2 València-Tortosa-Barcelona).

La Vilavella

Con servicio de autobús desde: 1928, mediante la línea Castelló-Eslida de HIFE.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado a los pies de las estribaciones orientales de la Sierra de Espadán, junto a Nules. Balnearios, destino vacacional Partido judicial de Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 3.226 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Nules.

IES: Nules.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 251. Evolución histórica de la población de la Vilavella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
La Vilavella	2.394	2.462	2.742	2.570	2.730	2.842	3.150	3.401	3.458	3.363	3.279

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 252. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Nules	Nules

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴⁰ carretera de tercer orden de Nules a Eslida y caminos carreteros a Betxí, la Vall d'Uixó, Nules y Borriana. Diligencias a Artana, Eslida y Nules. Tartana a Nules en verano.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Nules a Soneja y caminos carreteros a los municipios vecinos. Autobuses líneas Castelló-Eslida (2 exp i/v, 1 h 15' a Castelló).

¹⁴⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 816.

Comunicaciones en 1961: carreteras locales desde Nules, la Vall, Artana y Betxí. Autobuses líneas Castelló-Eslida (2 exp i/v laborables), Castelló-la Vall d'Uixó (2 exp i/v lab) y Betxí-València (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales desde Almenara, Xilxes, Moncofa y Algar. Autobuses líneas Castelló-la Vall d'Uixó (5 exp i/v), Betxí-València (1 exp i/v), Castelló-Eslida (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-224 a la Vall y CV-231 a Nules, Artana y Betxí. Autobuses líneas Castelló-Torás (1 exp i/v L-V), Castelló-la Vall d'Uixó (7 exp i/v) y Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S).

Comunicaciones en 2018: CV-10, CV-224 a la Vall y CV-231 a Nules. Autobuses líneas Castelló-la Vall d'Uixó (7 exp i/v L-V, 3 S, 2 D, 10' a la Vall, 50' a Castelló) y Castelló-Eslida (2 exp i/v L-V, 1 S, 5' a Nules, 1 h 10' a Castelló).

Villahermosa del Río

Con servicio de autobús desde: 1928, mediante la línea Villahermosa-Castelló de Autos Villahermosa, S.A.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río homónimo en su confluencia con el Carbo, a los pies del macizo del Penyagolosa en su vertiente suroccidental y en el límite con Aragón. Partido judicial de Castelló, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías y despoblados.

Población (2018): 462 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Llucena.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 253. Evolución histórica de la población de Villahermosa del Río. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Villahermosa	2.741	2.444	2.436	2.391	2.118	1.593	1.084	542	524	442	498

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 254. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	Montanejos

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquia i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴¹ carecía de carreteras y caminos carreteros. Acceso sólo por sendas.

¹⁴¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 603.

Comunicaciones en 1935: camino transitable para automóviles hasta la carretera de Cortes. Autobús línea Villahermosa-Castelló (1 exp i/v, 1 h 30' a Llucena, 2 h a l'Alcora, 2 h 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera local desde Castillo de Villamalefa. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló, mediante hijuela Villahermosa-empalme de Montón (1 exp i/v lab, 1 h a Llucena, 1 h 45' a l'Alcora, 2h 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales desde la C-232 (desde Castillo de Villamalefa y el empalme de San Vicente) y desde Puertomingalvo. Autobús línea Villahermosa-Castelló (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-175 desde Castillo de Villamalefa y Puertomingalvo; CV-1960 desde el empalme de San Vicente. Autobús línea Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-175 desde Castillo de Villamalefa y Puertomingalvo; CV-1960 desde el empalme de San Vicente. Autobús línea Villahermosa-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h 30' a l'Alcora, 2 h 15' a Castelló).

Villamalur

Con servicio de autobús desde: 1953, mediante hijuela de la línea Fuentes de Ayódar-Castelló, de Furió, S.L.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la vertiente septentrional de la Sierra de Espadán, entre su vertiente meridional y Ayódar. Partido judicial de Nules, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano.

Población (2018): 63 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Universitario de la Plana (Vila-real).

Centro de Salud: Tales.

IES: Onda.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 255. Evolución histórica de la población de Villamalur. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Villamalur	501	456	432	331	368	338	272	199	142	108	93

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 256. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Onda	Onda

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴² carecía de carretera, con camino de herradura hacia Ayódar. La carretera y estación férrea más próxima era la de Onda.

Comunicaciones en 1935: misma situación.

Comunicaciones en 1961: por carretera local hasta C-223 entre Ayódar y Suera. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v laborables, diario en verano).

Comunicaciones en 1986: por carretera local hasta C-223 entre Ayódar y Suera. Autobuses línea Fuentes de Ayódar-Castelló (1 exp i/v dos días a la semana).

Comunicaciones en 1998: por CV-202 desde la CV-205 entre Ayódar y Suera.

Comunicaciones en 2018: por CV-202 desde la CV-205 entre Ayódar y Suera. Sin servicio de autobús.

Villanueva de Viver

Con servicio de autobús desde: 1929, mediante los servicios Puebla de Arenoso-Barracas de Francisco Navarro.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado junto al límite de la provincia con Aragón, en la vertiente septentrional de la Sierra de Espina y a los pies del pico Pina. Partido judicial de Segorbe, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: Villanueva de Viver.

Población (2018): 66 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 257. Evolución histórica de la población de Villanueva de Viver. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Villanueva de V.	341	342	314	307	320	277	198	164	107	75	66

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 258. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz*-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴³ pobres caminos de herradura.

Comunicaciones en 1935: camino habilitado para automóviles. Servicio de autobús Puebla de Arenoso-Barracas.

¹⁴²Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1059.

¹⁴³Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 1061.

Comunicaciones en 1961: por carretera local desde Fuente la Reina y Barracas. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1986: por carretera local desde Fuente la Reina y Barracas. Sin servicio de autobús.

Comunicaciones en 1998: por CV-207 desde Fuente la Reina y Barracas. Autobús línea Fuente la Reina-Segorbe (1 exp i/v L-V).

Comunicaciones en 2018: por CV-207 desde Fuente la Reina y Barracas. Sin servicio de autobús.

Villores

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Sorita-Morella, de Alfonso Mallol.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Bergantes, entre Forcall y la pedanía de Hortells. Partido judicial de Vinaròs, comarca els Ports.

Entidades de población: núcleo urbano y algunas masías.

Población (2018): 42 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Forcall.

IES: Morella.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 259. Evolución histórica de la población de Villores. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Villores	484	459	443	416	415	352	235	120	90	61	49

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 260. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Morella	Morella	Morella	Morella	Morella
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Morella	Morella

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴⁴ sendas y caminos a los pueblos limítrofes.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Morella a Alcorisa. En el empalme, autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v diaria), Morella-Puebla de Híjar y servicio Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1961: carretera local a Forcall, Sorita y Luco de Bordón. En el empalme, autobús línea Morella-Alcorisa.

Comunicaciones en 1986: carretera local a Forcall, Sorita y Luco de Bordón. En el empalme, autobús línea Sorita-

¹⁴⁴Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 719.

Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 1998: CV-119 a Luco de Bordón y al empalme de la CV-14. En el empalme, autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v L y V).

Comunicaciones en 2018: CV-119 a Luco de Bordón y al empalme de la CV-14. En el empalme, autobús línea Sorita-Morella (1 exp i/v V, 30' a Morella, 40' a Sorita).

Vinaròs

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Morella-Vinaròs, de HISUMA.

Datos generales:

Ubicación: municipio costero de la Plana de Vinaròs, situado en la margen derecha de la desembocadura del río Cervol, entre Benicarló y el límite septentrional de la provincia. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, urbanizaciones costeras, polígonos industriales.

Población (2018): 28.267 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Vinaròs.

IES: Vinaròs.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 261. Evolución histórica de la población de Vinaròs. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vinaròs	7.520	7.846	8.281	9.235	9.631	10.968	13.727	17.564	19.902	22.113	28.267

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 262. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs	Vinaròs
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs	Vinaròs

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴⁵ carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona y de tercero a la Serafina y a Amposta. Caminos carreteros a otras localidades vecinas. Diligencias a Alcalà de Xivert, Alcanar, Benicarló, Càlig, la Jana, Morella, Peníscola, Sant Carles de la Ràpita, Sant Jordi, la Sénia, Traiguera y Ulldecona. Autobús línea Morella-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 4 h a Morella). Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido). Puerto pesquero y comercial. Vapores a Barcelona y València.

¹⁴⁵Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 949.

Comunicaciones en 1935: carretera de segundo orden de Castelló a Tarragona y de tercero a la Serafina y a Amposta. Carretera a Càlig. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v, 1 h 45'/2 h 30' a Castelló), Càlig-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 35' a Càlig), Morella-Vinaròs (1 exp i/v, diaria), Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 3 h 35' a Catí), Peníscola-Vinaròs (2 exp i/v diarias, 1 h a Peníscola), Benicarló-Vinaròs (4 exp i/v diarias, 30' a Benicarló), Rossell-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 2 h 15' a Rossell), Vinaròs-la Sénia (1 exp i/v diaria) y Vinaròs-Tortosa (3 exp i/v). Servicio de autobuses Cervera-Vinaròs (2 exp i/v, 45' a Cervera) y Peníscola-Vinaròs. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido, 2 h a Castelló, 3 h a Tarragona). Puerto pesquero y comercial.

Comunicaciones en 1961: carreteras N-232 y N-340. Carreteras locales a Ulldecona y Càlig. Autobuses líneas Castelló-Vinaròs (4 exp i/v lab, 1 h 45' a Castelló), Morella-Vinaròs (2 exp i/v lab, 3 h a Morella), Vinaròs-Sant Mateu (1 exp i/v lab, 1 h a Sant Mateu), la Salzadella-Vinaròs (1 exp i/v lab, 1 h 45' a la Salzadella), Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 1 h 45' a Catí), Peníscola-Vinaròs (5 exp i/v invierno, 10 verano, 30' de recorrido), Tortosa-Vinaròs (2 exp i/v lab) y Rossell-Vinaròs (1 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (4 trenes descendentes y 5 ascendentes, 2 h a Castelló y Tarragona, 3 h 30'/4 h a València y Barcelona; Ómnibus a Tortosa, 1 h 30'). Puerto comercial y pesquero.

Comunicaciones en 1986: A-7, N-232, N-238, N-340. Carretera local a Càlig. Autobuses líneas Peníscola-Vinaròs (8 exp i/v diarias, 15 verano), Castelló-Vinaròs (5 exp i/v, 6 verano), Vinaròs-València (1 exp i/v lab), Morella-Vinaròs (1 exp i/v lab), Alcañiz-Vinaròs (1 exp i/v lab verano), Catí-Vinaròs (1 exp i/v), la Salzadella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Tortosa-Vinaròs (n.d.) Vinaròs-Alcanar (n.d.), Rossell-Vinaròs (1 exp i/v lab) y servicio urbano de autobuses (3 líneas). Estación de ferrocarril de Renfe (8 trenes diarios por sentido, 30' a Tortosa, 1 h a Castelló, 1 h 30' a Tarragona, 2 h 30' a València, 3 h 30' a Barcelona). Puerto comercial y pesquero.

Comunicaciones en 1998: A-7, N-232, N-238 y N-340; CV-138 a Càlig y CV-101 de Alcanar al empalme con la N-238. Autobuses líneas Peníscola-Vinaròs (18 exp i/v), Castelló-Vinaròs (6 exp i/v lab, 1 fest), Vinaròs-València (1 exp i/v), Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V), Rossell-Vinaròs (1 exp i/v, 1 h 15' a Rossell), Vinaròs-Alcanar (1 exp i/v, 15' a Alcanar), Vinaròs-Tortosa (5 exp i/v, 1 h 10' a Tortosa); líneas Zaragoza-Peníscola (2 exp i/v), Vinaròs-Madrid (1 exp i/v lab, 2 fest) y a Barcelona (3 exp i/v). Servicio urbano de autobuses (3 líneas, 7/8 exp por línea). Estación de ferrocarril de Renfe (5 servicios Regional, 9 larga distancia, 15' a Vinaròs, 1 h a Castelló y Tarragona, 1 h 45' a València, 2 h a Barcelona). Puerto pesquero.

Comunicaciones en 2018: AP-7, N-232, N-238 y N-340; CV-138 a Càlig y CV-101 de Alcanar al empalme con la N-238. Autobuses líneas Peníscola-Vinaròs (32 exp i/v diarias invierno, 38 verano, 45' a Peníscola), Castelló-Vinaròs (7 exp i/v lab, 5 fest, 1 h 25'/2 h a Castelló), Vinaròs-València (2 exp i/v, 2 h 55'/3 h 25' a València), Catí-Vinaròs (4 exp i/v L-V, 50' a Sant Mateu, 1 h 45' a Catí), Castelló-Peníscola-Alcañiz (1 exp i/v diaria verano), Rossell-Vinaròs (2 exp i/v L-V, 1 h/1 h 30' a Rossell), Vinaròs-Tortosa (14 exp i/v lab, 12 fest, 1 h 25' a Tortosa); líneas Madrid-Badajoz-València (1 exp i/v diaria, 7 h 30' a Madrid), Castelló-Zaragoza (1 exp i/v, 4 h 25'), Peníscola-Zaragoza (1 exp i/v, 4 h 55'). Servicio urbano de autobuses (2 líneas, 14/8 exp por línea). Estación de ferrocarril de Adif (12 Regionales por sentido a Castelló y València, 3 a Tortosa, 1 a Barcelona, 35' a Tortosa, 1 h a Castelló, 1 h 55'/2 h 30' a València; 6 larga distancia, 1 h a Tarragona, 2 h a Barcelona). Puerto pesquero.

Vistabella del Maestrat

Con servicio de autobús desde: 1920, mediante la línea Castelló-Vistabella, de Peñagolosa Automóvil.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en pleno macizo de Penyagolosa, en la cima del coll del Vidre, a 1.246 metros de altitud. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano, Sant Joan de Penyagolosa y diversas masías.

Población (2018): 342 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Atzeneta.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 263. Evolución histórica de la población de Vistabella. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Vistabella	2.541	2.342	2.157	2.001	1.938	1.584	1.214	702	472	404	406

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 264. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴⁶ carretera en construcción a Atzeneta y la Barona.

Comunicaciones en 1935: carece de carreteras. Camino transitable a Atzeneta. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v, 3 h a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera local a Atzeneta y hasta el límite de la provincia. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab, 2 h 40' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carreteras locales a Atzeneta, Sant Joan de Penyagolosa, el Pla y hasta el límite de la provincia. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-170 a Puertomingalvo y Atzeneta. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-170 a Puertomingalvo y Atzeneta. Autobús línea Castelló-Vistabella (1 exp i/v lab, 2 h 30' a Castelló).

Viver

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea Viver-Cueva Santa, de Manuel Noguera.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen izquierda del río Palancia. Fuentes medicinales, destino vacacional. Partido

¹⁴⁶Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 609.

judicial de Segorbe, comarca Alto Palancia.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 1.538 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Viver.

IES: Jérica-Viver.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 265. Evolución histórica de la población de Viver. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Viver	2.742	2.497	1.949	2.071	3.005	2.248	2.056	1.683	1.205	1.285	1.681

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 266. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Viver	Viver	Viver	Viver	Viver
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Segorbe	Segorbe	Segorbe

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴⁷ estación férrea en Jérica, a tres kilómetros y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Diligencias a Teruel.

Comunicaciones en 1935: estación férrea en Jérica y carretera de segundo orden de Teruel a Sagunt. Servicio de autobuses a la estación y línea Viver-Castelló (1 exp i/v diaria, 3 h hasta Castelló).

Comunicaciones en 1961: por N-234. Carreteras locales a Jérica, Teresa y Torás. Autobús línea Bejís-estación Jérica (2 exp i/v diarias), Viver-Jérica (8 exp i/v diarias). Estación de ferrocarril de Renfe (ver Jérica).

Comunicaciones en 1986: por N-234. Carreteras locales a Jérica, Teresa y Torás. Autobuses líneas Viver-Castelló (2 exp i/v), Viver-Teruel (2 exp i/v), Bejís-València (1 exp i/v) y Madrid-Teruel-València (3 exp i/v). Apartadero de ferrocarril de Renfe (ver Jérica).

Comunicaciones en 1998: por N-234, y por CV-2331 desde Jérica, Teresa y Torás. Autobuses líneas Teruel-Viver-Castelló (1 exp i/v diaria), Torás-Castelló (1 exp i/v L-V) y Madrid-Teruel-València (3 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (ver Jérica).

Comunicaciones en 2018: por A-23 y N-234, y por CV-2331 desde Jérica, Teresa y Torás. Autobuses líneas Torás-Castelló (1 exp i/v martes y viernes, 20' hasta Segorbe, 2 h 20' hasta Castelló); Teruel-Castelló (1 exp i/v V y D, 2 h hasta Castelló); Teruel-València (2 exp i/v lab, 4 fest, 1 h 15' hasta València, 1 h hasta Teruel), Madrid-València (2 exp i/v lab, 6 h 30' hasta Madrid. Estación de ferrocarril de Adif (ver Jérica).

¹⁴⁷Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 1002.

Xert

Con servicio de autobús desde: 1909, mediante la línea Morella-Vinaròs, de HISUMA.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado a los pies de la muela homónima, en la margen izquierda de la rambla Cervera. Partido judicial de Vinaròs, comarca Baix Maestrat.

Entidades de población: núcleo urbano, barrio d'Enroig y algunas masías.

Población (2018): 846 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital Comarcal de Vinaròs.

Centro de Salud: Sant Mateu.

IES: Sant Mateu.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 267. Evolución histórica de la población de Xert. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Xert	2.765	2.583	2.341	2.276	2.033	1.665	1.480	1.235	982	898	846

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 268. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu	S. Mateu
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vinaròs
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	S. Mateu	S. Mateu

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴⁸ a 1,5 kilómetros, empalme de la carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza con la de tercer orden de Vinaròs a la Serafina. Carruajes a Sant Mateu y autobús línea Morella-Vinaròs (exp i/v diaria).

Comunicaciones en 1935: a 1,5 kilómetros, empalme de la carretera de segundo orden de Castelló a Zaragoza con la de tercer orden de Vinaròs a la Serafina. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v, diaria) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria, 45' a Catí, 2 h a Vinaròs).

Comunicaciones en 1961: carretera local hasta el empalme con la N-232. Autobuses líneas Castelló-Morella (1 exp i/v lab, 1 h 20' a Morella, 2 h 30' a Castelló), Morella-Vinaròs (2 exp i/v lab), Vinaròs-Sant Mateu (1 exp i/v lab), Catí-Vinaròs (1 exp i/v diaria)

Comunicaciones en 1986: carretera local hasta el empalme con la N-232. Autobuses líneas Morella-Vinaròs (1 exp i/v lab), Alcañiz-Vinaròs (1 exp i/v lab verano) y Catí-Vinaròs (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: carretera local hasta el empalme con la N-232. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/2 v

¹⁴⁸Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 850.

L-V).

Comunicaciones en 2018: carretera local hasta el empalme con la N-232. Autobús línea Catí-Vinaròs (1 exp i/ 2 v L-V, 1 h 15' a Vinaròs).

Xilxes

Con servicio de autobús desde: 1922, mediante la línea la Vall d'Uixó-les Valls, de AVSA.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la Plana Baixa, situado entre las estribaciones surorientales de la Sierra de Espadán y el mar Mediterráneo. Partido judicial del Nules, comarca Plana Baixa.

Entidades de población: núcleo urbano, playas.

Población (2018): 2.670 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital de Sagunt.

Centro de Salud: Almenara.

IES: Almenara.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 269. Evolución histórica de la población de Xilxes. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Xilxes	1.161	1.103	1.323	1.180	1.633	1.686	1.976	2.053	2.086	2.347	2.853

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 270. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Nules	Nules	Nules	Nules	Nules
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Sagunt	Sagunt
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	La Vall	La Vall

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón* (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁴⁹ carretera de primer orden de Madrid a Castelló. Estación del ferrocarril del Norte (4 trenes diarios por sentido).

Comunicaciones en 1935: carretera de primer orden de Madrid a Castelló. Autobuses líneas Castelló-València (5 exp i/v, 40' a Castelló, 50' a València) y la Vall-València (3 exp i/v, 1 h 30' a València). Estación del ferrocarril del Norte (7 trenes diarios por sentido, 45' a Castelló, 1 h 10' a València).

Comunicaciones en 1961: carretera N-340 y carreteras locales a la playa y la Vall. Autobuses líneas Castelló-València (3 exp i/v laborables), la Vall-València (5 exp i/v diarias), Borriana-València (3 exp i/v lab) y Betxí-València (1 exp i/v lab). Estación de ferrocarril de Renfe (7 trenes diarios por sentido, 40' a Castelló, 1 h 05' a

¹⁴⁹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*, p. 782.

València).

Comunicaciones en 1986: A-7 y carretera N-340. Carreteras locales a la playa y la Vall. Autobuses líneas la Vall-València (7 exp i/v), Castelló-València (7 exp i/v lab), Borriana-València (3 exp i/v), Betxí-València (1 exp i/v), la Vall d'Uixó-playa Xilxes (6 exp i/v lab verano, 2 fest). Apartadero de ferrocarril de Renfe (9 trenes diarios por sentido, 35' a Castelló, 1 h a València).

Comunicaciones en 1998: A-7 y N-340. CV-230 a la Vall. Carretera local a la playa. Autobuses líneas la Vall-València (1 exp i/v lab), la Vall d'Uixó-playa Xilxes (4 exp diarias verano), Vinaròs-Castelló-València (1 exp), Borriana-València (1 exp i/v) y Betxí-València (1 exp i/v). Apeadero de ferrocarril de Renfe.

Comunicaciones en 2018: AP-7 y N-340. CV-230 a la Vall. Carretera local a la playa. Autobuses líneas, la Vall d'Uixó-playa Xilxes (5 exp i/v L-V, 4 festivos verano, 20' a la Vall), Vinaròs-Castelló-València (1 exp L-V, 40' a Castelló) y Betxí-Borriana-València (1 exp i/v L-V, 45' a València). Apeadero de ferrocarril de Adif (33 servicios i/v Cercanías Castelló-València, 2 València-Tortosa, 30' a Castelló, 55' a València).

Xodos

Con servicio de autobús desde: 1965, mediante la hijuela Xodos-Atzeneta, de la Hispano del Cid.

Datos generales:

Ubicación: municipio situado en el macizo de Penyagolosa. Partido judicial de Castelló, comarca de l'Alcalatén.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 113 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Atzeneta.

IES: la Vall d'Alba.

Evolución histórica:

Población:

Tabla 271. Evolución histórica de la población de Xodos. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Xodos	954	1.011	913	835	770	583	377	181	155	145	126

Fuente: "Alteraciones en los censos de población desde 1842", INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 272. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Vall d'Alba

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, España en paz-Castellón; Vicent Ortells Chabrera, La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), Historia de Castellón, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁵⁰ sendas de herradura a las localidades próximas.

Comunicaciones en 1935: carece de carreteras.

Comunicaciones en 1961: carretera local a Atzeneta.

Comunicaciones en 1986: carretera local a Atzeneta. Autobús línea Xodos-Atzeneta (1 exp i/v L y S).

Comunicaciones en 1998: CV-171 a Atzeneta. Autobús línea Xodos-Atzeneta (1 exp i/v L).

Comunicaciones en 2018: CV-171 a Vistabella y Atzeneta. Autobús línea Xodos-Atzeneta (1 exp i/v L).

Zucaina

Con servicio de autobús desde: 1919, mediante la línea Cortes de Arenoso-Castelló, de Auto Expres, S.A.

Datos generales:

Ubicación: municipio de la margen derecha del río Villahermosa, entre esta localidad y Ludiente y al oeste de Castillo de Villamalefa. Partido judicial de Castelló, comarca Alto Mijares.

Entidades de población: núcleo urbano y diversas masías.

Población (2018): 172 habitantes.

Hospital de referencia: Hospital General Universitario de Castelló.

Centro de Salud: Llucena.

IES: Montanejos (1er ciclo ESO), Segorbe (2º ciclo ESO).

Evolución histórica:

Población:

Tabla 273. Evolución histórica de la población de Zucaina. Los datos a partir de 2001 corresponden exclusivamente a la población de derecho

Municipio/Año	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Zucaina	1.153	1.104	1.052	1.138	1.041	809	503	287	228	197	184

Fuente: “Alteraciones en los censos de población desde 1842”, INE, [en línea] http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176998&menu=resultados&idp=1254735572981. Elaboración propia.

Tabla 274. Centros de referencia

Año	1910	1935	1961	1986	1998
Cabeza de partido	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena	Llucena
Hospital	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló	Castelló
Instituto	Castelló	Castelló	Castelló	l'Alcora	Montanejos

Fuente: Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón (la página concreta en cada caso se indica en su correspondiente nota al pie); Carlos González Espresati, *España en paz-Castellón*; Vicent Ortells Chabrera, *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*; Joan Carles Membrado, "Las áreas de influencia", en Manuel Chust (Dir.), *Historia de Castellón*, tomo II, pp. 764-768. Elaboración propia.

*Comunicaciones en 1910:*¹⁵¹ prolongación de la carretera de tercer orden de Castelló a Llucena.

Comunicaciones en 1935: carretera de tercer orden de Castelló a Cortes de Arenoso. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v, 1 h a Llucena, 1 h 40' a l'Alcora, 2 h 30' a Castelló).

Comunicaciones en 1961: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carretera local hacia Montanejos, en construcción. Autobuses líneas Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h a Llucena, 1 h 30' a

¹⁵⁰Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 581.

¹⁵¹Carlos Sarthou Carreres, *Geografía General del Reino de Valencia*. Provincia de Castellón, p. 618.

l'Alcora, 2 h 15' a Castelló).

Comunicaciones en 1986: carretera comarcal C-232 Castelló-Puebla de Valverde y carretera local a Montanejos. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v).

Comunicaciones en 1998: CV-190 a Castillo de Villamalefa y Cortes de Arenoso; CV-195 a Montanejos. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab).

Comunicaciones en 2018: CV-190 a Castillo de Villamalefa y Cortes de Arenoso; CV-195 a Montanejos. Autobús línea Cortes de Arenoso-Castelló (1 exp i/v lab, 1 h 25' a l'Alcora, 2 h a Castelló).

Anexo 2.1

Empresas desaparecidas

Empresas de la provincia de Castelló: datos y reseña histórica

Relación de empresas (sociedades y particulares) desaparecidas, con domicilio en la provincia de Castelló, que explotaron o solicitaron servicios de transporte de viajeros por carretera en automóvil entre 1909 y 2018, por orden alfabético.

Agencia Sanchis Prats: ver Sanchis Fauvell, Vicente

Agramunt Costa, José

Sant Mateu

Abogado y ex alcalde de Sant Mateu,¹ solicitó en mayo de 1923 un servicio mixto de pasajeros y mercancías entre su localidad y Vinaròs, con un camión matrícula B-10162.²

Si se tiene en cuenta que en marzo de aquel año, los comerciantes sanmatevanos habían adquirido un Hispano-Suiza 30/40 HP con la intención de, una vez carrozado como camión-berlina, prestar un servicio mixto entre Sant Mateu y Vinaròs, y considerando la profesión del señor Agramunt, sería plausible entender que este letrado, actuando como representante de los referidos comerciantes, solicitara en su nombre la autorización para este servicio.

En ese caso, se estableció provisionalmente la parada en Vinaròs en el garaje de Eduardo Torres, trasladándola posteriormente al establecimiento de Damián Frontera, propietario de una serrería³; era su conductor Antonio Giner⁴. No se encuentran más referencias más allá de 1925, cuando le fue denegada una línea entre Sant Mateu y la Jana.⁵

Aguas de Montanejos, S.A.

Montanejos

Francisco Olcina Gorgués, como representante de la mercantil Aguas de Montanejos, S.A., solicitó en nombre de esta sociedad la exclusiva de la línea entre dicha localidad y Caudiel con dos Latil

¹Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 411.

²BOP, 16 de mayo de 1923.

³Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 523.

⁴H. de C, 27 de marzo de 1923.

⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 21, Exp. 16 C8.

15/20 HP de 20 plazas.⁶ El 30 de junio de 1927 fue concedida provisionalmente por la Junta Provincial de Transportes,⁷ al tiempo que la declaró de utilidad pública, pero en noviembre la Junta Central se la concedió a otro postor, Manuel Macías.⁸

Ahis Colomer, Antonio

calle Miguel Juan Pascual, 11 Castelló

Empleado de HIFE natural de Atzeneta, solicitó en agosto de 1952 establecer un servicio alterno entre Benafigos y Xodos, por Atzeneta, con una ranchera de seis plazas.⁹ Finalmente no fue autorizado a pesar de las presiones de los municipios afectados.¹⁰

Albero Plasencia, Emilio

Gaibiel

Vecino de Gaibiel, propietario en 1925 de una carnicería en dicha localidad.¹¹ Consta en la Memoria de la Cámara de Comercio de 1933 como operador de una línea entre su localidad y Segorbe, por la que obtuvo una recaudación aquel año de 1.676 pesetas.¹²

Albiol Bayarri, Francisco “Moreno”

calle Primo de Rivera, Peníscola

Transportista carretero de Peníscola y concejal en el Ayuntamiento en 1925,¹³ realizaba el servicio de tartana entre su localidad y Vinaròs. En 1927 se reconvirtió al transporte mecánico, solicitando la explotación con automóvil de la línea que hasta entonces prestaba con carruajes. El 30 de junio de 1927 la Junta Provincial de Transportes le concedió autorización para el servicio Peníscola-Vinaròs,¹⁴ tras retirarle la concesión a su anterior adjudicatario por intentar transferirla ilegalmente.¹⁵ Por su explotación, satisfizo en 1931 la cantidad de 156 pesetas en concepto de impuesto sobre la recaudación (96 pts. por el servicio de viajeros y 60 por el de mercancías).¹⁶ En 1932 estableció una segunda expedición,¹⁷ y en enero de 1935 la transfirió a Francisco Martínez

⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 1 C7.

⁷H. de C, 2 de julio de 1927.

⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 1 C7.

⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 80 Exp. 5506.

¹⁰Solicitudes de los ayuntamientos de Atzeneta, Benafigos y Xodos para que se establezca un servicio alterno entre estos municipios, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343 Exp. IA-198.

¹¹Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 342.

¹²*Memoria Anual 1933*, p. 224, en AHCCCS.

¹³Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 404.

¹⁴H. de C, 2 de julio de 1927.

¹⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 2 C10.

¹⁶*Memoria Anual 1931*, p. 174, en AHCCCS.

¹⁷H. de C, 23 de mayo de 1932.

Martí.¹⁸

Tabla 1. Flota de Francisco Albiol

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
B-17042	FORD 16 HP	n.d.	(1925)
T-3626	CHEVROLET 20 HP	n.d.	(1930)
V-12287	FORD 17 HP	24	(1931)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2393; ARV, Fondo DGT, Caja 388. Elaboración propia.

Alci Rodríguez: ver Autos Alci Rodríguez, S.L.

Alcocéber, S.A.

calle Virgen de los Desamparados, 19 Alcalà de Xivert

Desde mediados de los años 20 y hasta la inmediata preguerra, se solía establecer la mayoría de veranos un servicio regular de autobuses entre la localidad de Alcalà de Xivert y su pedanía marítima de Alcossebre. En algunas ocasiones este servicio fue explotado por particulares de Alcalà, y en otras por mercantiles como Autos Mediterráneo e HIFE.¹⁹

Tras la Guerra Civil, en 1945 un grupo de xivertenses constituyeron, el 1º de julio de 1945 ante el notario Guillermo Barquín Seguí, la sociedad Alcocéber, con el objeto inmediato de establecer y explotar una línea de coches automóviles entre Alcalà de Xivert y el poblado de Alcossebre, «con hijuela servida por automóviles o vehículos de tracción animal entre el puente del Tossalet y el apeadero de Alcocéber del ferrocarril de Barcelona a València, sin perjuicio de extender el radio de acción a otras líneas», así como la explotación turística de la playa de Alcossebre, pudiendo «invertir capital en la adquisición de terrenos, construcción de villas de alquiler (...) y la adquisición, construcción y explotación de fondas u hoteles».²⁰

Fueron socios fundadores Joaquín Puig Albert, Pascual Cherta Sanz, Ricardo Cardona Mestre, Luis García Palacios, Antonio Zaragoza Roda, Pascual Ripollés Chillida, Pascual Vela Cucala, José Cruselles Roures, Caralampio Salvador Fresquet, José Rambla Bosch, Miguel Ibáñez Gabarra, José Miralles Tena, José Ibáñez Esteban, Luis Adell de García, Antonio Sorlí Castillo, Ricardo Albert Segarra, Rafael Traver Marín, Manuel Grau García, Ricardo Caudet Dempere, Joaquín Puig Martí, José Miguel Prats Beltrán, Manuel Pedra Jordán, José Puig Cucala, Pascual Espallargues Sospedra, Felipe Monreal Rovira, Agustín Vidal Ibáñez, Manuel Sancho Roda, Antonio Guardiola Soler,

¹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (4)84, Sig. 23, Exp. 2 C10. Según manifiestan diversas fuentes orales, Albiol se jugó la línea a las cartas con Martínez y la perdió, viéndose así obligado a transferirle la concesión. (Testimonios alumnos UJI Majors de Vinaròs).

¹⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084 Sig. 23, Exptes. 10 C10, 14 C10, 15 C10 y 27 C10.

²⁰Estatutos de la sociedad mercantil anónima Alcocéber, RMC, Tomo 416, Sección 3ª, Libro 209, Hoja 180.

Raimundo Antón Piquer, José Antonio Monreal Vidal, Daniel Durá Forés y Juan Salvador Suñer. Todos vecinos de Alcalà, municipio en el que se estableció el domicilio social de la empresa, en el n.º 16 de la calle Virgen de los Desamparados.²¹

El capital social se fijó en 35.000 pesetas, representadas en 350 acciones de 100 pesetas nominales cada una, cuya suscripción quedó muy repartida entre la totalidad de los socios. El primer Consejo de Administración, de carácter interino, estaba formado por Juan Salvador Suñer de presidente, Joaquín Puig Albert de vicepresidente, Antonio Zaragoza Roda de tesorero, Raimundo Antón Piquer de secretario, y Pascual Cherta, José Miralles, Ricardo Albert, Ricardo Cardona y Pascual Vela de vocales.

Ese mismo verano inició sus actividades, con la explotación de la referida línea Alcalà-Alcossebre mediante un ómnibus Unic 13 HP de 12 plazas, matrícula CS-1617, que combinaba con algunos discretos. Paralelamente al transporte de viajeros, y como ya se indicaba en sus estatutos, Alcocéber realizaba también actividades inmobiliarias y turísticas en Alcossebre, donde le fue otorgada en 1947 una concesión de 482 m² en la playa para la instalación de un bar-restaurant.²²

En 1946 realizó la primera de las diversas ampliaciones de capital que llevaría a cabo a lo largo de su existencia. En esta ocasión dobló el capital social inicial con la emisión de una segunda serie de acciones de igual valor y número, fijándose el capital en 70.000 pesetas. En 1947 volvió a emitir nuevas acciones, 700, de las mismas características, totalmente suscritas y desembolsadas. Con ellas se aumentó el capital hasta las 140.000 pesetas.

En 1952 se renovó el Consejo de Administración, ocupando la presidencia Luis García Palacios, la vicepresidencia Juan Cherta, Raimundo Antón de secretario, Antonio Zaragoza de tesorero y Ricardo Cardona, Caralampio Salvador, Agustín Vidal, Pascual Espallargues y Manuel Sancho de vocales.

En noviembre de 1954 le fue adjudicada definitivamente la concesión de la línea Alcalà-Alcossebre (V-788), de 20 kilómetros, con circulación del 10 de julio al 20 de septiembre (72 días al año), con dos expediciones de ida y vuelta diarias, reforzadas con una tercera entre el 19 de julio y el 4 de septiembre,²³ realizándose 190 viajes al año con 3.800 km recorridos.²⁴ Contaba para ello con dos ómnibus, un Unic de 12 y un Ford de 14, adquirido como camión en 1949 y transformado en autobús en 1950.²⁵

²¹Posteriormente, en 1955, cambiaría al número 19 de la misma calle (RMC).

²²BOE, 23 de septiembre de 1981.

²³BOE, 11 de enero de 1955.

²⁴Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3785.

²⁵ARV, Fondo DGT, Caja 71 y *Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

Tabla 2. Flota de Alcocéber en 1954

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-1617	UNIC 13 HP	12	1947 (1929)	EX CIFRE
V-2276	FORD 22 HP	14	1949 (1923)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3785; Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 71. Elaboración propia.

En 1959 se acordó una tercera ampliación de capital, hasta la suma de 350.000 pesetas. Se emitieron para tal fin 420 acciones de 500 pesetas nominales. El año siguiente se renovó parcialmente el Consejo, nombrándose presidente a Antonio Zaragoza Roda, secretario a Luis García Palacios, tesorero Juan Antonio Sancho Roda, Antonio Roig y Juan Salvador de vocales. Fueron reelegidos en sus cargos Juan Cherta, Ricardo Cardona, Carlampio Salvador y Agustín Vidal.

Ante la buena marcha de la línea y la demanda existente, en 1961 amplió el servicio a todo el año, con tres expediciones diarias de ida y vuelta, que aumentaban hasta cinco los meses de mayor tráfico.²⁶ Al año siguiente se efectuó la cuarta ampliación de capital mediante la emisión de 2.100 acciones de 500 pesetas nominales, hasta alcanzar el 1.400.000 pesetas. Aquel año pagaba de impuesto industrial 2.700 pesetas, por los dos vehículos de la tabla y la concesión.²⁷ Disponía entonces de una oferta total de 36 plazas sentadas, y una antigüedad media de 29 años.

Tabla 3. Flota de Alcocéber en 1961

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
V-2276	FORD 22 HP	14	1949 (1923)	EX AMSA
CS-3746	CHEVROLET 22 HP	22	1955 (1940)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3785; Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 71. Elaboración propia.

En cuanto a las actividades hosteleras, en 1963 solicitó un deslinde de terrenos en la zona marítimo-terrestre del municipio.²⁸ Asimismo, en 1969, se le otorgó la concesión de ocupación por 15 años de unos terrenos de dominio público de 2.546 m² en Alcossebre para la construcción de un bar-restaurante y residencia.²⁹ Durante esta década también se potenciaron los servicios discrecionales, adquiriendo vehículos para tal fin, como un autocar Sava-Austin de 37 plazas en 1964.³⁰

Ese mismo año resultó elegido presidente Juan Salvador Suñer. Junto a él se renovó parte del

²⁶BOP, 2 de mayo de 1961.

²⁷Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3785.

²⁸*Mediterráneo*, 24 de julio de 1963.

²⁹BOE, 22 de agosto de 1969.

³⁰*Mediterráneo*, 11 de julio de 1964.

Consejo, pasando Antonio Zaragoza a tesorero y entrando Eduardo Bosch Ferreres como vocal, que falleció al año siguiente. Ante esta circunstancia, y los ceses reglamentarios, en 1965 se incorporaron al Consejo como vocales José Segarra, Sócrates Máñez y Tomás Vázquez.

Las inversiones que las actividades inmobiliarias y turísticas requerían, obligaban a capitalizar la sociedad, lo que llevó a acordar nuevas ampliaciones de capital. En 1966 se amplió hasta los 2.800.000 pts., tras la emisión de 2.800 nuevas acciones de 500 pesetas nominales cada una, resultando el aumento de 1.400.000 pesetas. En 1972, una vez totalmente desembolsadas las acciones de la anterior ampliación, se acordó una nueva de 2.100.000, por la emisión de 4.200 acciones de 500 pesetas. El capital social, por tanto, ascendió a los 4.900.000 pesetas, completamente desembolsadas. En 1973 alcanzó los 6.150.000 pts., por la emisión de 2.500 nuevas acciones de 500 pesetas nominales, que no fueron totalmente desembolsadas hasta 1978.

Las actividades inmobiliarias y turísticas atravesaron diversas dificultades administrativas referentes principalmente al pago de los cánones de ocupación y aprovechamiento de terrenos de dominio público en la zona marítimo-terrestre, que dio lugar a una sentencia desfavorable del Tribunal Supremo en 1974.³¹ Por otra parte, en 1981 fueron legalizadas las reformas llevadas a cabo en el establecimiento que había sido objeto de concesión en 1947, autorizándose la ocupación por 20 años.³²

Volviendo a los servicios regulares, en 1974 se le adjudicaron las líneas entre Alcossebre y Capicorb y Alcossebre y les Fonts, como prolongación e hijuela, respectivamente, de la línea Alcalà de Xivert-Alcossebre.³³ La naturaleza costera de estas líneas permitió que su tráfico no se viera tan afectado como otras concesiones de interior, si bien estaba sometido a una fuerte estacionalidad. El número de usuarios era abundante especialmente en verano, y la empresa trataba de ajustar los horarios a los del ferrocarril para dar servicio a los turistas que se trasladaban de la estación a Alcossebre. Además de esta línea, realizaba también servicios discrecionales, así como el transporte escolar entre Alcossebre y el colegio de Alcalà.³⁴

En 1988 se renovó el Consejo de Administración, resultando elegido presidente Ezequiel Tortajada Vidal; vicepresidente Agustín Barceló Arnau; secretario Joaquín G. Barceló; tesorero Juan Antonio Sancho Roda; y vocales Daniel Durá Cherta, Rafael Martorell Sospedra y Vicente Calduch Cucala. Este Consejo volvió a modificarse al siguiente año, reforzándose el control de la sociedad por parte de las familias de Barceló y Martorell, pasando a la presidencia Agustín Barceló Arnau, vicepresidencia a Rafael Martorell Sospedra; Irene Barceló Arín, secretaria; Rosa María Martorell Cherta, tesorera; y Rafael Martorell Cherta, Agustín Miguel Barceló Arín y María Cherta Larrosa,

³¹BOE, 5 de agosto de 1975.

³²BOE, 23 de septiembre de 1981.

³³BOE, 13 de marzo de 1974.

³⁴Testimonio de Agustín Barceló Arnau, ex presidente de Alcocéber, en entrevista oral.

vocales.

Bajo esta nueva administración, la sociedad acordó en 1992 su última ampliación de capital, consistente en aumentar el valor nominal de las acciones para alcanzar un capital social de 10.024.500 pesetas. Disponía asimismo de locales en las calles General Cucala y Juan Barceló n.º 2.

Tabla 4. Incorporaciones a la flota de Alcocéber durante los años 60-80

VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
SAVA-AUSTIN	37	1964	
SKODA	41	1968 (1961)	EX AMSA
PEGASO 5061 DR	45	1968	
AVIA 4006 L	26	1970	
SETRA-SEIDA S-151	62	1972	
PEGASO 5065 DR	44	1980 (1970)	EX J. PITARCH
SETRA-SEIDA S-14/1	53	1983 (1976)	EX J. MESEGUER

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Sin embargo, la situación de la sociedad había cambiado. Con los años la línea regular había ido perdiendo también usuarios, hasta convertirse en un servicio deficitario que llegó a recibir subvenciones públicas para su subsistencia, especialmente para las hijuelas a Capicorb y les Fonts³⁵. La nula rentabilidad del servicio, y las dificultades que entrañaba su explotación durante todo el año, aconsejaron finalmente que estos fueran transferidos a una sociedad con mayor capacidad económica. Por ello, el 23 de abril de 1997 Autos Mediterráneo adquirió los derechos y bienes de la empresa. Un mes después, Alcocéber celebró su última Junta General Extraordinaria, donde se aprobó su liquidación. En junio de aquel año, se hizo efectivo el traspaso de titularidad de la concesión.³⁶

Amela Temprado, Gabriel

calle San Roque, 14 Cincinorres

Comerciante y peatón de Cincinorres,³⁷ solicitó en febrero de 1924 establecer una línea mixta de viajeros y mercancías entre Cincinorres y Morella.³⁸ Repitió la solicitud el 9 de marzo de 1925, de conformidad con el nuevo reglamento de transportes,³⁹ siéndole adjudicada de manera definitiva

³⁵DOG, 15 de octubre de 1997.

³⁶DOG, 27 de junio de 1997.

³⁷Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 295 y 297.

³⁸BOP, 15 de febrero de 1924.

³⁹BOP, 9 de marzo de 1925

por la Junta Central el 7 de octubre de 1926⁴⁰. La explotación de este servicio se realizó, a partir de 1929, con un camión-berlina a nombre de Fidel Doménech Serret, también vecino de Cinctorres, lo que hace pensar que era socio de Amela.

Completó el negocio con la apertura de un garaje en su localidad.⁴¹ Según la Memoria de la Cámara de Comercio de 1931, Amela tuvo que satisfacer un importe de 260 pesetas como impuesto por recaudación.⁴² Para el ejercicio de 1933, facturó 3.646 pesetas por el servicio de viajeros y 3.404 por mercancías.⁴³

Tabla 5. Flota de Gabriel Amela

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-193	FORD 16 HP CAMIÓN TORPEDO	6	1924 (1922)	EX ALFREDO MALLOL
B-16614	n.d.	n.d.	(1925)	
CS-1861	CHEVROLET 20 HP CAMIÓN MIXTO	8	1929	FIDEL DOMÉNECH

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Ese mismo año transfirió la concesión por 16.000 pesetas a Miguel Ferrer Castell,⁴⁴ incluyendo la cochera y el material móvil, haciéndose efectivo el traspaso en 1934. En el censo de contribuyentes de ese año, Amela figura como propietario de una ferretería.⁴⁵

Aragó Gregori, Vicente

*plaza de la iglesia, 12 Grau de Castelló*⁴⁶

Transportista del Grau de Castelló, en julio de 1920 solicitó establecer un servicio de viajeros entre la capital y su caserío marítimo con una jardinera Clydesdale,⁴⁷ a la que le siguió un ómnibus de 14 plazas Fiat, matriculado el mismo año.⁴⁸ Fue uno de los diversos transportistas que, ante las deficiencias del servicio del tranvía OGC,⁴⁹ implantaron servicios de automóvil entre Castelló y el Grau.⁵⁰ En 1922 los dos vehículos de Vicente Aragón fueron adquiridos por la empresa de José Soler Oliva.

⁴⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 8 C2.

⁴¹*Anuario Guía 1929*, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1929, p. 260.

⁴²*Memoria Anual 1931*, p. 174, AHCCCS.

⁴³*Memoria Anual 1933*, p. 224, AHCCCS.

⁴⁴Carles Ripollés "El transport públic de viatgers", p. 13.

⁴⁵Conciertos aprobados sobre impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 875 Exp. 4345.

⁴⁶Sergio Ferrer de Almenara, *¿Desde cuándo en el Grao?*, Ayuntamiento de Castelló, Castelló, 2005, p. 138.

⁴⁷Carrocería abierta con asientos generalmente longitudinales y acceso trasero.

⁴⁸*BOP*, 4 de agosto de 1920.

⁴⁹Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, pp. 108-109.

⁵⁰*H. de C*, 19 de julio de 1920.

Tabla 6. Flota de Vicente Aragón

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-84	CLYDESDALE 20 HP	25	1920
CAS-111	FIAT 20 HP	14	1920

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Aranjor, S.L.

carretera de Almassora, 117 Castelló

Aranjor fue una empresa de autobuses de Castelló que realizaba servicios discrecionales, así como una de las líneas de transporte escolar del colegio La Consolación de Castelló. Son dos etapas las que cabe diferenciar en la trayectoria de esta empresa.

La primera de ellas comienza a finales de los 80, cuando tras la disolución de Mariaran, Piedad Trilles Centelles, su hija Arancha Soler y la pareja de esta constituyeron una empresa denominada Aranjor. Piedad Trilles aportaba la tarjeta de transportes, heredada de su difunto marido Joaquín Soler, mientras que la pareja de Arancha Soler hacía de conductor. Realizaban el mencionado servicio de La Consolación con un autocar de segunda mano. A mediados de los 90, tras el cese de la relación sentimental de Arancha Soler, la empresa se disolvió y se constituyó la sociedad limitada Aranjor el 29 de octubre de 1996 ante el notario Antonio Arias Giner.

En esta segunda etapa, la empresa estaba formada por José Antonio Romero Morón, Miguel Martínez Villamón, gruista, y Piedad Trilles Centelles, que aportó el título de transportista. El capital social se estableció en 500.000 pesetas, dividido en 500 participaciones sociales de 1.000 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscrito y desembolsado, en aportaciones dinerarias, por los tres socios constituyentes a razón de 245.000 pts. aportadas por José Antonio Romero, otras tantas por Miguel Martínez y 10.000 pts. por Piedad Trilles. El domicilio social quedó fijado en la carretera de Almassora n.º 117 de Castelló, nombrándose como administradores solidarios a los dos socios mayoritarios de la mercantil.⁵¹

Tabla 7. Flota de Aranjor, S.L. en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)
PEGASO 5031 L4/1 MAISO	1996 (1986)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Estatutos de Aranjor, S.L., RMC. Elaboración propia.

Dos años después de su constitución, y tras el abandono de la sociedad de Piedad Trilles -titular de la tarjeta de transportes-, José Antonio Romero y Miguel Martínez, junto con otro socio, fundaron la empresa Planabus, desapareciendo Aranjor, que causó baja en el registro de sociedades de Hacienda

⁵¹Estatutos de Aranjor, S.L., RMC, Tomo 896, Sección G, Libro 461, Hoja CS-12.729.

en 2004.

Arrufat Cortés, José

Vila-real

Empresario vila-realense, propietario de una serrería mecánica y un almacén de naranja,⁵² protagonizó entre 1922 y 1924 una efímera pero intensa incursión en el sector del transporte de viajeros, llegando a crear una considerable flota de ómnibus.

En diciembre de 1922 solicitó autorización para explotar una línea entre Vila-real, Almassora y Castelló con un ómnibus Ford de 14 plazas,⁵³ al que poco después se sumó otro de similares características. A lo largo de 1923 amplió la flota con hasta siete ómnibus más, estableciendo nuevos servicios entre Vila-real y Borriana, Vila-real y Onda y Vila-real y Betxí,⁵⁴ la Vall d'Uixó y la estación de les Valls,⁵⁵ y Vila-real y el Grau de Castelló.⁵⁶

Tabla 8. Flota de José Arrufat

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CAS-248	FORD 20 HP	14	1922
CAS-251	FORD 20 HP	15	1922
CAS-263	FORD 20 HP TORPEDO	5	1922
CAS-268	FORD 20 HP	15	1923
CAS-279	FORD 20 HP	15	1923
CAS-280	FORD 20 HP	15	1923
CAS-359	BERLIET 35 HP	28	1923
V-1214	FORD 15/20 HP	14	(1921)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; BOP, 4 de diciembre de 1922, 19 de enero de 1923 y 25 y 26 de julio de 1923; ARV, Fondo DGT, Caja 38. Elaboración propia.

Sin embargo, tras este impetuoso comienzo, a mediados de febrero de 1924 liquidó la empresa, poniendo en venta tanto los vehículos como la concesión de la línea de Vila-real,⁵⁷ que fueron adquiridos por diversos particulares. En la Guía Comercial de 1925 aparece de nuevo como propietario de una serrería,⁵⁸ y en 1927 la Junta Provincial de Transportes le autorizó para realizar

⁵²Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 503. Licencias de obras, en AMV-R Sig. 6763,17/1929.

⁵³BOP, 4 de diciembre de 1922 y *H. de C*, 5 de diciembre de 1922.

⁵⁴BOP, 19 de enero de 1923.

⁵⁵*H. de C*. 27 de julio de 1923 y BOP, 25 de julio de 1923.

⁵⁶BOP, 26 de julio de 1923 y *H. de C*, 28 de julio de 1923.

⁵⁷*H. de C*, 13 de febrero de 1924.

⁵⁸Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 489.

servicios discrecionales.⁵⁹

Al parecer, José Arrufat Cortés también tuvo cierto compromiso político en las filas de Izquierda Republicana, siendo uno de los representantes de este partido en la Gestora que se formó en el ayuntamiento vilarealense tras la primera vuelta de las elecciones de febrero de 1936,⁶⁰ comisión de la que llegó a ser secretario.⁶¹ Esta filiación política le costó la vida en la posterior represión franquista, siendo fusilado el 1 de febrero de 1943.⁶²

Asensio Borrás, Pedro

Morella

Transportista morellano del que se desconoce su ocupación anterior,⁶³ solicitó en marzo de 1923 establecer una línea mixta de viajeros y mercancías entre Alcañiz y Morella, destinando a ello los automóviles B-7923 y B-8918.⁶⁴ Para el trayecto de esta línea correspondiente a la provincia de Castelló, la Junta Provincial de Transportes autorizó en 1927 a José Cases Julve,⁶⁵ desconociéndose si ambos eran o no socios. El servicio se mantuvo hasta el 25 de enero de 1930, cuando fue definitivamente suspendido.⁶⁶

Autobuses Centelles, S.L.

ronda Magdalena, 91 Castelló

Centelles fue una empresa de autobuses de Castelló que realizaba servicios discrecionales con diversos minibuses.

Tabla 9. Flota de Autobuses Centelles en el momento de su constitución

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-50872	NAZAR SERIE B 14 PLAZAS	1976 (1968)	F. ROGLA
BU-12246	SAVA S 71	1976 (1961)	S. NOFUENTES

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Estatutos de Autobuses Centelles, S.L., RMC; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

⁵⁹H. de C, 28 de mayo de 1927.

⁶⁰Eduardo Pérez Arribas, "La gestora republicano-socialista de 1936", *Festes de Sant Pasqual*, Vila-real, 2006, [en línea], <https://dossiersvilarealencs.files.wordpress.com/2013/03/cadafal1.pdf> (consultado 22 de abril de 2017).

⁶¹Pascual Mezquita Broch, "Justícia o revenja. El cas del cinc alcaldes republicans de Vila-real", *Font* nº 14, Ajuntament de Vila-real, mayo 2012, p. 52, [en línea] http://www.vila-real.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_16479_1.pdf (consultado 22 de abril de 2017).

⁶²Pascual Mezquita Broch, "Dones i repressió franquista a Vila-real", p. 56.

⁶³Salvo que es muy probable que participara en la ocupación de Tumiats y Samar el 22 de marzo de 1912 (en la guerra con Marruecos), encuadrado en el Regimiento de Infantería Melilla 59, por lo que fue distinguido con la Cruz de plata del Mérito Militar con distintivo rojo. *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, nº 219, 28 de septiembre de 1912, [en línea] http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=9290 (consultado 6 de mayo de 2017).

⁶⁴BOP, 12 de marzo de 1923.

⁶⁵H. de C, 3 de enero de 1927. José Cases Julve era vecino de Morella (Conciertos aprobados sobre impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 1243: 20).

⁶⁶H. de C, 25 de enero de 1930.

Fue constituida en Benicàssim el 9 de marzo de 1976 ante el notario Julián Cambronero Martínez por Francisco Rogla Lengua, Santiago Nofuentes Moya y Edelmiro Centelles Prades. Los dos primeros actuaban como transportistas en la Vilavella y Castelló, respectivamente, mientras que el tercero era conductor en Castelló.⁶⁷ El domicilio social se fijó en la vivienda del señor Centelles, en la Ronda Magdalena n.º 91.⁶⁸

El capital social se estableció en 300.000 pesetas, dividido en 300 participaciones sociales de 1.000 pesetas cada una, totalmente suscritas y desembolsadas por los tres socios de la siguiente manera: Francisco Rogla y Santiago Nofuentes aportaron cada uno su minibús y sus derechos de transportista, mientras que Edelmiro Centelles aportó 100.000 pesetas en metálico. El señor Centelles fue elegido como gerente administrador de la sociedad, hasta que fue definitivamente dada de baja del censo de sociedades de la Agencia Tributaria el 25 de mayo de 1988, aunque en 1983 ya no aparece en la guía telefónica, y el minibús Nazar fue dado de baja en noviembre de 1982.

Autobuses Lacorte, S.L.

calle Pi i Margall, 177 Castelló

El industrial y comerciante Ezequiel Dávalos Masip era uno de los principales empresarios de Castelló a principios del siglo XX, además de uno de los pioneros de la automoción en la provincia.⁶⁹ Su trayectoria es aún hoy conocida gracias a la labor de la fundación que lleva su nombre. Destacado principalmente por su faceta de industrial del textil, participaba en muchos otros negocios de los más variados sectores, entre ellos el del automóvil. En este sentido, fue desde la segunda mitad de los años 20 el concesionario en Castelló de diversas marcas francesas, entre ellas Latil y Unic,⁷⁰ además de otras americanas como Oldsmobile.⁷¹

Lógicamente, un sector en alza como el de los transportes mecánicos de viajeros por carretera no podía permanecer ajeno a la visión comercial del señor Dávalos y en agosto de 1927 fue nombrado secretario de la recién creada sociedad Autos Mediterráneo (Pascual, 2002: 462-463). A raíz de la declaración de utilidad pública, por parte de la Junta de Transportes, de las líneas de Morella-Castelló y Vila-real-Grau de Castelló,⁷² presentó sendas solicitudes para su adjudicación.⁷³ Para la primera línea pretendía destinar un Unic 15/20HP de 12 plazas, y para la segunda un Latil 15/20HP

⁶⁷Su hermano, Recaredo Centelles Prades, se dedicaba al transporte de mercancías desde, al menos, los años 50 (Victoriano De la Torre, *Carnet-Castalia*, p. 204).

⁶⁸Estatutos de Autobuses Centelles, S.L., RMC, Tomo 144, Sección G, Libro 139, Hoja 2-984, folio 166

⁶⁹Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, p. 64.

⁷⁰Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, p. 148.

⁷¹*Anuario Guía 1929*, p. 259.

⁷²*H. de C*, 2 de julio de 1927.

⁷³*H. de C*, 6 de julio de 1927.

de 20 asientos.⁷⁴

El 30 de agosto de 1927 se le adjudicó provisionalmente la línea de Vila-real-Grau, con hijuela de Almassora a Castelló,⁷⁵ adjudicación que fue definitiva en enero de 1928. El servicio se inició en exclusiva en diciembre de 1927,⁷⁶ con dos ómnibus Latil de 20 plazas, que realizaban tres expediciones diarias.⁷⁷ En 1928 comenzó también a realizar servicios de clase B entre Castelló y València, con hasta cuatro expediciones diarias.⁷⁸

Por otra parte, el también comerciante castellonense Arturo Valero Bellés solicitó en junio de 1927 la línea Borriana-Nules, siéndole adjudicada provisionalmente el 31 de agosto de aquel año, y de manera definitiva en marzo de 1929.⁷⁹ Aquel mismo año, en la sesión del 29 de noviembre, la Junta Provincial de Transportes le autorizó la línea Borriana-Almassora,⁸⁰ de clase B y con horario indeterminado, con un Latil de 16 plazas. Esto le permitió iniciar en diciembre de aquel año un servicio entre Castelló y Nules, por Almassora y Borriana, en dos tramos: el primero entre Castelló y Almassora,⁸¹ enlazando allí con el coche a Borriana y Nules. En 1929 fue autorizado a establecer servicios, también de clase B, entre Borriana y València.⁸²

Estos dos empresarios, junto con Salvador Dávalos Masip, José Peris Igual, Diego Perona Martínez,⁸³ Manuel Royo Morales y el transportista Pascual Guarque Cañada, constituyeron el 14 de marzo de 1928, ante el notario Raimundo Noguera Guzmán, la sociedad de responsabilidad limitada Autobuses Lacorte. El capital social se fijó en 50.000 pesetas, mediante aportaciones de los socios de entre tres mil y ocho mil pesetas, ampliado el 18 de febrero de 1929 en 30.000 pesetas más, quedando los hermanos Dávalos Masip como los principales socios.⁸⁴ El domicilio social quedó establecido en la calle Pi i Margall n.º 177, nombrándose como gerente al socio José Peris.⁸⁵

El ímpetu y el poderío económico que demostraba esta sociedad quedó rápidamente acreditado no sólo por la expansión de líneas que consiguió, sino también por la amplia flota que logró reunir en pocos años. Sirvan como ejemplo las notas de prensa aparecidas en el *Heraldo de Castellón* dando cuenta de las nuevas adquisiciones: en mayo de 1928 adquirió un Unic para la línea Vila-real-Castelló;⁸⁶ en 1929, a principios de mayo, recibió un nuevo ómnibus, que fue bendecido en la Real

⁷⁴BOP, 5 de julio de 1927.

⁷⁵*H. de C*, 31 de agosto de 1927.

⁷⁶*H. de C*, 1 de diciembre de 1927.

⁷⁷BOP, 8 de agosto de 1927.

⁷⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD(04)087, Sig. 243, Exp. 48 C15.

⁷⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 23 C5 y *H de C*, 19 de marzo de 1929.

⁸⁰*H. de C*, 1 de diciembre de 1927.

⁸¹*H. de C*, 1, 6, 7, 12 y 22 de diciembre de 1927.

⁸²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 244, Exp. 60 C16.

⁸³Consultor de transportes y personaje destacado de la cultura castellonense, fue alcalde de la ciudad por el PCE, y acabó exiliado en la URSS, desde donde trabajó como locutor para Radio Moscú. El profesor Lluís B. Meseguer le dedica un estudio: Lluís Bartomeu Meseguer Pallarés, *Diego Perona. Obras literarias*.

⁸⁴Documentación sobre Autobuses Lacorte, S.L., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 bis Exp. 51.

⁸⁵*H. de C*, 11 de diciembre de 1928.

⁸⁶*H. de C*, 2 de mayo de 1928.

Capilla de San Pascual de Vila-real y apadrinado por la srta. María Luisa Ferrer y Salvador Dávalos,⁸⁷ y en diciembre puso un nuevo coche en circulación, en este caso un Unic de 8 metros CS-1968.⁸⁸ En agosto de 1930 destinó a la línea Castelló-Borriana un ómnibus Unic (el mayor de la provincia según aseguraba el suelto, aunque esto era falso a tenor de los datos registrados en la JPT) «que por su elegancia y capacidad –40 asientos bien holgados– llama poderosamente la atención».⁸⁹ A estos siguieron unos cuantos más durante los primeros años 30, correspondiendo la gran mayoría a las marcas Latil y Unic, de las que, como se ha indicado anteriormente, Dávalos era concesionario. Del mismo modo, la mejora de las frecuencias y el aumento de las expediciones fue una constante a lo largo de los años en que la empresa mantuvo su actividad, política muy bien recibida por la opinión pública.⁹⁰

Tabla 10. Flota de Autobuses Lacorte

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-1189	LATIL 16 HP	20	1926	PASCUAL GUARQUE
CS-1220	LATIL 16 HP	42	1927	EZEQUIEL DÁVALOS
CS-1267	LATIL 13 HP	6	1927	
V-6248	UNIC 14 HP	14	1927	EZEQUIEL DÁVALOS
CS-1416	UNIC 15 HP	18	1928	EZEQUIEL DÁVALOS
CS-1586	UNIC 16 HP	24	1928	ARTURO VALERO
CS-1739	UNIC 15 HP	18	1929	ARTURO VALERO
CS-1842	UNIC 15 HP	CAMIÓN	1929	
CS-1968	UNIC 17 HP	26	1929	EZEQUIEL DÁVALOS
CS-2106	WHIPPET 13 HP SEDÁN	4	1930	
CS-1061	UNIC 9 HP	CAMIÓN	1930 (1926)	EZEQUIEL DÁVALOS
CS-2195	UNIC 17 HP	37	1930	EZEQUIEL DÁVALOS
CS-2485	UNIC 17 HP	36	1931	
CS-2503	UNIC 17 HP	36	1932	
CS-1494	LATIL 16 HP	CAMIÓN	1932 (1928)	
B-10485	DELAHAYE 18 HP	n.d.	(1923)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Censos electorales, AHCCCS; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 199. Elaboración propia.

En junio de 1928 estableció un servicio diario y único entre Castelló y Borriana por Almassora (el

⁸⁷H. de C, 10 de mayo de 1929.

⁸⁸H. de C, 14 de diciembre de 1929.

⁸⁹H. de C, 18 de agosto de 1930.

⁹⁰H. de C, 16 de enero de 1930.

recorrido por Vila-real era concesión de HIFE).⁹¹ Siguiendo la política de la empresa de expandirse por la Plana Baixa a través de las rentables líneas entre Castelló y las localidades de la comarca, Lacorte solicitó la concesión Castelló-Almassora-Vila-real, iniciando los servicios a finales de junio de 1928.⁹² Finalmente, y tras una subasta en la que tuvo derecho de tanteo,⁹³ le fue adjudicada provisionalmente aquel mismo mes,⁹⁴ realizando desde diciembre servicios tanto directos como con parada en Almassora.⁹⁵

Asimismo, Lacorte solía realizar servicios extraordinarios con motivo de diversas festividades y eventos que acontecían en Almassora, Vila-real o Borriana,⁹⁶ además de servicios discrecionales, que en alguna ocasión trasladaron a los vila-realenses seguidores del C.D. Castellón hasta Mestalla.⁹⁷

En febrero de 1929, tras la renuncia del adjudicatario de la concesión Borriana-València, José Carceller, Lacorte asumió esta línea,⁹⁸ con una expedición diaria.⁹⁹ Aquel mismo mes solicitó otra entre Nules y Moncofa, como prolongación de la que ya explotaba entre Borriana y Nules,¹⁰⁰ estableciendo pocos días después el servicio Castelló-Moncofa, por Nules, con cuatro expediciones diarias.¹⁰¹ El mal estado del camino por el que discurría el itinerario de esta línea llevó a la empresa, junto con otros transportistas de la localidad, a asumir por su cuenta su reparación, vista la pasividad que sobre este particular mostraba la Administración.¹⁰²

Salían por entonces los coches de Lacorte desde la plaza de la Paz, según la Guía Comercial de 1929,¹⁰³ adquiriéndose en diciembre de aquel año un bajo en la calle Gasset, en el local hasta entonces ocupado por el bar Nos, para instalar allí el despacho de la compañía.¹⁰⁴ Pero el local que acabaría conociéndose como la "estación Lacorte" se situaba en la trasera del Teatro Principal, en la confluencia de las calles Ximénez y Moyano, donde en 1935 se habilitó una sala de espera, con despacho y consigna.¹⁰⁵ Disponía además de un garaje en la avenida València nº 11, con salida también por la avenida Almassora,¹⁰⁶ y de una cochera en Moncofa, en la partida Bovalar.¹⁰⁷

En junio de 1930 propuso al Ayuntamiento de Vila-real establecer un servicio urbano en la

⁹¹H. de C, 13 de junio de 1928.

⁹²H. de C, 25 de junio de 1928.

⁹³H. de C, 23 de mayo de 1928.

⁹⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 12 C7.

⁹⁵H. de C, 5 de diciembre de 1928.

⁹⁶H. de C, 21 de mayo de 1928, 7 de julio de 1928, 2 de octubre de 1930 y 19 de marzo de 1932.

⁹⁷H. de C, 24 de noviembre de 1928.

⁹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 21, Exp. 14 C8.

⁹⁹H. de C, 6 de febrero de 1929.

¹⁰⁰BOP, 23 de febrero de 1929 y expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 6 C7.

¹⁰¹H. de C, 13 de febrero de 1929.

¹⁰²H. de C, 25 de mayo de 1929 y 4 de junio de 1929.

¹⁰³Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, p. 75.

¹⁰⁴H. de C, 30 de diciembre de 1929.

¹⁰⁵H. de C, 31 de mayo de 1935.

¹⁰⁶Licencia de obras, en AHMC, Caja 15219.

¹⁰⁷Documentación sobre Autobuses Lacorte, S.L., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 bis Exp. 51.

localidad, iniciativa que al parecer no fue aceptada, pues no se encuentran más referencias aparte de la solicitud.¹⁰⁸ También se interesó aquel verano por establecer un servicio de clase B entre València, Benimàmet y Paterna, que le fue autorizado en 1931.¹⁰⁹ Fue aquella su única incursión en la capital valenciana, exceptuando los servicios que prestaba desde Borriana y Castelló.

En 1931, la compañía explotadora del servicio del tranvía a vapor OGC anunció el abandono de la explotación al no poder hacer frente a los gastos ordinarios, permitiendo que el Estado se incautara de la línea.¹¹⁰ Esto provocó un gran revuelo en los diferentes municipios de la Plana afectados ante el riesgo de desaparición de este medio de transporte. Pero, por otra parte, también constituía una gran oportunidad de crecimiento para las empresas de autobuses que, como Lacorte, tenían grandes intereses en la zona.¹¹¹

En este sentido, Lacorte, ante el riesgo de suspensión de la circulación del tranvía, ofreció en agosto de 1931 todas las facilidades para prestar «el servicio de pasajeros entre los pueblos afectados» aumentando los autobuses y viajes «hasta el número necesario».¹¹² Finalmente el Estado se hizo cargo del tranvía a través de EFE (Explotación de Ferrocarriles del Estado), que mantuvo el servicio con normalidad,¹¹³ de manera que tan generosa -e interesada- oferta de Lacorte no fue necesaria.

La empresa inició la nueva década como la segunda de la provincia en volumen de facturación, tal y como se desprende del impuesto por recaudación de 1931.¹¹⁴ Los datos de 1933 indican que Lacorte facturó más de medio millón de pesetas en servicios de viajeros (596.211 pts.) y 3.266 pesetas por transporte de mercancías,¹¹⁵ lo que no concuerda completamente con la contabilidad oficial de la empresa que se muestra en la tabla 11.

En 1932 y 1933 Lacorte suprimió diversas expediciones en las líneas de Grau de Castelló-Vila-real y Castelló-Vila-real.¹¹⁶ Según un suelto del *Heraldo de Castellón* del 27 de julio de 1933, esta sociedad fue adquirida por HIFE por un importe de 450.000 pesetas, incluyendo las concesiones y el material,¹¹⁷ nombrándose gerente en agosto de aquel año a Gerardo Roig, si bien mantuvo su

¹⁰⁸ José Peris Gual, en representación de la Sociedad Limitada de Autobuses Lacorte, solicita permiso para establecer un servicio de viajeros en automóvil por el interior de la ciudad. Recoge el itinerario a seguir; AMV-R, Fondo Abastecimiento, Sección Transporte público, Exp. 6927/1930 [en línea], <http://www.amvila.solucionsinformatiques.com/es/busqueda/documentacion-municipal?DocID=4495> (consultado 20 de marzo de 2017).

¹⁰⁹ Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 241, Exp. 4 C13.

¹¹⁰ Las circunstancias que llevaron a esta decisión están ampliamente tratadas en Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, pp. 116-126.

¹¹¹ Juan Peris Torner, “El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana”, en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, pp. 64-65.

¹¹² *H. de C*, 20 de agosto de 1931 y *La Vanguardia*, 20 de agosto de 1931.

¹¹³ *H. de C*, 7 de septiembre de 1931.

¹¹⁴ *Memoria Anual 1931*, p. 174, AHCCCS.

¹¹⁵ *Memoria Anual 1933*, p. 224, AHCCCS.

¹¹⁶ *H. de C*, 24 de diciembre de 1932 y 24 de abril de 1933.

¹¹⁷ *H. de C*, 27 de julio de 1933.

propio nombre hasta su disolución el 31 de diciembre de 1935.¹¹⁸ A partir de esta fecha fueron transferidas a favor de HIFE la concesión Grau de Castelló-Vila-real y la flota de la empresa¹¹⁹.

Tabla 11. Recaudación de Autobuses Lacorte. Ejercicios 1929-1935

Ejercicio	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ingresos de explotación (pts.)	108.253,90	226.966,70	325.411,15	400.416,80	431.179,75	317.983,22	n.d.
Resultados ejercicio (pts.)	3.554,20	24.733,50	18.479,65	36.350,65	1.453,25	-3.650,24	4.765,73
Total Activo (pts.)	62.554,20	171.346,60	229.368,05	314.335,75	352.348,05	127.687,56	115.895,55

Fuente: Documentación sobre Autobuses Lacorte, S.L., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 bis Exp. 51.. Elaboración propia.

HIFE mantuvo la parada habitual de las líneas de Lacorte en las confluencias de las calles Moyano y Ximénez, lugar que todavía en los 60 se conocía popularmente como la “parada de Lacorte”,¹²⁰ hasta que a mediados de esa década fueron transferidas a HICID.

Tras la disolución de la sociedad, Ezequiel Dávalos siguió con sus diversos negocios, entre ellos los de fabricación de géneros de punto y venta de automóviles, convirtiéndose en representante de más fabricantes como Chrysler, De Soto, Dodge, Fargo, Hanomag y Plymouth.¹²¹ Algunos de los socios de esta compañía, por su parte, sufrieron la represión política tras la Guerra Civil: a Arturo Valero se le sometió en 1940 a un procedimiento judicial por parte de la justicia militar,¹²² y Diego Perona acabó exiliado en la URSS.

Autobuses Vicente Jovani, S.L.

paseo Jaume I, 30 Vinaròs

Vicente Jovaní Cardona era en 1968 taxista en Vinaròs.¹²³ Figura en el registro de la JPT como propietario de un minibús Avia de 20 plazas en 1963 y domicilio en Santos Médicos n.º 3 de dicha localidad, y en la guía telefónica de 1983 como concesionario de autos y viajes y domicilio en Santos Médicos y Paseo Jaume I.¹²⁴ Jovani se dedicaba a realizar servicios discrecionales con una flota de entre dos y tres vehículos.

¹¹⁸Documentación sobre Autobuses Lacorte, S.L., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 bis Exp. 51.

¹¹⁹ Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 19 C3 y Sig. 23, Exp. 4 C10.

¹²⁰*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

¹²¹*Anuario Guía 1936*, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1936, pp. 396-397.

¹²²Sumario 8730, año 1940, legajo: 13922/1. "PROCEDIMIENTOS JUDICIALES INCOADOS POR LA JUSTICIA MILITAR A RAIZ DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA Y DURANTE LA ETAPA FRANQUISTA BAJO RESPONSABILIDAD DEL TRIBUNAL MILITAR TERRITORIAL PRIMERO", Combatientes, [en línea].

¹²³La Comisión Permanente del Ayuntamiento de Vinaròs le autorizó un automóvil para taxi en la sesión del 16 de enero de 1968. *Vinaroz, Semanario de divulgación e información local*, n.º 38, 27 de enero de 1968, [en línea], http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/102532/Vinaros_38_2E.pdf.txt?jsessionid=29AA259E7C04AC511D84BF75CE88FF8F?sequence=3 (consultado 22 de marzo de 2017).

¹²⁴*Guía telefónica 1983/84. Provincia de Castellón*, Compañía Telefónica Nacional de España, n.º 27, 50 edición, noviembre de 1983, p. 233.

Tabla 12. Flota de Vicente Jovaní en 1973

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
AVIA 2500	1963	20 PLAZAS
DODGE DART	1967	
PEGASO 6045 JORSA	1972 (1966)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Padrón de automóviles, AMV. Elaboración propia.

El 3 de agosto de 1989 se constituyó ante el notario Joaquín Olcina Vauterènen, la sociedad limitada Autobuses Vicente Jovani, con domicilio en el paseo Jaume I n.º 30 de Vinaròs. Fundada por Vicente Jovaní Cardona, su esposa Teresa Valenzuela Forner y su yerno Philippe Derrien, su capital social quedó establecido en dos millones de pesetas, dividido en 200 participaciones sociales de 10.000 pesetas de valor nominal, desembolsadas dinerariamente por los tres socios, a razón de 800.000 pesetas por Teresa Valenzuela y Vicente Jovaní, y 400.000 pesetas por Philippe Derrien. Estos dos últimos fueron nombrados administradores solidarios. En 1999 causó baja en el índice de empresas de Hacienda.¹²⁵

Autocares Amat, S.L.

calle San Pascual, 57-59 4º 1ª Vila-real

Sociedad limitada constituida en Castelló el 24 de abril de 1975 ante el notario Francisco Lapuerta por Pedro Amat Gómez, Amadeo Bellés Mateu, José Bellés Mateu y José Bautista Andrés Sahoz. El domicilio social quedó fijado en Vila-real, en la calle San Pascual n.º 57-59, y el capital social fue establecido en 400.000 pesetas, repartido en 400 participaciones sociales de 1.000 pesetas de valor nominal cada una, suscrito a partes iguales por los cuatro socios, Pedro Amat mediante la aportación de un autobús y el resto mediante aportaciones dinerarias. Fueron nombrados administradores mancomunados los socios Pedro Amat, Amadeo Bellés y José Bautista Andrés.

En 1988 la sociedad causó baja en el índice de empresas de Hacienda.¹²⁶

Tabla 13. Flota de Autocares Amat en el momento de su constitución

MATRÍCULA	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
GE-59836	36	1975 (1966)	PEDRO AMAT

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Estatutos de Autocares Amat, S.L., RMC. Elaboración propia.

Autocares Benicarló, S.L.

plaza San Bartolomé, 21 Benicarló

¹²⁵Información mercantil de Autobuses Vicente Jovaní, S.L., RMC, Tomo 423, Sección 2ª, Libro 186, Hoja 3.515.

¹²⁶Información mercantil de Autocares Amat, S.L., RMC, C4673, Hoja 673.

Fernando Jovani Roda, conductor de Miguel Vallés, adquirió la empresa de este en 1983 tras su cese de actividad. El 25 de febrero de 1983 se constituyó en sociedad, siendo socios el propio Fernando Jovani Roda y María Mercedes Diago Aznar, con domicilio en la plaza San Bartolomé nº 21, 3º, aunque también figura en las guías telefónicas la dirección de calle Madrid nº 6 de Benicarló.¹²⁷ El capital social se fijó en tres millones de pesetas, dividido en 30 participaciones sociales de 100.000 pesetas de valor nominal cada una. Operaba servicios discrecionales con una flota de entre dos y tres vehículos.

Tabla 14. Flota de Miguel Vallés en 1983, cuando la empresa es traspasada a Fernando Jovaní

VEHÍCULO	AÑO(*)
EBRO 25 PLAZAS	1983
PEGASO 6046/2 48 PLAZAS	1983
PEGASO 60 PLAZAS	1983
MERCEDES-BENZ 15 PLAZAS	1983

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: testimonio de Miguel Vallés, en entrevista oral. Elaboración propia.

En 1992 fue elegida como administradora única de la sociedad María Mercedes Diago. En noviembre de ese año se trasladó el domicilio social a la avenida Papa Luna n.º 36 de Benicarló. En noviembre de 2001 se ajustó el capital social a 18.030 euros, siendo cesada M.^a Mercedes Diago en su cargo y sustituida por Antonio Martínez Sánchez, administrador de Autobuses Antonio, S.L., trasladándose el domicilio social al de esta otra mercantil.

Tras vender sus autobuses en 1998 y ante la falta de relevo generacional, Fernando Jovani continuó trabajando con un microbús hasta su jubilación. Actualmente esta sociedad se encuentra inactiva.

Autocares Cruz: ver Cruz Edo, Marcelo

Autocares Gil Lorenzo: ver Lorenzo de la Rosa, Gil

Autocares Rayem, S.L.

calle del Estatuto, 14 Castelló

Figura en la guía telefónica de 1983,¹²⁸ no habiéndose encontrado más datos sobre la misma.

Autocares Sebastiá, S.L.

calle San Joaquín, 22 Vinaròs

¹²⁷ Páginas Amarillas Castellón 93/94, CETESA, 59 edición, enero de 1993, p. 30.

¹²⁸ Guía telefónica 1983/84...p. 25.

Aunque constituida como sociedad limitada en 1996, Manuel Sebastiá Boldo, camionero de Vinaròs, fue autorizado en 1964 para realizar el servicio de transporte urbano de Vinaròs, compuesto en un primer momento por tres líneas y circulación sólo estival,¹²⁹ servicio que compaginaba con transporte escolar y discrecional.¹³⁰

Tabla 15. Flota de Manuel Sebastiá en 1972

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
SAVA-AUSTIN A-503	(1965)	29 PLAZAS
SAVA 105	1964	14 PLAZAS

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Padrón de automóviles, AMV. Elaboración propia.

A lo largo de los años 80 y 90 siguió compaginando el urbano vinarocense con los servicios discrecionales, contando para ello con una flota de hasta tres vehículos.

Tabla 16. Flota de Manuel Sebastiá antes de su constitución en sociedad

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
BARREIROS VAN HOOL	n.d.	
PEGASO 5237 HISPANO PHOENIX	1992	
PEGASO 5062 A 20+50 PLAZAS	(1966)	EX AMSA

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: testimonio de Alberto Sebastiá, en entrevista oral, Padrón de automóviles, AMV; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

El 2 de enero de 1996 Manuel Sebastiá Boldo, junto con Ramón Sebastiá Boldo y Alberto Sebastiá Sebastiá, constituyeron la mercantil Autocares Sebastiá, S.L., ante el notario Manuel Manzanares Echeguren. El capital quedó fijado en 500.000 pesetas, dividido en 500 participaciones sociales de 1.000 pts. de valor nominal, totalmente suscritas e íntegramente desembolsadas por los tres socios, a razón de 250 participaciones por Ramón Sebastiá, 240 Manuel por Sebastiá y 5 por Alberto Sebastiá. El domicilio se estableció en el propio de Manuel Sebastiá, C/. San Joaquín n.º 22 de Vinaròs.¹³¹ Fueron nombrados administradores mancomunados Manuel y Ramón Sebastiá Boldo, si bien al año siguiente Manuel Sebastiá pasó a ser administrador único.

¹²⁹Acta de la sesión del Pleno del Ayuntamiento de Vinaròs, del 20 de junio de 1973, en *Vinaroz, Semanario de divulgación e informació local*, n.º 853, 28 de julio de 1973, [en línea], http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/103041/Vinaros_853.pdf.txt;jsessionid=AA290E65877C2A44F74F1716205B09FC?sequence=3 (consultado 10 de marzo de 2017).

¹³⁰*Vinaroz, Semanario de divulgación e informació local*, n.º 918, 26 de octubre de 1974. Disponible en línea en: http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/119286/Vinaros_918.pdf?sequence=1 (consultado 10 de marzo de 2017); *Vinaròs, Setmanari d'informació local*, n.º 1112, 6 de octubre de 1979, p. 2, [en línea], http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/121451/Vinaros_1112.pdf?sequence=1; y n.º 1657, 18 de agosto de 1990, p. 22, [en línea], <http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/10234/153050/1/Vinaros1657.pdf> (consultado 10 de marzo de 2017).

¹³¹Estatutos de Autocares Sebastiá, RMC Tomo 815, Sección G, Libro 382, Hoja CS-10.506

En Junta Universal celebrada en julio de 1997 se amplió el capital social en 11.500.000 pesetas, mediante la emisión de 11.500 participaciones sociales de igual valor que las de la anterior serie, suscritas íntegramente por Manuel Sebastíá mediante la aportación a la sociedad del autocar del que era titular. Con esta operación, el capital social quedó fijado en 12 millones de pesetas.

Tabla 17. Flota de Autocares Sebastíá

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 5237 HISPANO PHOENIX	1997 (1992)	EX M. SEBASTIÁ
IVECO EURORIDER 35 BEULAS EUROSTAR E	1997	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: RMC, fichas de matriculaciones, JPT; , entrevistas orales. Elaboración propia.

En Junta Universal celebrada en 1998, Manuel Sebastíá fue cesado en su cargo, nombrándose como administrador único a Alberto Sebastíá Sebastíá, por entonces único socio de la empresa junto con su mujer María José Arnau Fibla.

En 2001, tras alcanzar un acuerdo con la sociedad Autos Mediterráneo, que tres años antes se había hecho cargo del servicio urbano vinarocense, cesó la actividad, incorporándose Alberto Sebastíá a la plantilla de AMSA como jefe de tráfico del área de Vinaròs.¹³²

Pese a ello, la empresa como tal siguió existiendo, hasta que en 2007 fue adquirida por Antonio Trullenque Ginés, que trasladó su domicilio social y transformó su objeto a la promoción y construcción de inmuebles. En 2008 se modificó la denominación de la sociedad, pasando a ser Obras y Contratas 2008, S.L. Tras varios años sin actividad, en 2014 fue dada de baja en el índice de entidades por la Agencia Tributaria.

Autocares y Microbuses R. Miranda: ver Miranda Valero, Rosario

Autocars Manolo, S.L.

paseo Blas de Osanz, 9 Càlig

Autocars Manolo fue una empresa de autobuses de Càlig que realizaba servicios discrecionales con dos autocares, creada por Manuel Bofarrull Pruñonosa, antiguo conductor de Autocares Benicarló, que tras la desaparición de aquella se estableció por su cuenta durante un corto periodo de tiempo.

Fue constituida en Peníscola el 3 de febrero de 1998 ante el notario Manuel Sierra Murcia por el matrimonio de Manuel Bofarrull Pruñonosa y Teresa Díez Díez, y por Vicente Pastor Vivó. El capital social se estableció en 2.018.000 pesetas, dividido en 2.018 participaciones sociales de 1.000 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscrito y desembolsado, en aportaciones dinerarias y no dinerarias, por los tres socios constituyentes a razón de 1.368 por Manuel Bofarrull, 500 por

¹³²Testimonio de Alberto Sebastíá, socio de la empresa, en entrevista oral.

Teresa Díez y 150 por Vicente Pastor. El domicilio social quedó fijado en la vivienda del matrimonio, Paseo Blas de Osanz n.º 9 de Càlig, nombrándose como administradora única a Teresa Díez.¹³³

Inició su actividad con un único autocar, ampliando poco después la flota con un segundo vehículo. En enero de 1999 se confirieron poderes generales a la hija del matrimonio Meritxell Bofarrull Díez, revocando los que, el mes de marzo anterior, se hubieron concedido al socio Vicente Pastor.

En 2002 se acordó ajustar el capital social a 12.128,18 euros, reduciéndose en septiembre a 4.036 euros tras la restitución a los socios, en bienes y en metálico, de parte de sus aportaciones.

El último depósito de cuentas presentado por la sociedad corresponde al ejercicio de 2001, siendo adquirida en 2002 por Autos Mediterráneo, que se hizo cargo del personal y el material móvil. Tras unos años en esa empresa, Manuel Bofarrull se incorporó a la plantilla de Altaba, en la que se jubiló.¹³⁴

Tabla 18. Flota de Autocars Manolo en el momento de su absorción

VEHÍCULO	AÑO
SCANIA K124 CAETANO ENIGMA	1999
IVECO EURORIDER 35 IRIZAR CENTURY II	2000

Fuente: Autos Mediterráneo, S.A. Elaboración propia.

Automóviles Albocàcer-Benicarló

plaza Castelar, 11 y calle Soriano, 15 Benicarló

Son muchas las dudas que rodean a esta sociedad benicarlanda fundada a principios de los años 20, incluso sobre su propia naturaleza jurídica. Se sabe que en noviembre de 1921 se iniciaron en Benicarló diversas gestiones para establecer una línea de viajeros en ómnibus entre esta localidad y Albocàsser por Càlig, Cervera, Sant Mateu y la Salzadella,¹³⁵ estando a finales de año prácticamente ultimados todos los detalles.¹³⁶ Es, pues, razonable suponer que es a esta sociedad a la que se refieren estas noticias, que de tal manera habría sido fundada a finales de 1921.

Sin embargo, en mayo de 1922 fue la empresa Transportes Automóvil en la Plana y Maestrazgo, S.A., de José Soler Oliva, la que solicita autorización para explotar esta misma línea,¹³⁷ iniciando el servicio al mes siguiente.¹³⁸ Por un lado, dados los casi seis meses transcurridos entre ambos hechos (la inminencia en la inauguración de la línea en diciembre de 1921, y la solicitud de Soler de mayo de 1922), cabría pensar que se trata de dos iniciativas diferentes, pero por otro lado, y teniendo en

¹³³Estatutos de Autocars Manolo, RMC, Tomo 910, Sección G, Libro 475, Hoja CS-13.164

¹³⁴Testimonio de Patricia Altaba, administradora de Automóviles Altaba, en entrevista oral.

¹³⁵H. de C, 14 de noviembre de 1921.

¹³⁶H. de C, 14 de diciembre de 1921.

¹³⁷BOP, 5 y 8 de mayo de 1922.

¹³⁸H. de C, 16 de junio de 1922.

cuanta el entusiasmo de la comarca ante la línea de Soler,¹³⁹ da la impresión que no hubiera existido hasta el momento ningún servicio de ómnibus en ese itinerario.

Otro hecho a tener en cuenta es que la única matriculación que consta en la JPT de Castelló a nombre de la empresa Albocácer-Benicarló es la de un Hispano-Suiza de 35 plazas, realizada a finales de 1922, si bien el proceso administrativo de la época solía demorarse bastante en el tiempo.

Tabla 19. Flota de Automóviles Albocácer-Benicarló

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-260	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	35	1922

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

De esta manera, a parte de la mencionada matriculación de un vehículo a nombre de esta sociedad a finales de 1922, la primera referencia explícita a su existencia no se encuentra hasta abril de 1923, cuando anuncian la intención de prolongar el servicio hasta Peníscola en cuanto estuviera arreglada la carretera.¹⁴⁰ Ese mismo año aparece otra noticia en prensa,¹⁴¹ informando de la decisión del Consejo de trasladar la sede a un lugar céntrico de la localidad, para atender mejor a su cada vez mayor número de usuarios. Puesto que en 1922 el domicilio que figura en la ficha de matriculación de la JPT es la calle Soriano, se entiende que la nueva sede corresponde al local de la plaza Castelar. Es conveniente remarcar el hecho que, desde 1923, cuando se tiene clara constancia de la actividad de la sociedad Albocácer-Benicarló,¹⁴² no aparece ninguna referencia más respecto a la explotación por parte de Soler de esta línea, que por su parte refuerza el área de operaciones de la Plana con la línea Borriana-Vila-real-Castelló, a la que adscribe toda su flota.¹⁴³

Tras la entrada en vigor del real decreto de 1924, en septiembre de 1925 HIFE se adjudicó los derechos y material de la línea Albocàsser-Benicarló por 24.001 pesetas.¹⁴⁴ Sin embargo, Albocácer-Benicarló no pudo acreditar convenientemente su personalidad jurídica,¹⁴⁵ por lo que, en 1926, la Junta provincial de transportes no reconoció la transferencia, suspendiéndose el servicio hasta que, finalmente, fue adjudicada en exclusiva a HIFE en 1927.¹⁴⁶ El presidente del Consejo de Administración en 1923 y 1925 era el industrial benicarlando Antonio Romero,¹⁴⁷ el vicepresidente Miguel Traver,¹⁴⁸ y su representante el comerciante José Añó.¹⁴⁹

¹³⁹H. de C, 10 y 18 de mayo de 1922 y 5 de julio de 1922, entre otros sueltos.

¹⁴⁰H. de C, 14 de abril de 1923.

¹⁴¹H. de C, 16 de octubre de 1923.

¹⁴²BOP, 23 de marzo de 1923.

¹⁴³H. de C, 25 de octubre de 1923.

¹⁴⁴H. de C, 15 de septiembre de 1925.

¹⁴⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 16 C3.

¹⁴⁶H. de C, 29 de julio de 1926 y 23 de octubre de 1926.

¹⁴⁷Propietario de una fábrica de chocolates (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 196 y 240).
¹⁴⁸BOP, 23 de marzo de 1923 y 11 de febrero de 1925.

¹⁴⁸BOP, 13 de abril de 1925.

¹⁴⁹Benicarlando propietario de diversos establecimientos en la localidad (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de*

Automóviles Castell: ver Castell Albiol, Antonio

Automóviles de La Barona a Castellón

Hotel la Paz (Puerta del Sol), Castelló

En agosto de 1915 se creó una línea de ómnibus entre Castelló y la Barona,¹⁵⁰ explotada por una empresa de nombre desconocido, pero que tenía su administración en el comercio textil que Antonio Ripollés regentaba en la Puerta del Sol.¹⁵¹ Inició sus actividades el 21 de agosto de 1915 con una expedición diaria de ida y vuelta,¹⁵² pero su existencia fue efímera, pues la noche del 10 de noviembre de ese mismo año se incendió en Almassora el único ómnibus que disponía, del que no existen datos al no estar matriculado. El fuego, que se inició en el depósito de gasolina, calcinó todo el vehículo, aunque sin lamentarse daños personales.¹⁵³

Auto Exprés, S.A.

calle González Chermá, 152 Castelló

A lo largo del verano de 1919, un grupo de propietarios de l'Alcora, Llucena, Zucaina, el Castillo de Villamalefa, Cortes de Arenoso y Onda, entre los que se encuentran Sigfrido Lahoz,¹⁵⁴ Daniel Montón,¹⁵⁵ Ignacio Ibáñez¹⁵⁶ y Cristóbal Mascarós,¹⁵⁷ proyectó crear una empresa para explotar una línea de ómnibus desde la capital hasta Cortes de Arenoso. Para tal efecto lograron reunir a finales de septiembre un capital de 85.000 pesetas,¹⁵⁸ con el que adquirieron al señor Mascarós los derechos y material de la compañía que hasta entonces realizaba la línea, la alcorina Hispano Lucenense.¹⁵⁹ La escritura de cesión se firmó el 23 de diciembre, iniciándose el servicio el 1º de enero de 1920, con los antiguos ómnibus de la Hispano Lucenense.¹⁶⁰

El Consejo de accionistas, estaba presidido por el diputado provincial Joaquín Gómez,¹⁶¹ que

Castellón 1922, pp. 239-240).

¹⁵⁰*H. de C*, 18 de agosto de 1915.

¹⁵¹*H. de C*, 19 y 20 de agosto de 1915.

¹⁵²*H. de C*, 21 de agosto de 1915.

¹⁵³*H. de C*, 11 de noviembre de 1915.

¹⁵⁴Que era el representante en Llucena de la Compañía de Tabacos (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 359).

¹⁵⁵Propietario de la planta eléctrica del Castillo de Villamalefa (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 306).

¹⁵⁶Propietario de una fábrica de lanas y alcalde de Cortes de Arenoso en 1921 (*Guía comercial de Castellón 1921*, Imprenta Armengot, Castelló, 1921, p. 117).

¹⁵⁷Propietario de la Hispano Lucenense, por entonces explotadora de la línea, y posteriormente miembro del Consejo de Administración de HIFE (*H. de C*, 28 de noviembre de 1929).

¹⁵⁸*H. de C*, 27 de septiembre de 1919.

¹⁵⁹*H. de C*, 24 de diciembre de 1919.

¹⁶⁰*H. de C*, 31 de diciembre de 1919.

¹⁶¹*H. de C*, 7 de marzo de 1921.

también era gerente, y secretario Cristóbal Mascarós,¹⁶² sustituido en 1922 por Ignacio Ibáñez.¹⁶³ La empresa, que mantenía delegados del Consejo de Administración en l'Alcora, Lluca (Sigfrido Lahoz) y Cortes (Juan Loras),¹⁶⁴ fijó su domicilio social en la calle González Chermá n.º 152 de Castelló y el garaje en el paseo del Obelisco n.º 18, que acabaría siendo su sede social.¹⁶⁵ En cuanto al personal, se puede citar a Pedro González como administrador e inspector¹⁶⁶.

El 19 de marzo de 1921 celebró Junta General,¹⁶⁷ y el 24 de agosto adquirió su tercer ómnibus —el primero no proveniente de la antigua Hispano Lucenense—. ¹⁶⁸ A este le siguieron otros cuatro Hispano-Suiza de diferentes capacidades:

Tabla 20. Flota de Auto Exprés

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-33	HISPANO-SUIZA 14 HP	n.d.	1920 (1915)	EX HISPANO-LUCENENSE
CAS-50	HISPANO-SUIZA 20 HP	14	1920 (1917)	EX HISPANO-LUCENENSE
CAS-130	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	18	1921	
CAS-150	HISPANO-SUIZA 15/20 HP	12	1921	
CAS-227	HISPANO-SUIZA 30 HP	20	1922	
CAS-283	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	20	1923	
CAS-349	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	20	1923	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En la Junta extraordinaria del 27 de febrero de 1924, se aprobó la ampliación de servicios con los nuevos vehículos.¹⁶⁹ Esta decisión se materializó el 24 de marzo de 1924, al solicitar una nueva línea entre les Useres y Castelló,¹⁷⁰ siendo autorizada en septiembre.¹⁷¹ De esta manera la empresa intentaba hacer frente a la competencia de HIFE, que unas semanas antes había iniciado también este trayecto, adentrándose peligrosamente en su zona de actuaciones.¹⁷² También realizaba recorridos parciales en esta línea, como los estivales entre Castelló y l'Alcora.¹⁷³

En aplicación de la ley de transportes de 1924, que acaba con la libre competencia en la explotación

¹⁶²H. de C, 22 de marzo de 1922.

¹⁶³H. de C, 16 de marzo de 1923.

¹⁶⁴Farmacéutico de Cortes de Arenoso (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón*. 1925, p. 315). H. de C, 1 de enero de 1920.

¹⁶⁵H. de C, 13 de marzo de 1924.

¹⁶⁶H. de C, 20 de marzo de 1920.

¹⁶⁷H. de C, 18 de marzo de 1921.

¹⁶⁸H. de C, 24 de agosto de 1921.

¹⁶⁹H. de C, 18 de febrero de 1924.

¹⁷⁰BOP, 24 de marzo de 1924.

¹⁷¹H. de C, 12 de septiembre de 1924.

¹⁷²H. de C, 3 de marzo de 1924.

¹⁷³H. de C, 11 de octubre de 1926.

de servicios regulares, la línea de Cortes fue solicitada por HIFE. En consecuencia, en octubre de 1926 la Junta Central anuló la concesión de la línea de Cortes y convocó un concurso público para su adjudicación, que fue limitado a HIFE. Ante esta situación, Auto Exprés inició una batalla legal para recuperarla,¹⁷⁴ que resultó finalmente en vano, pues en agosto de 1927, la Junta de Transportes resolvió concedérsela a HIFE, dejando así a Auto-Exprés sin líneas regulares.¹⁷⁵

En la Junta del 27 de marzo de 1927 fue elegido Joaquín Gómez como gerente y Pedro Gómez como presidente y secretario Juan Pallarés.¹⁷⁶ Para la vacante del señor Daniel Montón, fue elegido el alcalde de Zucaina Enrique Sancho Mollá.¹⁷⁷

Pese a todo, la empresa se mantiene en activo, como lo atestiguan la puntual celebración de sus Juntas de Accionistas y su mención en las memorias de la Cámara de Comercio.¹⁷⁸ La sociedad se disolvió el 22 de marzo de 1936, siendo Joaquín Gómez el presidente de la comisión liquidadora.¹⁷⁹ El 8 de diciembre de 1936 la comisión de cultura del Ayuntamiento de Castelló propuso al Pleno la incautación del antiguo garaje de Auto Exprés, «para instalar en el mismo los servicios municipales que sean necesarios».¹⁸⁰

Autos Alci Rodríguez, S.L.

travesía calle Comercio, nave 9, P.I. Mijares, Almassora

Conductor de Joaquín Rodríguez, Alcibiades Rodríguez se estableció por su cuenta a finales de los años 80, realizando servicios discrecionales en autocar. El 4 de enero de 1993 se constituyó, ante el notario Francisco Lapuerta Fenollosa, la sociedad limitada Autos Alci Rodríguez, por los hermanos Alcibiades Rodríguez Fernández y Adela Rodríguez Fernández. El capital social se fijó en 13.500.000 pesetas, representado en 135 participaciones sociales de 100.000 pesetas de valor nominal, suscrito por ambos socios a razón de 1 participación, en metálico, por parte de Adela Rodríguez y 134 participaciones, dinerarias y no dinerarias, por parte de Alcibiades Rodríguez.

El señor Rodríguez fue nombrado administrador único, y el domicilio social fue establecido en la calle San Luis n.º 197.¹⁸¹ Disponía por entonces la sociedad de los dos autocares aportados por Rodríguez, con los que realizaba servicios discrecionales, a los que se fueron sumando otros en los años siguientes, incluyendo un minibús, hasta alcanzar la media decena de unidades en activo en el año 2007. En cuanto a los carroceros, Alci se decantaba por los modelos Irizar y Noge, sobre

¹⁷⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 17, Exp. 21 C4.

¹⁷⁵H. de C, 31 de agosto de 1927.

¹⁷⁶H. de C, 11 de marzo de 1927.

¹⁷⁷H. de C, 28 de marzo de 1927. Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 515.

¹⁷⁸H. de C, 12 de febrero de 1928, 21 de febrero de 1929, 16 y 30 de marzo de 1930, 19 de marzo de 1931, 2 de noviembre de 1931, 9 de marzo de 1933 y 20 de diciembre de 1933. *Memoria Anual 1931*, p. 145, AHCCCS.

¹⁷⁹H. de C, 13 de marzo de 1936.

¹⁸⁰Actas de Pleno del Ayuntamiento de Castelló, sesión de 8 de diciembre de 1936, AHMC.

¹⁸¹Estatutos de Alci Rodríguez, S.L., RMC, Tomo 629, Sección G, Libro 196, Hoja CS-5220

bastidores principalmente Scania.

Tabla 21. Flota de Autos Alci Rodríguez en el momento de su constitución

Nº	VEHÍCULO	AÑO(*)
10	SCANIA K 112 NOGE XALOC II	1993 (1987)
20	PEGASO 5037 N	1993 (1979)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Estatutos de Autos Alci Rodríguez, S.L., RMC. Elaboración propia.

En 2001 el capital social se red denominó, ajustándose en 81.136,35 euros, y en 2005 se trasladó el domicilio social al polígono industrial Mijares, travesía calle Comercio nave 9, de Almassora. Por entonces Alci Rodríguez se dedicaba al transporte discrecional, realizando también servicios de transporte escolar y laboral. Por áreas de negocio, el discrecional representaba antes del cese de actividad un 55% de su facturación; el escolar un 35% y el laboral un 10%.¹⁸² Para la prestación de estos servicios disponía de una flota de tres autobuses y un minibus, y de una plantilla de tres trabajadores en 2015.

La marcha de la sociedad nunca fue del todo regular, arrastrando desde mediados de los 90 diversos ejercicios con pérdidas, que se fueron remontando con algunos vaivenes a lo largo de los últimos años de la década y los primeros de 2000. El volumen de negocio, sin embargo, registró un incremento moderado que se aceleró a partir de 2005, en que se superó el medio millón de euros de facturación, alcanzando los registros máximos en el año 2007.

La crisis económica iniciada en 2008 supuso un duro golpe para la empresa, que debía hacer frente a unos elevados gastos de amortización con un gran descenso de la facturación. Estos desequilibrios, que le originaron severas pérdidas en 2008, se fueron corrigiendo durante los últimos años al suspender las inversiones en renovación de flota y reducir la plantilla en prácticamente un 50%. Pero todas estas medidas de ajuste no impidieron que se sucedieran los ejercicios con pérdidas. En los últimos parecía haberse recuperado ligeramente la facturación y retornar a las cifras positivas, con unos ingresos netos de 319.000 € y unos beneficios de 9.569 euros en el ejercicio 2015. Sin embargo, la sociedad debía afrontar una necesaria renovación de la flota. La incertidumbre sobre su futura viabilidad y la jubilación de su titular llevó al cese de actividad y extinción de la sociedad en 2017.¹⁸³ Alcibiades Rodríguez falleció durante la realización de esta tesis, en abril de 2019.

Autos Sierra de Espadán

Eslida

¹⁸²Alci Rodríguez, [en línea], <http://www.alcirodriguez.es/> (consultado 15 de marzo de 2017, actualmente ya no existe la web).

¹⁸³Fuente: SABI, [en línea].

En el registro de matriculaciones de la JPT aparece en 1922 un ómnibus Hispano-Suiza a nombre de esta sociedad, seguramente para la explotación de la línea a la estación de Nules. Sin embargo, no consta ninguna solicitud de autorización de servicios a su nombre, ni se han encontrado más referencias.

Tabla 22. Flota de Autos Sierra de Espadán, S.A.

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-188	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	20	1922

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Autos Vallduxense, S.A.: ver Autos Vallduxense, S.L en anexo 2.2.

Autos Villahermosa, S.A.

calle Herrería, 3 Villahermosa y Cazadores, 5 Castelló

José Catalán Bea, vecino de Villahermosa, solicitó en agosto de 1927 establecer una línea de viajeros entre Villahermosa y Castelló, con dos Berliet de seis plazas.¹⁸⁴ En noviembre de 1928 hay constancia de actividad en la línea,¹⁸⁵ con Ángel Galobar Latorre de conductor. Fue adjudicada definitivamente por la Junta Central en julio de 1928.¹⁸⁶

En 1928 solicita una línea entre Castelló y Sant Joan de Moró.¹⁸⁷ Tras celebrarse aquel mes de julio un concurso restringido entre los diversos postores,¹⁸⁸ fue adjudicada a HIFE. En enero de 1931 era presidente H.V. Ibáñez y secretario M. Hernández, celebrándose Junta a final de mes para renovar el Consejo de Administración. Supuestamente, en aquella Junta fue nombrado presidente M. Hernández y secretario V. Ibáñez.

En octubre de ese mismo año se producen una serie de dimisiones, convocándose para el 1 de diciembre de 1931 una Junta General Extraordinaria con carácter de urgencia, para cubrir las vacantes del consejo de administración y resolver la difícil situación económica que atraviesa la sociedad. Era tesorero accidental Roberto Segarra, y secretario accidental V. Ibáñez.

A lo largo de 1932 se suceden diversas personas en los cargos de dirección: en enero era gerente Vicente Catalán Bea¹⁸⁹ y presidente E. García, mientras que en marzo ya figura José Catalán Bea como presidente,¹⁹⁰ que hacía las veces de conductor.¹⁹¹ Continuaron asimismo los problemas financieros, siendo una de las empresas de menor recaudación de la provincia, con 11.206 pesetas

¹⁸⁴BOP, 16 de agosto de 1927.

¹⁸⁵H. de C, 27 de noviembre de 1928.

¹⁸⁶BOP, 1 de diciembre de 1928.

¹⁸⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 6 C9.

¹⁸⁸BOP, 26 de julio de 1928.

¹⁸⁹H. de C, 23 de enero de 1932.

¹⁹⁰H. de C, 7 de noviembre de 1932.

¹⁹¹H. de C, 5 de noviembre de 1935.

en 1933 y 19.334 pts en 1934.¹⁹²

En noviembre de 1939 la línea fue transferida a HIFE.¹⁹³

Tabla 23. Flota de José Catalán Bea

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-1013	BERLIET 16 HP	6	1926	CAMIÓN MIXTO
CS-1523	BERLIET 18 HP	6	1929 (1928)	CAMIÓN MIXTO
CS-2265	BROCKWAY 24 HP	21	1930	
CS-2326	GMC 24 HP	21	1931	
V-9177	GMC 20 HP	25	1932 (1929)	
V-9060	CHEVROLET 20 HP	14	1933 (1929)	
CS-2980	RENAULT 21 HP	23	1937 (1934)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 284 y 288. Elaboración propia.

Aznar Tena, Celestino

Vilafranca

Tratante de caballerías, fundó en 1907 un taller de medias que posteriormente se convertiría en la conocida fábrica de Marie Claire. Pese a que su trayectoria como industrial textil excede el ámbito de este trabajo,¹⁹⁴ cabe reseñar que en julio de 1920 solicitó establecer un servicio mixto de pasajeros y mercancías entre su localidad y Castelló,¹⁹⁵ aprovechando supuestamente el vehículo con el que comenzó a transportar los calcetines, medias y géneros de punto que fabricaba. Prestaba el servicio alternativamente, con salida de Vilafranca y regreso de Castelló al día siguiente.

Los servicios de camión de Celestino Aznar, así como los de Enrique Tena, figuran en la Guía Comercial de 1922,¹⁹⁶ pero ya no en la de 1925, al adjudicarse el servicio hasta Castelló de HIFE. Asimismo no constan nuevas iniciativas en el sector del transporte, ni registros en la JPT.

Ballester Ferreres, Vicente

Cervera del Maestre

Ordinario de Cervera del Maestre,¹⁹⁷ solicitó en septiembre de 1923 establecer un servicio de

¹⁹²Memoria Anual 1933, y Memoria Anual 1934, AHCCS.

¹⁹³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 28 C6.

¹⁹⁴Se puede consultar una cumplida biografía suya en la web del Ayuntamiento de Vilafranca: "Marie Claire, S.A.", Ajuntament de Vilafranca, [en línea], http://www.ajuntamentdevilafranca.es/nuevaweb/?page_id=146 (consultado 19 de abril de 2017).

¹⁹⁵BOP, 16 de julio de 1920.

¹⁹⁶Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 483.

¹⁹⁷Realizaba en 1922 un viaje diario a Benicarló y Vinaròs (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*,

viajeros entre su municipio y Vinaròs -por Càlig y Benicarló- con un ómnibus Fiat de 23 plazas.¹⁹⁸ Para llevar adelante tal empresa contó con el apoyo de socios de la localidad, como el farmacéutico Joaquín Cuartiella Jiménez.¹⁹⁹

Tabla 24. Flota de Vicente Ballester

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-384	FIAT 25 HP	23	1923

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Con la aplicación del reglamento de transportes de 1924 la línea fue suprimida e integrada en la de Albocàsser-Benicarló, de HIFE.²⁰⁰ En la guía de 1925 figura como servicio de diligencias, de Ballester Ferreres.²⁰¹

Belenguer Escoín, Luis

avenida del Lledó, 34 Castelló

Transportista castellonense, en activo al menos desde principios de los años 50 con un servicio de transportes generales de mercancías.²⁰² En 1961 adquirió un microbús Peugeot, con el que prestaba servicio discrecional de viajeros,²⁰³ satisfaciendo aquel año una cuota de impuesto industrial de 229,28 pesetas²⁰⁴. También disponía de un taxi de cuatro plazas.²⁰⁵ Vendió el microbús en 1967, no encontrándose más referencias.

Tabla 25. Flota de Luis Belenguer

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)
M-163401	TAXI 4 PLAZAS	(1957)
CS-18374	PEUGEOT D3 13 PLAZAS	1961

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3910 Exp. 17265; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Bellés Mateu, José

calle Tarragona, 2 Castelló

Transportista castellonense. Los primeros datos hallados se remontan a 1975, cuando figura como socio fundador de Autocares Amat, realizando viajes para la agencia Tirado. En 1983, como Viajes

p. 293).

¹⁹⁸BOP, 28 de septiembre de 1923.

¹⁹⁹H. de C, 17 de diciembre de 1924.

²⁰⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 16 C3.

²⁰¹Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 70.

²⁰²Victoriano De la Torre, *Carnet-Castalia*, p. 204.

²⁰³Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3785.

²⁰⁴Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

²⁰⁵Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3910 Exp. 17265.

Castellón, realizaba los desplazamientos del C.D. Castellón.²⁰⁶ En 1986 creó Viajes Equus, y en 1993 adquirió Autocares Meseguer, sociedad de la que actualmente sigue siendo gerente.

Tabla 26. Flota de José Bellés en Viajes Castellón

VEHÍCULO	AÑO
MERCEDES-BENZ O303 AYATS APOLO II	1983

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Bellés Puchol, Vicente

Vilanova d'Alcolea

De Vilanova d'Alcolea, solicitó en octubre de 1920 establecer un servicio mixto de pasajeros y mercancías entre su localidad y Castelló, con un camión Fiat.²⁰⁷ No aparece en guías comerciales.

Tabla 27. Flota de Vicente Bellés

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-101	FIAT 30 HP	8	1920

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Beltrán García, Emilio

la Vall d'Uixó

Antiguo ordinario de la Vall d'Uixó,²⁰⁸ solicitó en septiembre de 1928 establecer un servicio regular de viajeros entre la Vall d'Uixó y Moncofa, ofreciendo realizar dos expediciones diarias con dos Chevrolet de 16 asientos.²⁰⁹

Durante el verano de 1931 se le autorizó finalmente realizar este servicio, aunque sólo durante la temporada estival.²¹⁰ En septiembre de aquel año inauguró un servicio de viajeros entre su localidad y València,²¹¹ aprovechando que la legislación permitía el establecimiento de servicios regulares de ferias y mercados. Concurría a todos los mercados que se celebraban en València y localidades cercanas con un Reo de 22 plazas matrícula V-12291, conducido por Lorenzo Climent Palmer.²¹² El servicio se suspendió el 13 de octubre del mismo año, al chocar el ómnibus en Sagunt, en un terrible accidente.²¹³

En 1932 se autorizaron servicios de clase B entre la Vall y Moncofa a Emilio Beltrán Tur y Emilio

²⁰⁶*Mediterráneo*, 8 de diciembre de 1983.

²⁰⁷*H. de C*, 21 de octubre de 1920.

²⁰⁸Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 43.

²⁰⁹*BOP*, 25 de septiembre de 1928.

²¹⁰Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 1243.

²¹¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 14 C10.

²¹²*H. de C*, 12 de septiembre de 1931 y 14 de octubre de 1931.

²¹³*H. de C*, 13, 14 y 16 de octubre de 1931.

Boix Allepúz, Hilario

la Jana

Ordinario de la Jana, realizaba en 1922 dos viajes semanales a Vinaròs.²¹⁵ En 1924 dio el salto al transporte mecánico, solicitando en abril autorización para realizar un servicio mixto de mercancías y pasajeros entre la Jana y Vinaròs, con un camión-berlina.²¹⁶ Con la aplicación de la ley de transportes de 1924, esta línea fue suprimida en 1925 e integrada en la de Vinaròs-Morella, adjudicada a HISUMA.²¹⁷

Tabla 28. Flota de Hilario Boix

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-466	FORD 22 HP	7	1924

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Bort Pastor, Francisco

calle Pelayo, 5 y plaza Isabel la Católica, 30 Castelló

Transportista de Castelló, matriculó en 1960 un autocar Pegaso de 41 plazas, que vendió en 1971. Con él realizaba servicios discrecionales, pagando en 1961 689,36 pesetas de impuesto industrial.²¹⁸

Tabla 29. Flota de Francisco Bort

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO
CS-15984	PEGASO Z-404 41 PLAZAS	1960

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3604; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Bou Edo, José

calle Orfebres Santalineu, 8 Castelló

Taxista y transportista castellonense,²¹⁹ regentó entre 1961 y 1964 un negocio de transporte discrecional de pequeños grupos en microbús, realizando también viajes largos, como a Lourdes. Pagaba en 1961 290,43 pesetas de impuesto industrial.²²⁰ En 1964 abandonó la actividad al resultarle poco rentable, ya que no podía competir en precios con autobuses de mayor capacidad, y

²¹⁴Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 5 C9 y Sig. 23, Exp. 19 C10.

²¹⁵Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 338.

²¹⁶BOP, 7 de abril de 1924.

²¹⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 1 C1.

²¹⁸Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

²¹⁹Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3910 Exp. 15020.

²²⁰Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

la generalización del automóvil había hecho que la demanda de este tipo de servicios para pequeños grupos fuera cada vez menor.²²¹

Tabla 30. Flota de José Bou Edo

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)
CS-17608	TAXI	(1961)
CS-19885	EBRO 22 PLAZAS	1961
CS-22805	SAVA 20 PLAZAS	1962

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Bover Miralles, Vicente

Vinaròs

Transportista carretero de Vinaròs,²²² realizaba en 1920 un servicio de carruaje entre su localidad y Sant Carles de la Ràpita.²²³ En marzo de 1925 solicitó establecer servicio de viajeros con tracción mecánica en dicha línea.²²⁴ A finales de aquel mes se inició el servicio con un ómnibus de 14 plazas, con el que realizaba una expedición diaria.²²⁵ Con la adjudicación en 1927 de la línea Vinaròs-Tortosa a la Hispano del Ebro de los hermanos Esquerré, el servicio a Sant Carles quedó incluido en aquella.²²⁶

Tabla 31. Flota de Vicente Bover

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
B-15276	FORD 16 HP VERDERA	14	1924

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Padrón de automóviles, AMV. Elaboración propia.

Brisa Ramada, Vicente

calle Moreras, 1 Gátova

Transportista de Gátova, en septiembre de 1953 le fue adjudicada la concesión Gátova-Llíria (V-401), convalidando la que por entonces ya explotaba.²²⁷ En 1969 la transfirió a favor de La Gatovense, S.L.

²²¹ *Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

²²² Fue concejal en el Ayuntamiento de Vinaròs en 1900 (Enrique Mhartin y Guix, *Guía Oficial de la provincia de Castellón para 1900*, p 293). Según un artículo de Juan Bover Puig, Vicente Bover Miralles fue carnicero en la segunda década del siglo XX (Vinaroz, *Semanario de divulgación e información local*, nº 906, 3 de agosto de 1974, p. 4, [en línea], <http://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/119210>, consultado 17 de mayo de 2017).

²²³ "Comerç", *Vinapèdia* (blog), 13 de abril de 2014, [en línea], <http://www.vinapedia.es/categoria-3/comerc/> (consultado 17 de mayo de 2017).

²²⁴ *BOP*, 6 de marzo de 1925.

²²⁵ *H. de C*, 25 de marzo de 1925.

²²⁶ Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 15 C3.

²²⁷ *BOE*, 16 de septiembre de 1953.

Tabla 32. Flota de Vicente Brisa

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
TE-848	FORD 22 HP	20	(1930)	VICENTE MARÍN
CAS-382	HISPANO-SUIZA 22 HP	20	1955 (1923)	EX HIFE
CS-2459	CHEVROLET 20 HP	18	(1931)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: BOE, 16 de septiembre de 1953; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Cálig Auto Exprés: ver Compañía Española de Nuestra Señora del Socorro

Canós Fortea, Bautista: ver Canós Gozalbo, Bautista y Ribés García, Salvador

Canós Gozalbo, Bautista y Ribés García, Salvador; Canós Fortea, Bautista

calle Rochera, 11 Borriana

Carreteros de Borriana, Bautista Canós Gozalbo y Salvador Ribés García, de la empresa Canós y Salvador explotaban a principios de los años 20, y en exclusiva,²²⁸ una línea de carruajes entre Borriana, la estación de ferrocarril de la Compañía del Norte y Nules.²²⁹

En marzo de 1927, ante la competencia que les surgió en el servicio de la estación por parte del ómnibus de Ernesto Cervellera,²³⁰ decidieron adquirir dos coches Ford para hacer frente a la nueva situación.²³¹ El 31 de marzo de 1927 consiguieron autorización de la Junta de Transportes para realizar esta línea, destinando los dos Ford de 14 plazas,²³² y dejando los carruajes para el tramo hasta Nules.²³³ También se les autorizó para realizar servicios discrecionales.²³⁴

En el verano de aquel año se acrecentó la competencia entre Canós y Salvador y su rival Cervellera, cuando este estableció, a finales de junio, un servicio de ómnibus entre Borriana y el Grau, coincidente con el del tranvía OGC.²³⁵ Canós y Salvador no tardaron en reaccionar, y el 30 de junio la Junta de Transportes autorizó a Salvador Ribés para realizar servicio de viajeros en este mismo itinerario.²³⁶ Ese mismo verano Canós y Salvador optaron también a la línea Borriana-Nules,²³⁷ aunque finalmente fue adjudicada a otro postor.²³⁸

²²⁸H. de C, 24 de marzo de 1927.

²²⁹Juan Peris Torner, "Castellón, diligencias y autobuses", *Compartir conocimientos* (blog). H. de C, 13 de abril de 1927.

²³⁰H. de C, 1 de marzo de 1927.

²³¹H. de C, 24 de marzo de 1927.

²³²H. de C, 31 de marzo de 1927.

²³³H. de C, 31 de marzo de 1927.

²³⁴H. de C, 23 de abril de 1927.

²³⁵H. de C, 25 de junio de 1927 y Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, p. 104.

²³⁶H. de C, 2 de julio de 1927.

²³⁷BOP, 5 de mayo de 1928.

²³⁸H. de C, 2 de julio de 1927.

Esta situación de competencia se prolongó hasta mayo de 1928, cuando Canós y Salvador adquirieron la empresa de Ernesto Cervellera con todo su material, pasando a explotar en exclusiva todas las líneas urbanas y periurbanas de Borriana salvo la de les Alqueries de Santa Bàrbera, de Vicente Garí Boix.²³⁹

A lo largo de los años 30, se adquirieron un buen número de turismos y ómnibus, con los que se prestaron tanto servicios regulares como de taxi. Sin embargo, la gran mayoría de ellos no sobrevivieron a la Guerra Civil. Posteriormente se llevaron a cabo renovaciones de flota en los años 40 y 60, aunque sus coches siguieron siendo popularmente conocidos como "la carraca". Según la Memoria de la Cámara de Comercio de 1935, Canós facturó aquel año 4.096 pesetas por las dos líneas en explotación, concretamente 2.125 por la de la estación y 1.971 por la del puerto.²⁴⁰

Tabla 33. Flota de Canós durante la preguerra

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-1149	BUICK 21 HP	5	1926	
CS-1224	FORD 16 HP	14	1927	
CS-1227	FORD 16 HP	14	1927	
CS-1281	FORD 16 HP	14	1927	
CS-1213	FORD 16 HP	14	1928 (1927)	EX E. CERVELLERA
V-5520	FORD 17 HP	14	1928 (1927)	EX E. CERVELLERA
CS-1889	MARQUETTE 21 HP	5	1929	
CS-2298	CITROËN 17 HP	20	1931	
CS-2304	CITROËN 17 HP	20	1931	
CS-2361	FIAT 17 HP	7	1931	
CS-2396	DIAMOND 17 HP	28	1931	
CS-2487	FIAT 17 HP	6	1932	
CS-2615	FORD 8 HP	4	1932	
CS-1893	FIAT 17 HP	7	1934 (1929)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Censos electorales 1931-1939, AHCCCS; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 178. Elaboración propia.

Tras la suspensión de actividades que supuso la contienda, en 1939 ya había reanudado sus servicios con algunos de los coches de la tabla,²⁴¹ y en 1947 realizaba seis expediciones diarias de

²³⁹H. de C, 8 de mayo de 1928 y 22 de diciembre de 1932.

²⁴⁰Memoria Anual 1935, p. 230, AHCCCS.

²⁴¹Mediterráneo, 26 de julio de 1939.

ida y vuelta entre Borriana y el Grau.²⁴²

Tabla 34. Flota de Canós en la postguerra

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
	CS-1149	BUICK 21 HP	5	1926	
	CS-2487	FIAT 17 HP	6	1932	
	CS-1145	UNIC 15 HP	16	1939 (1926)	EX LACORTE
5	CS-3610	CHEVROLET 22 HP PRADES	20	1939	
	CS-3756	ZIS-5	35	1940	
	V-12824	DIAMOND T 24 HP	26	1942 (1932)	
	CS-4119	HISPANO-SUIZA 20 HP	6	1946	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2339; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 404. Elaboración propia.

Estaba por entonces al frente el hijo de Bautista Canós Gozalbo, Bautista Canós Fortea, con domicilio en la calle Generalísimo nº 11 de Borriana.²⁴³ En mayo de 1956 se le adjudicó definitivamente la línea Estación-Borriana-Grau y Port (V-1106), quedando afectos a la misma los coches CS-1145, CS-3610 y V-12824. Con ellos se realizaban siete expediciones diarias a la estación y seis al Grau y Port, que se incrementaban hasta las doce en verano.²⁴⁴ A estas se sumaban los servicios de taxi, que también prestaba,²⁴⁵ así como la línea regular entre Borriana y les Alqueríes de Santa Bàrbera, que venía operando como concesión municipal con dos expediciones diarias.²⁴⁶

Todas las líneas de Canós, pero especialmente la del Grau, eran muy concurridas aunque con un fuerte carácter estacional, llegando a producirse aglomeraciones durante el verano. Tal era la demanda en el servicio del Grau, que tras la suspensión del tranvía a vapor en este tramo en 1956 (circunstancia que coincidió con la adjudicación definitiva de la línea a Canós),²⁴⁷ se tuvo que restablecer en agosto de 1961 para absorber la demanda de tráfico.²⁴⁸

Según los registros de Hacienda, Canós disponía entonces de los siguientes coches con una oferta de aproximadamente 133 plazas sentadas, y una antigüedad media de 25 años, pagando por todo

²⁴²Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1947*, p. 236.

²⁴³Relación de empresas de viajeros encuadradas en el Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones en 1959, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197, Exp. IA-118.

²⁴⁴BOE, 28 de mayo de 1956.

²⁴⁵*Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560 y Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 468.

²⁴⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 225, Exp. 6498.

²⁴⁷Juan Peris Torner, "El tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón de la Plana 1888-1963, y el ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana", en Inmaculada Aguilar Civera (Coord.), *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Plana*, p. 109

²⁴⁸*Mediterráneo*, 10 de agosto de 1961.

ello un total de 7.160 pesetas de impuesto industrial.²⁴⁹

Tabla 35. Flota de Canós en 1961

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
	CS-1149	BUICK 21 HP	5	1926	
	CS-2487	FIAT 17 HP	6	1932	
	CS-1145	UNIC 15 HP	16	1939 (1926)	EX LACORTE
5	CS-3610	CHEVROLET 22 HP PRADES	20	1939	
	CS-3756	ZIS-5	35	1940	
	V-12824	DIAMOND T 24 HP	26	1942 (1932)	
	V-20924	FORD BB	CAMIÓN	1952 (1947)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3843; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 404 y 716. Elaboración propia.

En enero de 1962 Bautista Canós Fortea solicitó, como prolongación de la concesión Estación de Borriana-Borriana-Grau y Port, de la que era adjudicatario, el servicio Estación de Borriana-les Alqueries,²⁵⁰ siéndole adjudicado el 26 de junio de 1963.²⁵¹ Disponía por entonces de una flota de cuatro autobuses,²⁵² con chóferes como Miguel Isidro Ruiz Fernández.²⁵³ En 1964 un coche de la empresa se vio involucrado en un accidente mientras realizaba el servicio, chocando contra un árbol de la carretera del Port, resultando heridos de distinta gravedad diversos viajeros.²⁵⁴

Tabla 36. Incorporaciones a la flota de Canós en la década de los 60

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
CS-24892	PEGASO 6040	41	1962	
CS-3798	ZIS-5	21+6	1962 (1941)	EX AMSA
CS-33124	PEGASO 5061	26	1964	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En 1967 la empresa de Canós fue absorbida por la Hispano del Cid, S.A., solicitando Bautista Canós Fortea el traspaso a favor de esta mercantil de la concesión. Dicho traspaso fue autorizado el 30 de enero de 1968 por la Dirección General de Transportes Terrestres,²⁵⁵ desapareciendo la empresa Canós tras 40 de actividad.

²⁴⁹Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3843, Exp. 32.

²⁵⁰BOP, 20 de enero de 1962.

²⁵¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Exp. 7360, Caja 350.

²⁵²Mediterráneo, 1 de febrero de 1963.

²⁵³Mediterráneo, 27 de junio de 1964.

²⁵⁴Mediterráneo, 27 de junio de 1964.

²⁵⁵BOE, 2 de julio de 1968.

Capdevila Grifo, Miguel

calle San Jaime, 241 Almassora

Empresario individual domiciliado en Almassora, fue conductor de la empresa de José María Ramos y constituyó, junto con éste, Juan Pérez y Marcelo Cruz la sociedad limitada Mijumar, de la que fue nombrado gerente. Tras la disolución de esta en 1987 se estableció por su cuenta, continuando con la línea de Almassora correspondiente al servicio de La Consolación heredado de Ramos, además de otros servicios discrecionales. Aproximadamente en 2005 se integró en Domingo Bus, donde permaneció hasta su jubilación.²⁵⁶

Tabla 37. Flota de Miguel Capdevila

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 6042 CISCAR	1983 (1970)	MIJUMAR
PEGASO 5035 AYATS DIANA	(1978)	EX JUAN PÉREZ
PEGASO 5035 N AYATS	(1979)	
PEGASO 5231 NOGE XALOC II	(1989)	
VOLVO B12B ANDECAR VIANA	1998	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Testimonio de Miguel Capdevila, en entrevista oral, Estatutos de Mijumar, S.L., RMC; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Casaña Babiloni, Pedro

calle San Vicente, 74 Castelló

Empresario castellonense, solicitó en junio de 1923 establecer un servicio de ómnibus entre Borriana y Castelló con un Ford de 14 plazas,²⁵⁷ siendo autorizado en septiembre.²⁵⁸ En noviembre de aquel mismo año solicitó otro entre Onda y Nules, con el mismo vehículo.²⁵⁹ No se vuelven a encontrar referencias a este empresario, que no solicita ninguna concesión a partir de 1924.

Tabla 38. Flota de Pedro Casaña

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-339	FORD 22 HP	14	1923

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

²⁵⁶Testimonio de Miguel Capdevila, en entrevista oral.

²⁵⁷BOP, 29 de junio de 1923.

²⁵⁸H. de C, 4 de septiembre de 1923.

²⁵⁹BOP, 28 de noviembre de 1923.

Cases Julve, José

¿Morella?

Fue autorizado por la Junta Provincial de Transportes de Castelló en febrero de 1927 a realizar el servicio entre Alcañiz y Morella, en el tramo correspondiente a la provincia de Castelló.²⁶⁰ Al parecer dicho servicio fue suspendido en enero de 1930.²⁶¹

Castell Albiol, Antonio

calle Mayor, 27 Peníscola

Antonio Castell Albiol regentaba en 1922 una carnicería en Peníscola.²⁶² Quizá para diversificar su actividad, quizá como consecuencia de su actividad comercial, en junio de 1924 solicitó autorización para establecer una línea de viajeros entre su localidad y Vinaròs con un Ford de 14 plazas,²⁶³ que le fue concedida el 18 de octubre.²⁶⁴ Diez días después el Gobierno Civil le impuso una multa de 50 pesetas por no disponer de automóviles de reserva.²⁶⁵

En aplicación de la ley de transportes de 1924, en 1925 solicitó la exclusiva en esta línea, tanto de por sí como a través de la sociedad Automóviles Castell,²⁶⁶ siéndole adjudicada en diciembre de 1926.²⁶⁷

Tabla 39. Flota de Antonio Castell

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CAS-491	FORD 22 HP VERDERA	14	1924
T-3626			(1930)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT, Censos electorales, AHCCCS. Elaboración propia.

En 1927 se le retiró la concesión por infringir el reglamento, al intentar transferirla ilegalmente a Cayetano Verdadera Fornet.²⁶⁸

Catalá Novella, Genaro

calle Enmedio, Castellnovo

Natural y vecino de Castellnovo, solicitó en enero de 1925 establecer una línea de viajeros entre

²⁶⁰H. de C, 3 de enero de 1927.

²⁶¹H. de C, 25 de enero de 1930.

²⁶²Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 405.

²⁶³BOP, 2 de junio de 1924.

²⁶⁴H. de C, 18 de octubre de 1924.

²⁶⁵H. de C, 28 de octubre de 1924.

²⁶⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 10 C7.

²⁶⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 11 C9.

²⁶⁸H. de C, 2 de julio de 1927 y Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 11 C9.

Almedíjar y la estación de Segorbe con un camión-berlina Ford,²⁶⁹ siéndole concedida en octubre de 1926.²⁷⁰ También explotaba una línea entre València y su Grau,²⁷¹ si bien este extremo no consta en AGA. Según la Memoria de la Cámara de Comercio de 1931, tuvo que satisfacer un importe de 58,46 pesetas como impuesto por recaudación.²⁷² En mayo de 1932 suspendió el servicio de Almedíjar-Segorbe sin explicación,²⁷³ no encontrándose más referencias.

Tabla 40. Flota de Genaro Catalá

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-2539	FORD 22 HP	n.d.	(1925)
CS-1807	CHEVROLET 20 HP SEDÁN	5	1929

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 73. Elaboración propia.

Catalán Bea, José: ver Autos Villahermosa

Cazador Carpi, Francisco: ver Hispano-Plana-Castellón

Cervellera Castro, Ernesto

calle Oliveros, 19 Borriana

No se le conoce actividad anterior. En febrero de 1927 obtiene autorización de la Junta de Transportes para establecer un servicio entre Borriana y su estación férrea con un Ford de 14 plazas. De esta manera, comienza a hacerle competencia a los carruajes de Bautista Canós y Salvador Ribés, que hasta entonces habían explotado en exclusiva dicho itinerario con tracción sangre.

Tabla 41. Flota de Ernesto Cervellera

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-1213	FORD 16 HP	14	1927
V-5520	FORD 17 HP	14	1927

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

A finales de aquel mismo mes, Canós y Salvador reaccionan y son autorizados también a realizar esta línea con tracción mecánica,²⁷⁴ con lo que Cervellera inaugura a mediados de junio un nuevo servicio de Borriana al Grau,²⁷⁵ compitiendo directamente con el tranvía a vapor, aprovechando las

²⁶⁹BOP, 26 de enero de 1925.

²⁷⁰H de C, 25 de noviembre de 1926 Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 9 C2.

²⁷¹H. de C, 11 de mayo de 1932.

²⁷²Memoria Anual 1933, p. 174, AHCCCS.

²⁷³H. de C, 11 de mayo de 1932.

²⁷⁴H. de C, 31 de marzo de 1927.

²⁷⁵H. de C, 25 de junio de 1927.

deficiencias de este.²⁷⁶ De nuevo Canós y Salvador reaccionaron rápidamente y a finales de mes fueron autorizados para explotar también este itinerario.²⁷⁷

Esta situación de fuerte competencia se prolongó hasta mayo de 1928, cuando Canós y Salvador adquirieron todos los derechos y material de Ernesto Cervellera, que se retiró del negocio y abandonó Borriana,²⁷⁸ a pesar de haber solicitado a principios de aquel mismo mes la concesión de una línea estación-Grau.²⁷⁹

Cifre, Frailand Jaques

Iglesia 9, Rossell; Generalísimo 87, Ulldecona; Hospital 19, Vinaròs

Frailand (o Froilán) Jaques Cifre, casado con la ulldeconense María Castell Vericat, era a principios de los años 20 un destacado empresario, titular de los Almacenes Froilán Jaques, de la Sénia, dedicados a los tejidos y confecciones.²⁸⁰ Sus intereses comerciales se extendían por la zona limítrofe entre Castelló y Tarragona que marcan los municipios de Rossell, la Sénia y Ulldecona, donde también llegó a disponer de tienda.²⁸¹ Gozaba al parecer de una desahogada posición económica, que le permitió convertirse en uno de los pioneros de la automoción de la comarca, como relata la revista *Rails* en su nº 12.²⁸²

En junio de 1927 inauguró una línea entre la Sénia y Vinaròs, con una expedición de ida y vuelta diaria.²⁸³ En diciembre de 1928 consiguió la adjudicación en exclusiva de la línea Ulldecona-la Sénia,²⁸⁴ que probablemente explotó con el coche T-1691, y en 1937 se expandió por la comarca al adquirir los derechos y material de la concesión Rossell-Ulldecona-Vinaròs,²⁸⁵ de Verge y Fenollosa, y con ella los ómnibus CS-1617 y T-4420, comenzando así la explotación de esta nueva línea.²⁸⁶

Durante la Guerra Civil le fueron requisados siete autobuses, de los que sólo pudo recuperar dos.²⁸⁷ Acabados los combates en la zona del Ebro, con el frente republicano roto a la altura de Vinaròs y toda la comarca ya bajo control franquista, Cifre pudo restablecer los servicios,²⁸⁸ prestados con los

²⁷⁶Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, p. 104.

²⁷⁷*H. de C*, 2 de julio de 1927.

²⁷⁸*H. de C*, 8 de mayo de 1928.

²⁷⁹*BOP*, 5 de mayo de 1928.

²⁸⁰Joaquín Celma Querol, "Las fiestas de mayores de 1930-2000", *Lo Senienc*, nº 397, abril de 2014, p. 17.

²⁸¹*Diario Oficial del Ministerio de Marina*, 14 de julio de 1941, [en línea], http://www.bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=127719 (consultado 4 de abril de 2017).

²⁸²Francesc Itarte i Vericat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", pp. 81-83.

²⁸³*H. de C*, 1 de junio de 1927.

²⁸⁴*La Vanguardia*, 12 de febrero de 1928 y Xavier Flórez, "Froilan Jaques Cifre", *Empresas Autobuses Líneas*, [en línea].

²⁸⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 22 C5.

²⁸⁶Francesc Itarte i Vericat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", p. 85.

²⁸⁷Francesc Itarte i Vericat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", p. 84.

²⁸⁸*Mediterráneo*, 1 de octubre de 1938.

ómnibus recuperados y con un Chevrolet CS-3624 matriculado en mayo de 1939. La mayoría de ellos fueron carrozados en los talleres de carpintería de Antonio Prades Cortiella, en la Sénia.²⁸⁹ En algunas matriculaciones realizadas en la Jefatura de Castelló, figuran como domicilios la calle Mayor n.º 33 y la ronda Mijares n.º 17 de la capital de la Plana.

Tabla 42. Flota de Cifre hasta 1939

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
T-1691	n.d.	n.d.	(1926)	
T-3124	DODGE 22 HP	22	(1929)	
T-4678	CHEVROLET	n.d.	(1934)	
CS-1617	UNIC 13 HP	12	1937 (1929)	EX F. FENOLLOSA
T-4420	CHEVROLET 20 HP	22	1937 (1932)	EX VERGE Y FENOLLOSA
CS-3624	CHEVROLET 22 HP	22	1939	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Francesc Itarte i Veritat y Joan Josep Garrut i Callarisa, “Apunts per a la història de l'automoció a Ulldesona”, *Raïls*, n.º 12, 1998, pags. 75-97; Censos electorales, AHCCCS; “Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera”, en AGA, Fondo Obras Públicas, IDD (04)084, 1924-1950; fichas de matriculaciones, JPT; *BOP*, 5 de mayo de 1928. Elaboración propia.

Sin embargo, Cifre aparece por entonces domiciliado en Ulldesona, como concesionario de la línea Rossell-Vinaròs, por la Sénia y Ulldesona.²⁹⁰ En 1952 le fue adjudicada definitivamente dicha concesión (V-155 la Sénia-Ulldesona) y en 1953 la V-317 (Rossell-Vinaròs).²⁹¹ En 1955 solicitó también un servicio entre la Sénia y Morella, como prolongación de la V-155, que le fue denegado.²⁹² Era conocida la empresa como “Autocares Jaques” o como “Empresa F. Jaques”.

En 1958 Cifre solicitó una línea entre Castell de Cabres y la Sénia, por la Pobla de Benifassar, demanda que apoyaron los ayuntamientos de la Pobla de Benifassar, Fredes y el Ballestar en octubre de aquel año.²⁹³ Por entonces Cifre disponía de un local en Vinaròs, en la calle Hospital n.º 19. Los coches adscritos a aquella dirección eran los de la tabla, con una oferta de aproximadamente 54 plazas sentadas, y una antigüedad media de 15 años, pagando por todo ello un total de 597,60 pesetas de impuesto industrial.²⁹⁴

En 1962 se había incorporado a la empresa Froilán Jaques Esteve, a cuyo nombre se matricularon algunos autobuses según consta en la JPT. Aquel año se adquirió un Nazar de 34 plazas, contando

²⁸⁹Victòria Almuni i Balada, *La Sénia, societat i economia*, Onada Edicions, Benicarló, 2009, p. 47

²⁹⁰*La Vanguardia*, 30 de noviembre de 1952 y Xavier Flórez, “Froilan Jaques Cifre”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

²⁹¹*BOE*, 29 de noviembre de 1952 y 18 de abril de 1953.

²⁹²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 234, Exp. 6562.

²⁹³Solicitud de los ayuntamientos de Fredes, el Ballestar y la Pobla de Benifassà para que se concenda la línea solicitada por Cifre, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343 Exp. IA-85 bis y Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 348, Exp. 7347.

²⁹⁴Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

por entonces con una flota de cuatro vehículos,²⁹⁵ a los que se sumó en agosto de 1964 un Barreiros AEC de 41 plazas, que se acabó de carrozar en los talleres de Ayats.²⁹⁶

Tabla 43. Flota de Cifre en 1961

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
3	CS-3624	CHEVROLET 22 HP	22	1939
	CS-4522	FORD HÉRCULES	32	1953

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3843; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Tabla 44. Incorporaciones a la flota de Cifre en los años 60

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-22989	NAZAR SERIE A	34	1962
n.d.	BARREIROS-AEC AYATS	41	1964

Fuentes: Francesc Itarte i Veritat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", *Rails*, nº 12, 1998, pags. 75-97; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Por aquellos años, se agregaron a la concesión algunas líneas que completaron la red de Cifre por la comarca, concretamente la demandada Castell de Cabres-la Sénia, adjudicada en diciembre de 1964,²⁹⁷ y la prolongación hasta Rossell de la línea la Sénia-Ulldecona, solicitada en agosto de 1964 y concedida en 1966.²⁹⁸ Según el artículo de *Rails*,²⁹⁹ la prestación del servicio de Castell de Cabres no duró mucho, pues al poco tiempo de inaugurarse, el coche, el Chevrolet CS-3624, cayó por un barranco, abandonándose la línea. El autobús, en cambio, fue reparado, como consta en los registros de la JPT, instalándose un motor Barreiros en 1967, con el que permaneció en activo hasta 1970.

Como otras concesionarias de varios servicios regulares, en diciembre de 1967 solicitó la unificación de los servicios de transporte por carretera de los que era titular:³⁰⁰ la Sénia-Ulldecona-Rossell, Rossell-Vinaròs y la Sénia-Castell de Cabres. Dicha unificación no fue autorizada hasta prácticamente una década después, cuando la empresa ya había pasado a manos de HIFE.³⁰¹

En 1971 la empresa fue adquirida por Salvador Nicolás Sorolla, a cuyo favor se solicitó el traspaso de las concesiones, siendo autorizado por la Dirección General de Transportes Terrestres en enero de 1972.³⁰² El señor Nicolás explotó dichas concesiones durante un periodo de tres años, traspasándolas en 1975 a la Hispano de Fuente En Segures.³⁰³

²⁹⁵*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

²⁹⁶Francesc Itarte i Vericat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", p. 97.

²⁹⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)61, Caja. 348, Exp. 7347 y *BOE*, 7 de diciembre de 1964.

²⁹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)84, Caja 545, Exp. 8507.

²⁹⁹Francesc Itarte i Vericat y Joan Josep Garrit i Callarisa, "Apunts per a la història de l'automoció a Ulldecona", p. 93.

³⁰⁰*BOP*, 19 de diciembre de 1967.

³⁰¹Xavier Flórez, "Froilan Jaques Cifre", *Empresas Autobuses Líneas*, [en línea].

³⁰²*BOE*, 19 de enero de 1972.

³⁰³*BOE*, 3 de abril de 1975.

Chidomi Pizzamillo, Federico

calle Piedad, 16 Betxí

Natural de Milán y vecino de Betxí, en mayo de 1927 solicitó la exclusiva en la línea entre el empalme de Cuchareros, en la carretera Nules-Eslida, y el apeadero del tranvía O.G.C de Betxí, ofreciendo explotarla con un Ford de 14 plazas,³⁰⁴ matriculado a nombre del también vecino de Betxí Rafael Mollán Personat. El 30 de junio de aquel año la Junta Provincial de Transportes se la adjudicó provisionalmente,³⁰⁵ pero aquel mismo mes de diciembre transfirió los derechos de explotación a favor de HIFE.³⁰⁶

Tabla 45. Flota de Federico Chidomi

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-932	FORD 22 HP	14	1926

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Chiva Granell, Narciso

calle Navarro Reverter, 8 Segorbe

Taxista segorbino y propietario de un garaje,³⁰⁷ a finales de octubre de aquel año la Junta de Transportes le autoriza para realizar servicios de clase D.³⁰⁸ Fue uno de los fundadores en 1927 de la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez.

En 1936 era el representante en Segorbe de la marca Ford,³⁰⁹ disponiendo para ello de un concesionario y estación de servicio construidos sobre la finca Quinzá.³¹⁰ En la Guía Comercial de 1948 figura como taxista y propietario de un garaje en Segorbe,³¹¹ solicitando en octubre de aquel año un visado de taxi.³¹²

Tabla 46. Flota de Narciso Chiva

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-2612	STAR 15/16 HP TORPEDO	4	1925 (1924)
CS-1152	CHEVROLET 17 HP	19	1926

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 82. Elaboración propia.

³⁰⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 26 C6.

³⁰⁵*H. de C*, 2 de julio de 1927.

³⁰⁶Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, p. 109.

³⁰⁷*Anuario-Guía 1929*, p. 261.

³⁰⁸*H. de C*, 23 de octubre de 1926.

³⁰⁹*Anuario-Guía 1936*, p. 401.

³¹⁰Testimonio de Narciso Chiva Ibáñez, por publicación en Facebook, 25 de septiembre de 2017.

³¹¹Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, p. 269 y *Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560.

³¹²Solicitud de un visado de taxi por Narciso Chiva Granell, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343, Exp. IA-72.

Compañía Española de Nuestra Señora del Socorro (Càlig Auto Exprés)

calle Purísima, Càlig

Miguel Tormo Alberich, benicarlando avecindado en Càlig,³¹³ donde desarrolló su actividad empresarial y política,³¹⁴ era gerente de la Compañía Española de Nuestra Señora del Socorro, de la que también formaba parte Vicente Bayarri Cuartero.³¹⁵ Ambos socios solicitaron, en febrero de 1929, una línea mixta entre Càlig y Vinaròs con un camión-berlina Ford.³¹⁶ Inauguró el servicio en junio de aquel mismo año, realizando dos expediciones diarias.³¹⁷

Tabla 47. Flota de Miguel Tormo

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-1781	FORD 17 HP	8	1929

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En agosto de 1931 se autorizó a Miguel Tormo a establecer un servicio clase B entre Cervera y Vinaròs, por Càlig, ante la demanda de los municipios y la negativa de HIFE e HISUMA a realizar recorridos parciales entre estas localidades.³¹⁸ La recaudación obtenida por la explotación de estos servicios fue en 1933 de 7.295 pesetas.³¹⁹

En enero 1932 aparece en prensa la creación de una nueva empresa, denominada Càlig Auto Exprés, que anuncia la prestación de diversas expediciones en esta línea, en combinación con los diversos trenes.³²⁰ Puesto que existe en AGA un expediente para la autorización de un servicio clase B entre ambas localidades en aquellas mismas fechas, a nombre de Miguel Tormo Alberich, se deduce que Càlig Auto Exprés era el nombre de la empresa del señor Tormo.³²¹ Empleaba dos Ford de 8 plazas, y hacía de conductor Miguel Tormo Esbrí.³²²

Tras la Guerra Civil desapareció el servicio,³²³ aunque no se encuentra constancia de actividad desde 1934.

³¹³Benicarló Actual, nº 53, octubre de 1975, p. 17, [en línea], <http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/15855/oct+75-1.pdf.txt?jsessionid=4D7C96A6EFA37768579F3FCDBD02BFE0?sequence=4> (consultado 19 de mayo de 2017).

³¹⁴Exportador de productos agrícolas y concejal en 1925 (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 298).

³¹⁵Empresario de Càlig, regentaba una abacería y una empresa de transportes (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 298).

³¹⁶BOP, 23 de febrero de 1929.

³¹⁷H. de C, 18 de junio de 1929.

³¹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 1 C10.

³¹⁹Memoria Anual 1933, p. 224, AHCCS.

³²⁰H. de C, 23 de enero de 1932.

³²¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 1 C10.

³²²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 1 C10.

³²³Solicitud de los ayuntamientos de Càlig y Cervera para que se restablezca el servicio existente antes de la guerra, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-194.

Conde Segarra, Antonio

Vilafamés

Hermano seguramente del primer presidente de la Caja Rural de Vilafamés,³²⁴ solicitó en 1927 establecer un servicio de viajeros clase B entre Vilafamés y Castelló.³²⁵ No constan matriculaciones a su nombre en la JPT.

Confianza, S.A., La

Vinaròs

Empresa vinarocense, constituida a principios de 1918. Fue su gerente el destacado político local Felipe Ferrer Flos, líder del Partido Liberal Democrático y alcalde de Vinaròs en diversos periodos de la Restauración.³²⁶

El 30 de enero de aquel año La Confianza se adjudicó la conducción de correo entre Vinaròs y Morella por 200 pesetas menos que HISUMA,³²⁷ iniciando el 1 de marzo un servicio también de viajeros entre estas localidades, que explotaba de forma provisional con un automóvil de 3 plazas,³²⁸ en competencia asimismo con la empresa morellana.

Debido tanto a las nevadas como a la escasez de carburante como consecuencia de la I Guerra Mundial, el servicio se suspendió en diversas ocasiones durante aquel invierno, una circunstancia que afectó de manera similar al resto de empresas de la provincia.³²⁹

Durante la primavera La Confianza incrementó su flota con nuevos ómnibus Hispano-Suiza, adquiriendo un 15/20HP de 15 plazas en abril,³³⁰ al que se sumó un 30/40 para 22 pasajeros en mayo. Durante el recorrido de prueba de este último vehículo tuvo lugar un incidente al chocar el automóvil contra una locomotora que venía de Alcanar. Afortunadamente no hubo que lamentar más que un faro roto y un guardabarros abollado.³³¹

Tras esta ampliación de la flota, La Confianza lanzó un nuevo desafío a HISUMA al prolongar sus servicios hasta Forcall,³³² lo que obligó a esta empresa a adoptar poco después la misma decisión.³³³ Según afirmaba la sociedad, era norma de conducta de La Confianza «esmerarse en el mejor

³²⁴"Història sobre Caixa Rural Vilafamés", Grupo Cooperativo Cajamar, [en línea], <https://www.grupocooperativocajamar.es/caixaruralvilafames/va/comun/informacion-corporativa/sobre-caixaruralvilafames/historia/> (consultado 23 de mayo de 2017).

³²⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (4)84, Sig. 22, Exp. 2 C9.

³²⁶En la Guía Comercial de 1925 (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, pp. 493 y 502) figura además como oficial del ayuntamiento y propietario del café Universal. Se pueden consultar unas notas biográficas en Agustín Delgado Agramunt, *Vinaròs, sus hombres, sus nombres*, Antinea, Vinaròs, 1996, tomo II, pp. 346-347.

³²⁷*H. de C*, 30 de enero de 1918.

³²⁸*H. de C*, 2 de marzo de 1918.

³²⁹*H. de C*, 15 de marzo de 1918.

³³⁰*H. de C*, 23 de abril de 1918.

³³¹*H. de C*, 13 de mayo de 1918.

³³²*H. de C*, 18 de mayo de 1918.

³³³*H. de C*, 25 de junio de 1918.

servicio público, dando cuantas facilidades le sean dables», agradeciendo la denuncia de cualquier deficiencia para esta fuera subsanada de inmediato.³³⁴

En septiembre fueron autorizados dos coches de esta compañía,³³⁵ y se recibió otro Hispano-Suiza 30/40 HP ómnibus-torpedo, con capacidad para 20 personas en el interior, tres en la parte delantera y cuatro en el techo,³³⁶ que posteriormente fue matriculado con la placa CAS-54 y autorizado para 25 plazas.³³⁷

Tabla 48. Flota de La Confianza

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-51	HISPANO-SUIZA 30 HP	21	1918
CAS-52	HISPANO-SUIZA 20 HP	14	1918
CAS-54	HISPANO-SUIZA 30/40 HP TORPEDO	25	1918

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Pese a las expectativas de la empresa que todas estas adquisiciones demuestran, y las buenas cifras de tráfico que al parecer gozaban sus expediciones –sus ómnibus se llenaban constantemente, como indicaba la prensa–³³⁸ no se encuentran nuevas referencias a esta empresa, y el 15 de noviembre de 1918 HISUMA recuperó en exclusiva la conducción de viajeros y correspondencia entre Vinaròs y Morella.³³⁹

Cortés Montesinos, Manuel

calle Primo de Rivera, 1 Teresa

Tabla 49. Flota de Manuel Cortés

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
CS-1597	CHEVROLET 16 HP	2	1928	CAMIÓN
CS-1832	CHEVROLET 20 HP	19	1929	
CS-2401	CHEVROLET 20 HP	20	1931	

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Industrial y político de Teresa,³⁴⁰ adquirió varios vehículos entre finales de los años 20 y principios de los 30. Hacía de conductor su hijo Vicente Cortés.³⁴¹ En 1929 se le autorizó a realizar servicios

³³⁴H. de C, 7 de junio de 1918.

³³⁵H. de C, 14 de septiembre de 1918.

³³⁶H. de C, 19 de septiembre de 1918.

³³⁷H. de C, 27 de septiembre de 1918.

³³⁸H. de C, 19 de septiembre de 1918.

³³⁹H. de C, 15 de noviembre de 1918 y 26 de noviembre de 1918.

³⁴⁰Fabricante de aguardientes y alcalde de la localidad en 1925 (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, pp. 438-439).

³⁴¹H. de C, 23 de agosto de 1933.

de clase B entre su localidad y València,³⁴² que tuvieron que suspenderse en 1934 en aplicación de la legislación en vigor. A mediados de la década vendió la flota a Martínez Segarra.

Cruselles Julve, Pascual

Alcalà de Xivert

En el verano de 1926, se intentó establecer un servicio de viajeros entre Alcalà de Xivert y Alcossebre, barajándose la combinación con la línea de Vilanova para su prolongación hasta Torreblanca.³⁴³ Se inició la circulación el 10 de julio con un ómnibus de 11 plazas carrozado por Verdera y adquirido por el señor Cruselles que realizaba dos viajes diarios, según se indica en el suelto de prensa.³⁴⁴

Teniendo en cuenta que en la Guía Comercial de 1925 figura el comerciante Pascual Cruselles Sancho como propietario de diversos establecimientos en la localidad³⁴⁵, resulta razonable suponer que la iniciativa de esta línea corrió a cargo de este empresario, de quien Pascual Cruselles Julve sería seguramente su hijo.³⁴⁶

Al mes siguiente de iniciarse el servicio, la Junta de Transportes le sancionó con 100 pesetas por carecer de licencia para el transporte público de viajeros,³⁴⁷ aunque continuó con el servicio durante aquel verano.³⁴⁸

Cruz Edo, Marcelo

calle Pintor López, 15 Castelló

Empresario individual domiciliado en Castelló. Conductor de Altaba, realizaba para esta empresa el transporte escolar del colegio de Las Carmelitas de Castelló. En 1983 constituyó, junto con otros socios, Mijumar, S.L., continuando con el servicio de Carmelitas por su cuenta, aunque dentro de esta sociedad, además de otros servicios discrecionales. Tras la disolución de Mijumar en 1987, se estableció como autónomo con el mismo servicio. En 2005 abandonó la actividad, vendiendo los autobuses a HICID, centrándose desde entonces en el sector del mármol, como administrador de la empresa Mármoles Cruz Folch, S.L.³⁴⁹

³⁴²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 22 C10.

³⁴³H. de C, 6 de julio de 1926.

³⁴⁴H. de C, 10 de julio de 1926.

³⁴⁵Tienda de comestibles, estanco y pandería (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 219).

³⁴⁶También tuvo relación con José Santamaría Bort y Autos Mediterráneo en 1927 (H de C, 18 de noviembre de 1927).

³⁴⁷H. de C, 9 de agosto de 1926.

³⁴⁸H. de C, 14 de agosto de 1926.

³⁴⁹Fuente: SABI, [en línea].

Tabla 50. Flota de Marcelo Cruz

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
EBRO 26 PLAZAS	1983 (1969)	MIJUMAR
PEGASO 6046/1	(1985)	
DAF SB3000 VAN HOOL	(1986)	
MAN NOGE TEIDE	1994	
IVECO EURORIDER NOGE TOURING	1998	
IVECO A59.12 CARBUS IRATI	1999	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Entrevistas orales, fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Cuevas Bellés, José: ver Autos Mediterráneo, S.A en anexo 2.2.

Ecroyd Neild, Russell y Lavall, Baltasar

calle Moyano, 2 Castelló

Pese a no tratarse de un servicio de ómnibus, la importancia de esta empresa en cuanto a que fue la primera de la provincia en ofrecer servicios de automóviles de alquiler merece dedicarle unas líneas, máxime cuando, además, estableció servicios regulares a Benassal durante los veranos de 1912 y 1913.

A principios de febrero de 1912, un mecánico de bicicletas, propietario de un taller en la trasera del Teatro Principal, el cuáquero inglés Russell Ecroyd Neild³⁵⁰ y su encargado Baltasar Lavall, de Castelló, anunciaron la creación en la capital de un servicio de automóvil de alquiler por kilómetros tanto para itinerarios urbanos como a pueblos cercanos.³⁵¹ Contaban para tal efecto con un *landaulet* Ford con matrícula CAS-11,³⁵² que estrenaron el día 12 de aquel mes con ocasión de un bautizo, transportando al neófito y los padrinos.³⁵³ Tres días después inauguraron oficialmente el

³⁵⁰Cuya singular biografía se puede ampliar en los siguientes enlaces: Óscar Pérez Silvestre, “En memòria de Alfred R. Ecroyd Russell”, *Artanapèdia* (blog), febrero de 2013, [en línea], <https://artanapedia.files.wordpress.com/2013/02/alfred-ecroyd-llibret-eslida-2008.pdf>; Manuel De León, “Las congregaciones de Denia y Castellón”, *Protestante digital* (blog), 16 de abril de 2015, [en línea], http://protestantedigital.com/blogs/35887/las_congregaciones_de_denia_y_castellon; Óscar Pérez Silvestre, “Llegendes de la serra d’Espadà (V): les narracions d’Elisa Pérez Rodríguez (1912)”, *Espadàniques* (blog), 3 de noviembre de 2015, [en línea], <http://espadaniques.blogspot.com/2015/11/>; Juan Carlos Usó, “El Abstemio y la «Liga Antialcohólica Española» (1910-1915): Una cruzada frustrada”, *Imaginaria*, [en línea], <http://www.imaginaria.org/abstemio.htm> (consultados 12 de abril de 2017).

³⁵¹*H. de C*, 6 de febrero de 1912.

³⁵²Tipo de carrocería de carruajes y posteriormente de automóviles, versión reducida del *landau* o landó, con pescante cubierto y capota trasera plegable. Según se desprende de la publicidad de la época, estos automóviles estaban dotados con 6 asientos y su precio variaba desde el modelo básico de 7.800 pts. hasta el de gran lujo de 9.750 pesetas (*H. de C*, 26 de enero de 1913).

³⁵³*H. de C*, 12 de febrero de 1912.

servicio con un paseo por la ciudad, al que acudieron los principales representantes de la prensa.³⁵⁴ Durante la primavera anunciaron su intención de realizar también servicios hasta Benassal,³⁵⁵ para lo cual adquirieron otro vehículo, matrícula CAS-17. Estos itinerarios se realizaron desde el 1º de julio hasta septiembre,³⁵⁶ y al parecer gozaron de bastante éxito.³⁵⁷ En enero de 1913 pusieron en circulación un tercer vehículo, matrícula CAS-20.³⁵⁸

En mayo de ese año Baltasar Lavall dejó de formar parte de la empresa,³⁵⁹ quedando al frente en solitario Ecroyd Neild,³⁶⁰ que anunció para el verano entrante un servicio de tres viajes semanales a Benassal, además de los habituales servicios de alquiler,³⁶¹ que aquel verano tuvieron ya la fuerte competencia del ómnibus de Gerardo Roig y Cía, la futura HIFE.³⁶²

Baltasar Lavall, por su parte, se estableció a mediados de julio en el nº 8 de la calle Herrero, con un taller de reparación de bicicletas y alquiler de automóviles, el "Garage Moderno".³⁶³ A finales de junio del año siguiente se convirtió en el representante de la Hispano-Suiza en Castelló,³⁶⁴ inaugurando el 1º de julio un servicio de auto de alquiler, con un Hispano-Suiza matrícula CAS-30.³⁶⁵

La competencia del ómnibus en los servicios regulares a la Font d'en Segures acabó aquel verano con los ofrecidos por los automóviles de Ecroyd y Lavall, subsistiendo únicamente los servicios de alquiler.

Russell Ecroyd colaboró con la empresa Hispano-Suiza Lucenense, que explotaba la línea de ómnibus entre Castelló y Lluçenà.³⁶⁶ A mediados de la década inauguró un nuevo garaje en la calle Escultor Viciano esquina Luis Vives;³⁶⁷ un edificio que, aún hoy, es conocido como el "Garaje del Inglés",³⁶⁸ y constituyó la empresa Automóviles Castellonenses S. A. Baltasar Lavall, por su parte, acabó instalando su taller en el nº 4 de la calle Asensi, donde siguió prestando el servicio de automóviles de alquiler.³⁶⁹ Un sector al que, tiempo después, se les sumaron otros chóferes como

³⁵⁴H. de C, 15 de febrero de 1912.

³⁵⁵H. de C, 24 de abril de 1912.

³⁵⁶H. de C, 1 de julio de 1912.

³⁵⁷H. de C, 29 de julio de 1912.

³⁵⁸H. de C, 11 y 21 de enero de 1913.

³⁵⁹H. de C, 24 de mayo de 1913.

³⁶⁰H. de C, 26 de mayo de 1913.

³⁶¹H. de C, 9 de junio de 1913.

³⁶²H. de C, 30 de junio de 1913.

³⁶³H. de C, 12 de julio de 1913.

³⁶⁴H. de C, 20 de junio de 1914.

³⁶⁵H. de C, 23 de junio de 1914.

³⁶⁶Revista de Castellón, nº 68, diciembre de 1914, p. 19, [en línea], http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/2723/Rev_cs_1914_68.pdf?sequence=3 (consultado 19 de abril de 2017).

³⁶⁷Veú de la Plana, 13 de mayo de 1916, p. 8 y Anuario Guía 1924, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1924, p. 113.

³⁶⁸Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, p. 60.

³⁶⁹H. de C, 25 de octubre de 1916.

Francisco Fabra³⁷⁰ o Toribio Delíbano,³⁷¹ precursores de los taxis actuales.³⁷² Por último, cabe mencionar que, en 1921, Baltasar Lavall inauguró la primera autoescuela de la provincia.³⁷³ En 1925 su taller figura ya a nombre de su viuda.³⁷⁴

Tabla 51. Flota de R. E. Neild y B. Lavall, años 1912-1920

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
CAS-11	FORD 16/25 HP LANDAULET	6	1912	RUSSELL ECROYD NEILD
CAS-14	DELAHAYE 20 HP	4	1912	RUSSELL ECROYD NEILD
CAS-17	DELAHAYE 12 HP	6	1913	RUSSELL ECROYD NEILD
CAS-21	FORD 20 HP	5	1913	BALTASAR LAVALL
CAS-30	HISPANO-SUIZA 15 HP	6	1914	BALTASAR LAVALL
CAS-37	FORD 16 HP	4	1915	RUSSELL ECROYD NEILD
CAS-43	HISPANO-SUIZA 10 HP	4	1916	BALTASAR LAVALL
CAS-92	CITROËN 10 HP	4	1920	BALTASAR LAVALL

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Edo Alcón, Joaquín

¿Castelló?

Solicitó en noviembre de 1923 establecer un servicio de viajeros entre Albocàsser y Castelló, de circulación los lunes, jueves y sábados, con un vehículo matrícula B-11643.³⁷⁵

Esteban Gallén, Aurelio

calle San José, 49 Onda

Propietario de un garaje en Onda,³⁷⁶ en mayo de 1927 solicitó establecer una línea de viajeros entre Ayódar y Onda con un Ford de 14 plazas,³⁷⁷ siendo autorizado aquel mismo mes y definitivamente en abril de 1928.³⁷⁸ Asimismo, en abril y mayo de 1927, se le autorizó para establecer también servicios de alquiler.³⁷⁹

³⁷⁰H. de C, 8 de abril de 1919.

³⁷¹H. de C, 21 de enero de 1913. Hijo del popular cochero del mismo nombre, sobre el que el habla en un artículo de *Mediterráneo*, 11 de mayo de 2014. También en Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, pp. 472-473.

³⁷²Las primeras licencias de automóviles de alquiler con taxímetro se concedieron en 1927 a favor de Francisco Fabra Agut, Toribio Delíbano Segura, Eduardo Nicolau Castell, Joaquín Escura Forcada y Eustasio Flors Cruz (*H de C*, 9 de febrero de 1927).

³⁷³*Guía comercial de Castellón 1921*, p. 8 y H de C, 31 de diciembre de 1920.

³⁷⁴Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 131.

³⁷⁵BOP, 5 de noviembre de 1923.

³⁷⁶*Anuario Guía 1929*, p. 261.

³⁷⁷BOP, 21 de junio de 1927.

³⁷⁸H. de C, 28 de mayo de 1927 y expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 26 C6.

³⁷⁹H. de C, 23 de abril de 1927 y 28 de mayo de 1927.

Explotó la línea durante la primera mitad de los años 30, facturando en 1933 6.164 pesetas.³⁸⁰ En diciembre de 1935 transfirió sus derechos y material a favor de Antonio Furió.³⁸¹ Tras la Guerra Civil, siguió de taxista en Onda con un Unic 13 HP.³⁸²

Tabla 52. Flota de Aurelio Esteban

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-1177	UNIC 11 HP	14	1927	
CS-1862	FORD 17 HP	15	1929	
CS-1398	UNIC 13 HP	6	1933 (1928)	TAXI

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Manuel Galver relaciona este transportista con la empresa popularmente conocida como “El dátíl”,³⁸³ afirmando que realizaba la línea de Ayódar con un ómnibus marca Latil. Sin embargo, en el registro de la JPT, Esteban Gallén figura como propietario de un Ford, mientras que el único ómnibus Latil está a nombre de Pascual Guarque, por lo que se deduce que es a este a quien se referían con tal apodo.

Excursiones Parra: ver Parra García, Agustín

Expreso Segorbina, S.L.

calle Bailén, n.º 2 entlo. València

A lo largo de los años 20, Segorbe y los municipios de sus alrededores vieron surgir numerosas iniciativas empresariales de transportes mecánicos por carretera, protagonizadas por pequeños emprendedores que iniciaron la explotación de líneas aprovechando la legislación liberal del momento. Segorbinos como Heliodoro Gil Vilache, José María Martínez Navarro, Manuel Traver, Inocencio Montaña Laffarga o Narciso Chiva Granell aparecen durante la primera mitad de la década en los registros de Tráfico y en el BOP, como propietarios de ómnibus, con los que explotaban algunas líneas de viajeros por la comarca: Segorbe-Estación, Navajas-Cueva Santa o incluso Segorbe-Sagunt, que fue la segunda línea de la provincia en competir directamente con el ferrocarril.³⁸⁴

La aplicación en 1924 del nuevo Reglamento de Transportes vino a cambiar el marco legislativo del

³⁸⁰Memoria Anual 1933, p. 224, AHCCCS.

³⁸¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 26 C6.

³⁸²Relación de taxistas en 1948, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197. También en *Anuario General del Automóvil 1946*, p. 127) y *AAnuario Automovilista de España 1950*, p. 560.

³⁸³Manuel Galver, "El dátíl, el plátano y Onda", *Onda Notícies* (blog), 18 de octubre de 2010, [en línea], <http://www.articulos.ondanoticias.es/2010/10/el-datil-el-platano-y-onda.html> (consultado 18 de mayo de 2017).

³⁸⁴*H. de C*, 3 de diciembre de 1920 y 6 de diciembre de 1920.

sector, pasando de un modelo de libre competencia y total libertad de establecimiento y supresión de líneas a un nuevo modelo concesional. Esta legislación acabó con la situación de libre -y en algunos casos feroz- competencia entre empresas, lo que llevó a muchas a su extinción o a su absorción por las que resultaron concesionarias.

Una de las soluciones por la que algunos empresarios optaron para subsistir y poder presentarse con opciones a los concursos públicos fue la de asociarse con otros de la zona, y esto fue precisamente lo que hicieron Ángel Montaña Laffarga,³⁸⁵ José María Martínez Navarro,³⁸⁶ Rafael Pérez Guillermo,³⁸⁷ Inocencio Montaña Bosch³⁸⁸ y Narciso Chiva Granell,³⁸⁹ que el 20 de julio de 1927 constituyeron ante el notario Felicísimo de Castro y Santos la sociedad regular colectiva Montaña, Pérez, Chiva y Martínez. Esta sociedad, que ya venía operando de hecho desde meses atrás, era conocida popularmente (y legalmente después) como la Expreso Segorbina.³⁹⁰ Se constituyó, pues, en sociedad con un capital social de 10.000 pesetas,³⁹¹ el domicilio se fijó en el particular del propio señor Montaña, en la calle Colón nº 71 de Segorbe, disponiendo además de despacho de billetes en el nº 31 de la misma calle, en el comercio de Francisco Herrero.³⁹² Se estipuló inicialmente una duración de la sociedad de 20 años.³⁹³

A esta sociedad aportaron los diferentes socios las concesiones de las que habían resultado adjudicatarios, así como el material móvil afecto a las mismas, como se indica en la tabla. En cuanto a las concesiones, José M.^a Martínez aportó la de Navajas-Cueva Santa, que explotaba desde 1921, y que les fue definitivamente concedida en octubre de 1926.³⁹⁴ A esta se sumó la línea entre Segorbe y València, por Sagunt,³⁹⁵ adjudicada a Juan Bautista Montaña y aportada por su hermano Ángel una vez le fue concedida a aquel, en la que establecieron recorridos parciales hasta Sagunt.³⁹⁶ La administración y gerencia de la sociedad recayó de forma solidaria en los socios Ángel Montaña y Rafael Pérez.

³⁸⁵Comerciante segorbino, propietario de una abacería (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón*. 1925, p. 429), hermano del posadero y transportista Inocencio Montaña Laffarga.

³⁸⁶Cochero segorbino y propietario de la hospedería La Esperanza (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón* 1922, pp. 428 y 430). En de julio de de 1927 fue autorizado por la Junta Provincial de Transportes para realizar servicios de clase D (*H. de C*, 1 de agosto de 1927).

³⁸⁷Concesionario en Segorbe de la General Motors (*Anuario-Guía* 1929, p. 261), se le autorizó en de noviembre de 1935 establecer un servicio de viajeros de clase B entre Chóvar y Soneja. Ejercía también de taxista en Segorbe (AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3966 Exp. 8011).

³⁸⁸Posadero segorbino, realizaba una línea entre Segorbe y la estación del ferrocarril (*BOP*, 7 de marzo de 1924).

³⁸⁹Narciso Chiva era el representante en Segorbe de la marca Ford, mientras que su primo Rafael Pérez Guillermo, lo era de la General Motors. (*Anuario-Guía* 1929, p. 261).

³⁹⁰*Mediterráneo*, 29 de enero de 2003. También figura como la "Hispano del Palancia", en la guía comercial de 1925 (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón*. 1925, p. 66).

³⁹¹Contribución Industrial 1934, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 876, Exp. 103.

³⁹²*H. de C*, 1 de febrero de 1926.

³⁹³AHPC, Caja 3993, Exp. 61.

³⁹⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 7 C1.

³⁹⁵*H. de C*, 31 de marzo de 1926 y 9 de noviembre de 1931.

³⁹⁶*H. de C*, 1 de febrero de 1926.

Tabla 53. Flota de Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, S.R.C., en el momento de su constitución

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
CS-1101	CHEVROLET 17 HP	14	1926	RAFAEL PÉREZ
CS-1152	CHEVROLET 17 HP	18	1926	NARCISO CHIVA
CAS-173	GMC 35/40 HP	18	1922	JOSÉ M ^a MTEZ.
B-1659	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	22	1914	
CAS-208	FORD 16 HP	5	1922	

Fuente: Estatutos de Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, S.R.C., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 Exp. 61; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En 1935 se autorizó al socio Rafael Pérez a realizar servicios de clase B entre Segorbe, Soneja y Chóvar.³⁹⁷ En 1936, antes de estallar la guerra, operaban las líneas de Segorbe-Sagunt-València y la de Navajas-Segorbe-Altura-Cueva Santa, con los vehículos de la tabla y personal como el cobrador Tomás Alba Martínez,³⁹⁸ o los conductores Santiago Ipa Granell y Federico Sander Plasencia.³⁹⁹

Tabla 55. Incorporaciones a la flota de Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, S.R.C. en la preguerra

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-1407	LANCIA 22 HP	28	1928	
CS-1637	CHEVROLET 16 HP	18	1929	
V-9077	GMC 20 HP	18	1929	
V-10660	GMC 23 HP	25	1930	
TE-759	GMC 26 HP	n.d.	(1930)	
CS-2262	CHEVROLET 20 HP	18	(1930)	INOCENCIO MONTAÑA
V-11017	REO 23 HP	30	1931 (1930)	RAMÓN LAFFARGA
CS-2875	CHEVROLET 20 HP	n.d.	(1934)	
CS-3495	CHEVROLET 21 HP	21	1937	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Documentación varia de Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, S.R.C., en AHPC, Fondo Hacienda, Cajas 3993 Exp. 61; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 285, 338 y 349. Elaboración propia.

A lo largo de los años 30, la empresa se consolidó como la cuarta de la provincia en volumen de facturación, con las recaudaciones de la tabla 54.

³⁹⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig 26, Exp 31 C10.

³⁹⁸H. de C, 11 de julio de 1936.

³⁹⁹H. de C, 13de julio de 1936.

Tabla 54. Recaudación de la empresa Montaña, Pérez, Chiva y Martínez entre 1933 y 1935, por tipo de transporte

Año	1933			1934			1935		
	Viajeros	Mercancías	Total	Viajeros	Mercancías	Total	Viajeros	Mercancías	Total
Recaudación (pts.)	118.587	378	118.966	147.941	4.780	152.722	179.927	4.249	184.177

Fuente: *Memoria Anual 1933*, y *Memoria Anual 1935*, AHCCCS. Elaboración propia.

La Guerra Civil fue un episodio especialmente penoso para la empresa, no sólo por la confiscación de varios de sus autobuses -circunstancia común al resto de empresas- sino especialmente por la represión política que sufrió su socio Inocencio Montaña Bosch. Acusado y procesado por alta traición a la República, fue encarcelado en Gandía entre el 23 de junio de 1937 y el 18 de diciembre de 1938.⁴⁰⁰ En cuanto a los vehículos, existe constancia documental de la incautación del CS-2262, TE-759 y CS-1407,⁴⁰¹ así como de la recuperación tras la guerra del V-10660 y CS-3495, que no pudo volver a prestar servicio hasta 1941.⁴⁰² Narciso Chiva y Ángel Montaña, por su parte, ya no figuran entre los socios en el año 1939, denominándose entonces la sociedad Montaña, Pérez y Martínez.

Tabla 56. Flota operativa de Montaña, Pérez, y Martínez, S.R.C. al finalizar la guerra

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)
V-10660	GMC 23 HP	25	1930
TE-759	GMC 26 HP	n.d.	(1930)
CS-2262	CHEVROLET 20 HP	18	(1930)
V-13706	GMC 28 HP	35	1932
V-5203	BUICK 25HP SEDÁN	6	(1927)
AB-2815	GMC 23 HP	25	(1930)
V-14593	REO 21 HP	22	(1934)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Documentación varia de Montaña, Pérez y Martínez, S.R.C., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 Exp. 61; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 69, 338, 432 y 463. Elaboración propia.

Finalizados los combates, se pudieron restablecer los servicios únicamente en la línea Segorbe-València, no recuperándose el de Navajas-Cueva Santa hasta 1940,⁴⁰³ y sin regularidad. Se prestaban de forma muy precaria, tanto por el mal estado de los vehículos como por la carencia de combustibles y cubiertas. El estado de los neumáticos era tal que, según relató Vicente Vergara,

⁴⁰⁰Según un informe de FET y de las JONS de 21 de mayo de 1939, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-7.

⁴⁰¹Solicitudes de recuperación de vehículos incautados, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-7.

⁴⁰²Documentación varia de Montaña, Pérez y Martínez, S.R.C., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 Exp. 61

⁴⁰³Documentación varia de Montaña, Pérez y Martínez, S.R.C., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 Exp. 61.

antiguo trabajador de la empresa, a *Mediterráneo*, «he conocido en el trayecto de Segorbe a València haber hecho cambio de rueda cada kilómetro. En alguna ocasión se llegaba a cambiar diez veces». ⁴⁰⁴ La evolución del estado financiero de la sociedad durante la postguerra fue el que se indica en la tabla siguiente:

Tabla 57. Cuentas de Montaña, Pérez y Martínez, S.R.C en la postguerra

Ejercicio	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Ingresos de explotación (pts.)	100.272,25	136.480,01	147.062,63	140.894,21	190.747,36	266.859,06	116.684,86
Resultados ejercicio (pts.)	13.314,51	52.891,85	-16.480,55	-49.055,16	-11.579,81	8.609,97	-19.683,49
Total Activo (pts.)	131.088,86	179.201,17	180.421,37	191.578,16	218.417,03	191.366,3	243.117,84

Fuente: Balances de Montaña, Pérez y Martínez, S.R.C., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993, Exp. 61. Elaboración propia.

En 1946 la antigua Montaña, Pérez y Martínez se constituyó en sociedad limitada, adoptando el nombre con el que venía siendo popularmente conocida: la Expreso Segorbina. Según las copias existentes en el Archivo Histórico Provincial de Castelló, así como en el Registro Mercantil de València, ⁴⁰⁵ de la escritura de constitución y de los estatutos de esta sociedad, esta tuvo lugar en València el 26 de febrero de 1946 ante el notario Enrique Taulet y Rodríguez Lueso. Fue constituida por José María Martínez Navarro, Rafael Pérez Guillermo e Inocencio Montaña Bosch, con un capital social de 120.000 pesetas, aportado en metálico por los tres socios, a partes iguales.

La gerencia y administración correspondía a estos tres socios, que establecieron ir turnándose anualmente en el cargo, y el domicilio siguió fijado en el propio del señor Montaña, que para entonces era el n.º 91 de la calle Colón de Segorbe, con administración y despacho en València en la calle Conde Trénor n.º 23, ⁴⁰⁶ aunque manteniendo dependencias en Segorbe, en la calle Castelló n.º 8. ⁴⁰⁷ En 1949 se trasladó el domicilio social a la ciudad de València, al n.º 2 de la calle Bailén, y al año siguiente el plazo de duración de la sociedad se convirtió en indefinido.

Con los vehículos de la tabla 58 ya efectuaba en 1948 dos expediciones en la línea Segorbe-València ⁴⁰⁸, y tres en 1957 ⁴⁰⁹. El de la Cueva Santa, en cambio, no parece que fuera tan regular, porque en 1952 los PP. Carmelitas solicitaron autorización para que la Expreso Segorbina realizara un servicio durante el verano entre Segorbe y el Santuario, para atender a los numerosos fieles que

⁴⁰⁴*Mediterráneo*, 29 de enero de 2003.

⁴⁰⁵Estatutos de la Expreso Segorbina, S.L., en AHPC, Fondo Transportes, Caja 3862 Exp. 271 y Registro Mercantil de València (RMV), Hoja 2-411, Tomo 53, Folio 121.

⁴⁰⁶*Anuario General del Automóvil 1946*, p. 121.

⁴⁰⁷Relación de empresas de autobuses, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General.

⁴⁰⁸Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, p. 315.

⁴⁰⁹Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 469.

hasta allí se trasladaban.⁴¹⁰

Tabla 58. Flota de la Expreso Segorbina en su constitución

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)
TE-759	GMC 26 HP	n.d.	(1930)
V-10660	GMC 23 HP	18	1930
CS-3495	CHEVROLET 21 HP	21	1937
V-13706	GMC 28 HP	35	1932
AB-2815	GMC 23 HP	25	(1930)
BA-4476	n.d.	n.d.	(1933)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Documentación varia de la Expreso Segorbina, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 Exp. 61; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 338 y 432. Elaboración propia.

En 1952, tras el fallecimiento de José M.^a Martínez Navarro y la renuncia de su esposa a los bienes gananciales, las participaciones del finado en la Expreso fueron repartidas a partes iguales entre los tres hijos del matrimonio: María, Luisa y José María Martínez Arias. Estos tres nuevos socios, junto con los antiguos Inocencio Montaña⁴¹¹ y Rafael Pérez, acordaron en 1954 realizar una ampliación de capital de 330.000 pesetas, fijando un capital social de 450.000 pesetas, suscrito en parte por un saldo acreedor existente a favor de estos socios.

De esta manera, los socios Montaña y Pérez aportaban cada uno 150.000 pesetas del capital social total, mientras que los tres hermanos Martínez Arias aportaban 30.000 pesetas cada uno. La administración de la sociedad correspondía, anualmente y por turnos a los socios varones de la misma y al marido de María Martínez Arias, Manuel Ortiz Ordaz.

Desde entonces, y a lo largo de las dos siguientes décadas, la Expreso Segorbina llevó a cabo un proceso de expansión y consolidación por todo el corredor del Palancia mediante la adjudicación de concesiones y la absorción de otras empresas de la comarca. Realizaba también servicios de taxi y alquiler.⁴¹² Disponía de un taller en la calle Castelló n.º 8 para el mantenimiento de sus vehículos, con dos operarios, por el que pagaba en 1961 1.184 pesetas de impuesto industrial.⁴¹³

En 1963 solicitó la línea Segorbe-Cueva Santa,⁴¹⁴ que le fue concedida al año siguiente junto con la de Segorbe-Almedijar, por Castellnovo,⁴¹⁵ ambas como hijuelas de la concesión Segorbe-València.

Junto con estas dos nuevas hijuelas, a finales de los 60 fue absorbiendo a las pequeñas empresas

⁴¹⁰Solicitudes del superior del santuario para establecer servicios de viajeros, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-194.

⁴¹¹Gerente de la empresa, que ejercía de taxista en Segorbe, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3729.

⁴¹²Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 468.

⁴¹³Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3966, Exp. 7977.

⁴¹⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 412, Exp. 7723.

⁴¹⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 445, Exp. 7913.

que explotaban líneas por los alrededores: Jesús Soler, Macías y Gimeno. Esta operación, en algunos casos, se produjo tras el fallecimiento de los titulares y el cambio de titularidad a sus herederos, que después de un breve periodo de explotación por su cuenta acabaron vendiendo sus empresas.

De esta manera, en 1968 se autorizó el cambio de titularidad de la concesión Gaibiel-Segorbe, de Jesús Soler Martín;⁴¹⁶ en 1969 se hizo efectivo el traspaso de los derechos y material de la empresa Herederos de Manuel Macías Masó, que había adquirido dos años antes.⁴¹⁷ Estos incluían la concesión Caudiel-Montanejos, con la hijuela Caudiel-Jérica y la prolongación hasta València. Igualmente, en 1970, adquirieron la empresa Herederos de Joaquín Gimeno Gimeno, concesionario de la línea entre Algimia de Almonacid y Segorbe.⁴¹⁸

Por último, en 1974, completó su red de líneas con la prolongación de la línea de València hasta el Port de Sagunt⁴¹⁹ y la concesión de la línea Algimia de Almonacid-Pavías, por Matet, Gaibiel, Jérica, Caudiel e Higueras.⁴²⁰

Con estas líneas, la Expreso llevaba sus servicios a toda la comarca del Palancia, a excepción de la zona de Viver, controlada por Autos Vallduxense. Para la prestación de estas líneas tuvo que reforzar su flota, en parte con los autobuses provenientes de las empresas absorbidas.

Tabla 59. Algunas incorporaciones a la flota de la Expreso Segorbina a partir de la década de los 50

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
13	SE-20114	LEYLAND	n.d.	(1947)	
	V-21343	STUDEBAKER 21 HP SEDÁN	4	(1948)	
	V-25161	PEGASO	39	1954	
19	V-196587	PEGASO 5030 L CASTRO	55	1967	
	V-10873	CHEVROLET 20 HP	18	1968 (1930)	EX SOLER MARTÍN
	CS-2459	GMC 21 HP	20	1968 (1931)	EX SOLER MARTÍN
	CS-2951	CHEVROLET 20 HP	19	1969 (1934)	EX MACÍAS
	V-14846	DODGE 26 HP	27	1969 (1934)	EX MACÍAS
	CS-3805	OLDSMOBILE	19	1969 (1941)	EX MACÍAS
	-	RENAULT 8	5	(1970)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Documentación varia de la Expreso Segorbina, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 Exp. 61; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 345, 472, 736, 916 y 4526. Elaboración propia.

⁴¹⁶BOE, 8 de agosto de 1968.

⁴¹⁷BOE, 26 de abril de 1969.

⁴¹⁸BOE, 24 de febrero de 1971.

⁴¹⁹BOE, 26 de enero de 1974.

⁴²⁰BOE, 14 de junio de 1974.

Sin embargo, el descenso de usuarios que en general se experimentó en las líneas regulares de interior desde finales de los años 60, y especialmente a partir de los 70, afectó a la rentabilidad de la empresa. Como otras concesionarias, los crecientes gastos de explotación por el aumento de la inflación y el precio de los combustibles, junto con la disminución de tráficos en la mayoría de expediciones -especialmente en una zona rural y de poca población como la del Palancia, con mucho éxodo rural- obligó a aplicar medidas de ahorro como la supresión de la figura del cobrador o el cese de algunos servicios: en 1970, por ejemplo, se suprimió en la línea Caudiel-Montanejos el de Jérica y Benafer.⁴²¹ Los servicios discrecionales y escolares también contribuían a compensar el déficit de los regulares.

Otra de las medidas que permitían una mayor eficiencia en la explotación y una mejora de los servicios era la unificación de concesiones. En 1978, como resultante de la unificación de las cinco líneas de las que era concesionaria, le fue adjudicada la U-262, que dio lugar a la nueva concesión V-3264 Montanejos-València. Comprendía los servicios Segorbe-València, Segorbe-Cueva Santa, Segorbe-Altura, Segorbe-Almedíjar, Segorbe-Castellново, Segorbe-Port de Sagunt (directo y por Petrés), Gaibiel-Segorbe, Algimia de Almonacid-Segorbe, Montanejos-Caudiel-Jérica y Algimia de Almonacid-Jérica-Pavías.⁴²² Por entonces disponía de despachos en la calle Navarro Reverter n.º 4 de Segorbe y en la Estación Central de Autobuses de València.⁴²³

La situación de las líneas regulares se agravó aún más en los 80, y muchos de los destinos de la empresa requirieron de subvenciones y ayudas públicas para mantenerse: las líneas que cubrían municipios como Higuera, Pavías, Caudiel, Benafer, Jérica, Matet, Gaibiel, Algimia de Almonacid, Vall de Almonacid, Peñalba, Castellново o Almedíjar,⁴²⁴ de tráfico prácticamente nulo, subsistían gracias a estas ayudas, por otra parte escasas e insuficientes. Estas subvenciones siguieron repitiéndose, por parte de la Generalitat, a lo largo de los 90, con la concesión ya transferida a Herca.⁴²⁵ Así, puede deducirse que, de todas líneas de la concesión, sólo la que comunicaba Segorbe con València resultaba sostenible.

Las dificultades económicas que esta situación generaba impedían también afrontar inversiones como en la modernización de la flota. Aun así, la edad media del parque móvil de la empresa en 1985 no difería mucho del de las empresas más fuertes de la provincia, y se situaba en 15 años, aunque demasiado elevados para la prestación de transporte escolar. Las ayudas públicas para la renovación de la flota permitieron adquirir, en diversas ocasiones, autobuses nuevos, como los tres que se incorporaron en 1986, y que rebajaron la edad media hasta los 10 años.⁴²⁶

⁴²¹*Mediterráneo*, 17 de abril de 1970.

⁴²²*BOE*, 21 de julio de 1978.

⁴²³*Mediterráneo*, 18 de diciembre de 1977.

⁴²⁴*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984.

⁴²⁵*DOGV*, 5 de noviembre de 1993.

⁴²⁶*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1986.

En septiembre de 1988 la concesión Montanejos-València fue traspasada a favor de Herca, haciéndose cargo desde entonces esta mercantil de su explotación.⁴²⁷ En 1993, la Expreso Segorbina ejecutó su baja en el Registro Mercantil de València.

Fenollosa Gavaldá, Francisco: ver Verge Verge, Virgilio

Ferrer Castell, Miguel

Portell

En 1933, diversas familias de Cincorres y Portell adquirieron por 16.000 pesetas la concesión Cincorres-Morella, hasta entonces explotada por Gabriel Amela.⁴²⁸

Los mayores accionistas fueron diez de Portell y uno de Cincorres, con la aportación de 1.000 ptas. cada uno. Éstos fueron: Amador Marín, Miguel Mestre, Tomás Segura, Gabriel Estupiñá, José Camañes, Ramón Molinos, Manuel Rambla, Elías Rambla, Ramón Ferrer, Manuel Ibáñez y Miguel Ferrer, el entonces alcalde. Total 11.000 ptas. Para el resto se formó otra lista de accionistas con la aportación de 250 ptas. cada uno, hasta que se completó la cantidad mencionada. El coche autocar era de doce plazas y el chófer fue Elías Rambla.⁴²⁹

La transferencia de la línea se hizo efectiva el 21 de mayo de 1934 a favor de Miguel Ferrer Castell, carpintero vecino de Portell, alcalde de la localidad y perteneciente a una familia de transportistas. En 1935 también se le autorizaron servicios tolerados entre Cincorres y otras localidades, como Vilafranca y La Iglesuela,⁴³⁰ alargando de facto la línea hasta Vilafranca. La recaudación aquel año fue de 6.186 pesetas (4.085 por los servicios de pasajeros y 2.101 por los de mercancías).⁴³¹

Tabla 60. Flota de Miguel Ferrer

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-1861	CHEVROLET 20 HP	8	1934 (1929)	EX GABRIEL AMELA
CS-2933	CHEVROLET 20 HP	21	1934	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Ante la caducidad de la concesión, el 24 de marzo de 1948 la transfirió a su sobrino Delfín Altaba Ferrer por 15.000 pesetas.⁴³²

⁴²⁷“Quiénes somos”, Autocares Herca, S.L., [en línea].

⁴²⁸Carles Ripollés “El transport públic de viatgers”, p. 13.

⁴²⁹Luisa Camañes Monserrate, *Portell. Usos y costumbres, desde el siglo XIX al XX*, Artes Gráficas, Castelló, 1990, pp. 101-102.

⁴³⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (4)84, Sig. 23, Exp. 30 C10.

⁴³¹*Memoria Anual 1935*, p. 230, AHCCCS.

⁴³²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 8 C2.

Forcada Miralles, Vicente

Primo de Rivera, Vila-real

Propietario de un garaje y comercio de accesorios de automóvil,⁴³³ fue autorizado en 1927 para realizar servicios de alquiler.⁴³⁴ En junio de 1929 solicitó autorización al Ayuntamiento de Vila-real para establecer durante aquel verano un servicio urbano de autobuses, entre la localidad y el ermitorio de la Mare de Déu de Gràcia, con tres expediciones diarias.⁴³⁵ Inició el servicio una vez obtenida la autorización de la Comisión Permanente del Ayuntamiento, que estimó el proyecto «de mucha utilidad».⁴³⁶ Se mantuvo en servicio hasta el 30 de septiembre. En 1930 repitió la iniciativa, no encontrándose más datos con posterioridad a esa fecha respecto a esta actividad.⁴³⁷ Sí que consta, en cambio, su actividad en los años 50 tanto en el comercio de accesorios como en un garaje.⁴³⁸

Tabla 61. Flota de Vicente Forcada

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
V-11793	FORD 17 HP SEDÁN	4	1930	
V-11982	FORD 17 HP SEDÁN	n.d.	(1931)	
V-12643	FORD 17 HP SEDÁN	4	1932	TAXI

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2394; ARV, Fondo DGT, Cajas 372, 379 y 399. Elaboración propia.

Ford Albocacense, S.A.

Albocàsser

Sociedad anónima constituida el 5 de agosto de 1924 en Albocàsser por el comerciante y político de esa localidad Francisco Segarra Sales,⁴³⁹ siendo su gerente el destacado comerciante tortosino Diego Homedes Amigo de Ibero.⁴⁴⁰ Solicitó en 1925 autorización para establecer una línea regular

⁴³³*Anuario-Guía 1929*, p. 261. En 1934 el garaje tenía unas dimensiones de 300 m², y por él pagaba una contribución industrial de 407 pesetas anuales. (Contribución industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 877, Exp. 133).

⁴³⁴*H. de C*, 23 de abril de 1927.

⁴³⁵*H. de C*, 27 de junio de 1929.

⁴³⁶*Instancia de Vicente Forcada Miralles solicitando establecer un servicio diario de autobuses desde la ciudad hasta el Ermitorio de Ntra. Sra. Virgen de Gracia. Recoge el itinerario y el horario*, AMV-R, Fondo Cultura, Sección Ermitorio, Exp. 6751/1929.

⁴³⁷*Vicente Forcada Miralles solicita establecer un servicio diario de autos entre la ciudad y el ermitorio de la Virgen de Gracia. Recoge el itinerario, el horario y el precio*, AMV-R, Fondo Cultura, Sección Ermitorio, Sig. 6921/1930.

⁴³⁸*Anuario Automovilista de España 1950*, pp. 496 y 726.

⁴³⁹Propietario de un comercio de tejidos y concejal en su Ayuntamiento. Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, pp. 213 y 215.

⁴⁴⁰Emili Llorente Rosselló, "La fundació de la Cambra de Comerç de Tortosa", *Quaderns de l'Ebre*, nº 1, Tortosa, 2010, p. 12. Este mismo empresario había solicitado anteriormente, bien de forma individual o junto con otros socios, las líneas la Galera-Santa Bàrbara-Tortosa y Valderrobres-Tortosa. Enrique Viñas Latorre, "Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", 2005, p. 11, [en línea] <http://www.enriquevinas.com/Llibres%20publicats/historia%20hife/files/hife.pdf> (consultado 23 de mayo de 2017).

de viajeros entre Albocàsser y Castelló con un ómnibus Ford,⁴⁴¹ que le fue denegada.⁴⁴² Al no poder llevar cabo el objeto para el que había sido creada, esta sociedad fue disuelta el 29 de marzo de 1926 sin haber realizado ningún tipo de operaciones.⁴⁴³

Fornés Forner, Vicente

Grau de Castelló

Transportista carretero del Grau de Castelló,⁴⁴⁴ en julio de 1920 solicitó establecer un servicio entre Castelló y el Grau con un ómnibus GMC de 15 plazas,⁴⁴⁵ siendo uno de los primeros en explotar dicha línea.⁴⁴⁶ Quizá ante la fuerte competencia existente en este itinerario, en septiembre de 1921 se trasladó a Nules, creando una línea entre la estación y Eslida,⁴⁴⁷ con dos expediciones diarias.⁴⁴⁸ Cuando en 1923 HIFE comenzó la explotación de la línea Nules-Eslida,⁴⁴⁹ Fornés volvió a abandonar el servicio y solicitó otra nueva línea, también de nueva creación, entre Borriol y el Grau de Castelló, que explotaría con una jardinera Ford de 14 plazas.⁴⁵⁰

Tabla 62. Flota de Vicente Fornés

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CAS-83	GMC 25 HP	15	1920
CAS-247	FORD 20 HP JARDINERA	14	1922
B-16417	FORD 16 HP	n.d.	(1925)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; BOP, 5 de marzo y 28 de mayo de 1923. Elaboración propia.

Estos continuos cambios dan a entender que Fornés buscaba itinerarios no explotados en los que prestar sus servicios, que bien decidía -o bien se veía obligado- a abandonar cuando una empresa más solvente comenzaba a hacerle competencia.

A finales de 1923, uno de sus vehículos aparece a nombre de Soler.⁴⁵¹ No figura como solicitante de ninguna línea a partir de 1924.

Forteza Gallego, Bautista

Borriana

⁴⁴¹H. de C, 6 de mayo de 1924.

⁴⁴²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 1 C9.

⁴⁴³AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3536, Exp. 31.

⁴⁴⁴Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 167.

⁴⁴⁵BOP, 4 de agosto de 1920.

⁴⁴⁶H. de C, 19 de julio de 1920.

⁴⁴⁷H. de C, 2 de septiembre de 1921.

⁴⁴⁸Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 547.

⁴⁴⁹BOP, 5 de marzo de 1923.

⁴⁵⁰BOP, 28 de mayo de 1923.

⁴⁵¹H. de C, 25 de octubre de 1923.

Fue uno de los solicitantes, en 1927, de la exclusiva en la concesión Borriana-València, adjudicada finalmente a José Carceller.⁴⁵² Ofrecía realizar el servicio con un Hispano-Suiza 40 HP.⁴⁵³ No constan matriculaciones a su nombre en la JPT.

Fuente de Santa Cristina de Artana

Artana

Empresa domiciliada en Artana de la que era su representante Deogracias Galán.⁴⁵⁴ En agosto de 1923 solicitó establecer una línea de viajeros entre su localidad y Nules con un Ford de 15 plazas,⁴⁵⁵ propiedad de Joaquín Vilar. No se encuentran más referencias de esta empresa, y la línea que solicitaron era un recorrido parcial de la de Nules-Eslida de HIFE.⁴⁵⁶

Tabla 63. Flota de Fuente Santa Cristina de Artana

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-308	FORD 22 HP	15	1923

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Garí Boix, Vicente

calle Lepanto, 59 Borriana

Fue con bastante probabilidad el que explotó, a lo largo de los años 30, la línea entre Borriana y les Alqueries de Santa Bàrbera, si bien las actas del Ayuntamiento correspondientes al año en que se inauguró dicho servicio, 1932,⁴⁵⁷ no se conservan. Sin embargo, si consta en AHCCCS que en 1935 operaba esa línea, por cuya explotación obtuvo una recaudación aquel año de 624 pesetas.⁴⁵⁸

Tabla 64. Flota de Vicente Garí

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-7800	STEWART 20 HP	14	1932 (1928)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2394; ARV, Fondo DGT, Caja 246. Elaboración propia.

⁴⁵²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 21, Exp. 14 C8.

⁴⁵³BOP, 23 de junio de 1928.

⁴⁵⁴Deogracias Galán era propietario de una fábrica de espartines (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 243) y ocupaba en 1900 y 1922 el cargo de secretario del Ayuntamiento (Enrique Mhartin y Guix, *Guía Oficial de la provincia de Castellón para 1900*, pp. 261 y Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 214).

⁴⁵⁵BOP, 6 de agosto de 1923.

⁴⁵⁶BOP, 5 de marzo de 1923.

⁴⁵⁷H. de C, 22 de diciembre de 1932.

⁴⁵⁸Memoria Anual 1935, AHCCCS.

G. de Suso, Manuel

Barcelona

Natural de Ciempozuelos y residente en Barcelona, solicitó junto con su socio Juan Figueras, también de Barcelona, en octubre de 1927 establecer un servicio de viajeros entre Vila-real y Castelló con dos automóviles AS 25 HP de 18 asientos,⁴⁵⁹ con los que ofrecía realizar trece expediciones diarias. Finalmente la línea fue adjudicada a Lacorte.⁴⁶⁰

Garrido Salado, Manuel

calle Pescadores, 16 Castelló

Natural de Cartagena, se instaló en Castelló en los años veinte, en la calle Pescadores n.º 16, junto con su hermano Enrique. Inauguró el 13 de marzo de 1928 un servicio entre Castelló y el Grau.⁴⁶¹ Disponía para ello de un *ripert*⁴⁶² Chevrolet de 14 plazas con una plataforma posterior que facilitaba el acceso.

Este servicio, considerado de tipo C (urbano), hacía la competencia tanto al tranvía OGC como al ómnibus de Soler, aunque la demanda de tráfico de la línea permitía la coexistencia de todos ellos, cubriendo con los ómnibus las deficiencias del servicio tranviario, ofreciendo frecuencias de una media hora,⁴⁶³ que no se solían cumplir.⁴⁶⁴ Garrido realizaba, además, servicios discrecionales, para los que fue autorizado en julio de 1928.⁴⁶⁵

En los años siguientes fue aumentando su flota, que se caracterizaba por el color amarillo de sus coches.⁴⁶⁶ Entre el personal de la empresa figura Manuel Soria García⁴⁶⁷ y Carlos Maset Torres⁴⁶⁸ como chóferes y José Garrido Aguilar como cobrador.⁴⁶⁹

En 1931, y a instancias de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, las empresas de Garrido y Soler solicitaron cambiar el tipo de servicio a uno de clase B,⁴⁷⁰ coordinándose desde entonces los horarios de ambas.⁴⁷¹

A finales de 1932 se suspendió temporalmente el servicio por parte de la mencionada Dirección

⁴⁵⁹BOP, 8 de octubre de 1927.

⁴⁶⁰H. de C, 31 de agosto de 1927.

⁴⁶¹H. de C, 13 de marzo de 1928.

⁴⁶²Tipo de ómnibus muy ligero, dotado con un sistema especial de ruedas que le permitía circular sobre la ranura del raíl del tranvía. José Antonio Tartajo da una descripción más detallada en su blog: José Antonio Tartajo, “Ripert”, *Madrid, Transportes Urbanos* (blog), 30 de junio de 2014, [en línea], <https://electrovia.blogspot.com/2014/06/ripert.html> (consultado 11 de abril de 2017).

⁴⁶³Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, pp. 108-109; H. de C, 5 de julio de 1930.

⁴⁶⁴H. de C, 10 de junio de 1932.

⁴⁶⁵H. de C, 3 de julio de 1928.

⁴⁶⁶H. de C, 22 de mayo de 1933.

⁴⁶⁷H. de C, 11 de abril de 1932.

⁴⁶⁸H. de C, 29 de mayo de 1933.

⁴⁶⁹H. de C, 11 de abril de 1932.

⁴⁷⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 20 C10

⁴⁷¹H. de C, 15 de julio de 1932.

General,⁴⁷² debido a la incompatibilidad del carácter provisional de la concesión de la línea del Grau con el decreto de 7 de octubre de 1930.⁴⁷³ Sin embargo, ante la presión ciudadana que esta medida generó, el último día del año se pudo reanudar el servicio, tras alcanzar un acuerdo con la compañía explotadora del tranvía a vapor.⁴⁷⁴

Tabla 65. Flota de Manuel Garrido

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CS-1395	CHEVROLET 16 HP RIPERT	14	1928
CS-1451	CHEVROLET 16 HP	14	1928
CS-1770	CHEVROLET 20 HP	14	1929
CS-2045	STEWART SIX 22 HP	18	1930
CS-2378	FORD 17 HP	18	1931
V-8537	GMC 19 HP	CAMIÓN	1932 (1929)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 268. Elaboración propia.

A principios de los años 30, la empresa de Garrido era la octava de la provincia en volumen de facturación, debiendo satisfacer en 1931 un impuesto por recaudación de 434 pesetas, prácticamente la mitad de su competidora, la empresa Soler.⁴⁷⁵ Es el último año del que se tienen datos: antes de 1933 la empresa desapareció, y parte de su flota fue adquirida por la de José Soler Oliva entre 1934 y 1935, según consta en los registros de matriculaciones de la JPT.

Gascó Serret, Tomás

Alcalà de Xivert

Comerciante de muebles de Alcalà de Xivert,⁴⁷⁶ en septiembre de 1926 la Junta de Transportes le autorizó un servicio de automóviles entre su localidad y Vinaròs.⁴⁷⁷ Sin embargo, no consta el expediente en AGA ni ningún ómnibus a su nombre en la JPT, por lo que bien podría ser que se tratara de un servicio de mercancías o discrecional. En cualquier caso, en 1928 este itinerario quedó incluido en la concesión Castelló-Vinaròs.⁴⁷⁸

Gavaldà Martí, Juan Bautista

Rossell

⁴⁷²H. de C, 26 de diciembre de 1932.

⁴⁷³Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 160-161.

⁴⁷⁴H. de C, 27, 28 y 29 de diciembre de 1932.

⁴⁷⁵*Memoria Anual 1931*, p. 174, AHCCCS.

⁴⁷⁶Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 219.

⁴⁷⁷H. de C, 30 de septiembre de 1926.

⁴⁷⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 2 C7.

Transportista carretero de Rossell, era el propietario de la diligencia entre la localidad y Uldecona y contratista del servicio de correo en carruaje entre ambos municipios.⁴⁷⁹ En 1925 solicitó la concesión Rossell-Uldecona, que le fue denegada.⁴⁸⁰

Gil Vilache, Heliodoro

Segorbe

Destacado empresario segorbino, probablemente propietario de una fábrica de aprestos y tejidos, con comercios en Segorbe y Viver, además de banquero y político.⁴⁸¹ En enero de 1921 solicitó autorización para explotar una línea de viajeros en automóvil entre su localidad y Sagunt,⁴⁸² si bien es probable que hubiera iniciado este servicio a finales del año anterior.⁴⁸³

En agosto de 1921 obtuvo la pertinente autorización,⁴⁸⁴ realizando dos expediciones diarias con un ómnibus Hispano-Suiza matrícula de Huelva, al que poco después se sumaron dos jardineras⁴⁸⁵ Lancia e Hispano-Suiza de 18 y 24 plazas respectivamente.⁴⁸⁶

Tabla 66. Flota de Heliodoro Gil

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
H-54	HISPANO-SUIZA	n.d.	(1917)	
CAS-146	LANCIA 35/40 HP	18	1921	JARDINERA
CAS-147	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	24	1921	JARDINERA
CAS-148	FORD 20 HP	5	1921	TORPEDO

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; BOP, 7 de enero de 1921. Elaboración propia.

La iniciativa de establecer esta línea, con itinerario completamente coincidente al ferrocarril, fue sumamente osada para la época, y respondía a las deficiencias que presentaba el servicio del Central de Aragón.⁴⁸⁷ De hecho, fueron Heliodoro Gil, junto con el vinarocense Eduardo Torres, los primeros empresarios en desafiar al ferrocarril con líneas coincidentes de ómnibus.

A finales de aquel mes de agosto Gil amplió sus servicios por la comarca con dos nuevas líneas, una de Caudiel a Montán y otra de Segorbe a la Cueva Santa,⁴⁸⁸ importantes núcleos de tráfico de la zona. No se encuentran más referencias de esta empresa, y en la Guía Comercial de 1922 todos los

⁴⁷⁹Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 413.

⁴⁸⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp 3 C9.

⁴⁸¹Fue candidato independiente por Segorbe en las elecciones de 1918 (*Heraldo de Madrid*, 17 de febrero de 1918).

⁴⁸²BOP, 7 de enero de 1921.

⁴⁸³H. de C, 3 de diciembre de 1920 y 6 de diciembre de 1920.

⁴⁸⁴H. de C, 8 de agosto de 1921.

⁴⁸⁵Este tipo de carrocería abierta manifiesta el carácter estival de los servicios a la Cueva Santa, cuya principal peregrinación se celebra en septiembre.

⁴⁸⁶H. de C, 27 de agosto de 1921.

⁴⁸⁷H. de C, 3 de diciembre de 1920.

⁴⁸⁸H. de C, 24 de agosto de 1921 y BOP, 26 de agosto de 1921.

negocios aparecen a nombre de Hijos de Heliodoro Gil.⁴⁸⁹

Gimeno Gimeno, Joaquín y Saera Ribas, Vicente

calle Balsa, 3 Algimia de Almonacid

Vicente Saera Ribas, chófer y vecino de Vall de Almonacid, solicitó en enero de 1925 establecer una línea mixta de viajeros y mercancías entre su localidad y la estación de ferrocarril de Segorbe, por la Vall d'Almonacid, con un Ford,⁴⁹⁰ que le fue adjudicada en 1926.⁴⁹¹ La explotación de esta línea se hacía, según se desprende de los registros de Hacienda,⁴⁹² conjuntamente con Joaquín Gimeno Gimeno, vecino de la misma localidad, que en 1927 puso en circulación un Chevrolet de 20 plazas,⁴⁹³ que figura a nombre de Sócrates Martín Sánchez, vecino de la misma localidad. En octubre de ese mismo año se elevó a definitiva la concesión a favor de Vicente Saera.⁴⁹⁴

Tabla 67. Flota de Vicente Saera y Joaquín Gimeno en la preguerra

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
ALB-504	FORD CAMIÓN-BERLINA	10	¿1925?	V. SAERA
CS-1199	CHEVROLET 17 HP	20	1927	S. MARTÍN
CS-2705	FORD 17 HP	20	1933	J. GIMENO

Fuentes: BOP, 30 de enero de 1925 y fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Pagaron de impuesto de transportes 132,57 pts en 1927; 71,35 en 1930 y 37,9 en 1931.⁴⁹⁵ La recaudación de la línea fue en 1933 de 2.295 pesetas y en 1934 de 2.034, según las Memorias de la Cámara de Comercio.⁴⁹⁶ Tras diez años de explotación, el 28 de febrero de 1936 Vicente Saera transfirió la línea a favor de Joaquín Gimeno.⁴⁹⁷ Tras la interrupción que supuso la Guerra Civil, Gimeno reanudó los servicios regulares con el Ford CS-2705, realizando un viaje diario de ida y vuelta en 1948.⁴⁹⁸

En mayo de 1955 le fue adjudicada la concesión V-805 Algimia de Almonacid-Estación de Segorbe, de 10 kilómetros, con una expedición diaria.⁴⁹⁹ Su flota en 1961 era la de la tabla, con una oferta total de aproximadamente 40 plazas sentadas, y una antigüedad media de 21 años. Esta flota se mantuvo sin variaciones durante la siguiente década.⁵⁰⁰

⁴⁸⁹Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 420-429.

⁴⁹⁰BOP, 30 de enero de 1925.

⁴⁹¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 11 C2.

⁴⁹²Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libros 838, 841 y 842.

⁴⁹³H. de C, 28 de febrero de 1927.

⁴⁹⁴BOP, 25 de octubre de 1927.

⁴⁹⁵Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libros 838, 841 y 842.

⁴⁹⁶Memoria Anual 1933, y Memoria Anual 1934, AHCCCS.

⁴⁹⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 11 C2.

⁴⁹⁸Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, p. 203.

⁴⁹⁹BOE, 20 de junio de 1955.

⁵⁰⁰Mediterráneo 1 de febrero de 1963.

Tabla 68. Flota de J. Gimeno en 1961

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
CS-2705	FORD 17 HP	20	1933	RESERVA
V-14593	REO 21 HP	20	(1934)	EX MONTAÑA...

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Transportes, Caja 3785; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 463. Elaboración propia.

Pagaba entonces por ambos vehículos, junto con la concesión, 2.100 pesetas de impuesto industrial.⁵⁰¹ El hijo de Gimeno, Joaquín Gimeno Pertegaz, realizaba también servicios de taxi.⁵⁰²

Tras el fallecimiento de Joaquín Gimeno Gimeno, la concesión fue subrogada a favor de “Herederos de Joaquín Gimeno”, de Joaquín Gimeno Pertegaz, en 1968.⁵⁰³ Este siguió explotando la línea hasta que, en 1970 vendió la empresa, con sus derechos y material, a la Expreso Segorbina.⁵⁰⁴

Górriz Pastor, Gonzalo

duque de Calabria, 9 Viver

Comerciante y político de Viver, regentaba una abacería y fue concejal en su Ayuntamiento al menos en 1922 y 1925.⁵⁰⁵ En octubre de 1922 solicitó autorización para establecer tres líneas de viajeros entre su localidad, Viver, y los siguientes destinos: la estación del ferrocarril de Jérica, Sagunt y la Cueva Santa. Disponía para ello de un ómnibus SCAT de 18 plazas.⁵⁰⁶ No se encuentran más referencias sobre actividades de transporte desarrolladas por Górriz, ni le fue adjudicada ninguna de estas líneas tras la aplicación de la ley de 1924.

Tabla 69. Flota de Gonzalo Górriz

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-228	SCAT 25 HP	18	1922

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; . Elaboración propia.

Granell Mascarós, Cristóbal

l'Alcora

Posadero alcorino,⁵⁰⁷ comenzó en agosto de 1920 a plantear el establecimiento de una línea de

⁵⁰¹Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3785.

⁵⁰²Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 468.

⁵⁰³BOE, 17 de diciembre de 1968.

⁵⁰⁴BOE, 24 de febrero de 1971.

⁵⁰⁵Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 258 y Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 513.

⁵⁰⁶BOP, 9 de octubre de 1922.

⁵⁰⁷H. de C, 29 de enero de 1921.

viajeros entre su localidad y Castelló,⁵⁰⁸ haciendo así la competencia en ese tramo al servicio de la empresa Auto Exprés, S.A. Solicitó la pertinente autorización en enero de 1921 y, una vez obtenida,⁵⁰⁹ inauguró la línea el 29 de aquel mismo mes,⁵¹⁰ con un ómnibus Hispano-Suiza, destinando en marzo otro vehículo, un camión-berlina de la misma marca. Con estos se realizaban también servicios hasta Llucena.⁵¹¹

Tabla 70. Flota de Cristóbal Granell

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
TER-55	HISPANO-SUIZA 22 HP	n.d.	1921
CAS-123	HISPANO-SUIZA 40/50 HP	2	1921

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Al parecer la empresa recibió múltiples quejas por el mal servicio, el hacinamiento al que se sometía a los viajeros, la inexistencia de separación entre estos y las mercancías y la falta de seguridad, que llegaron a generar situaciones de grave riesgo e incluso luctuosas. Todas estas reclamaciones fueron elevadas ante el gobernador civil, sin demasiado éxito.⁵¹² No existen referencias de este servicio más allá de esa fecha.

Guarque Cañada, Pascual

calle Purísima, 33 Fanzara

Carretero de Fanzara, era junto con Antonio Furió uno de los tartaneros que realizaba el servicio a Onda.⁵¹³ En 1926 se reconvirtió a la tracción mecánica y adquirió un ómnibus Latil de 20 plazas, con el que comenzó a realizar servicios por la comarca. Su empresa, “Latil Mijares”⁵¹⁴ era popularmente conocida como “El dátil”.⁵¹⁵

En febrero de aquel año fue autorizado a efectuar servicios de clase B entre Onda y Vallat, que tuvo que suspender a serle adjudicada esa línea en exclusiva a Furió en mayo de 1927.⁵¹⁶ Asimismo también realizaba servicios de la misma clase entre Onda y Castelló, que igualmente tuvo que

⁵⁰⁸H. de C, 18 de agosto de 1920.

⁵⁰⁹H. de C, 4, 7 y 28 de enero de 1921.

⁵¹⁰H. de C, 29 de enero de 1921.

⁵¹¹H. de C, 24 de diciembre de 1921.

⁵¹²H. de C, 24 de diciembre de 1921.

⁵¹³Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 335.

⁵¹⁴H. de C, 14 de mayo de 1927.

⁵¹⁵Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 465. Juan Peris Torner, "Castellón, diligencias y autobuses", *Compartir conocimientos* (blog). Manuel Galver, presidente del Ateneo Cultural y Mercantil de Onda, apunta en un artículo que la compañía conocida como "el dátil" sería la de Aurelio Esteban Gallén. Manuel Galver, "El dátil, el plátano y Onda", *Onda Noticias* (blog). Sin embargo, en el registro de JPT, este transportista figura como propietario de un Ford, mientras que el único ómnibus Latil está a nombre de Guarque, por lo que se deduce que es a este a quien se referían con tal apodo.

⁵¹⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 13 C3.

suspender al ser adjudicada la línea en exclusiva a su vecino y competidor en febrero de 1927.⁵¹⁷ En 1928 fue socio fundador de Lacorte,⁵¹⁸ trasladándose a Vila-real.⁵¹⁹ En la calle Vicente Sanchiz de esta localidad abrió un garaje y tienda de recambios y accesorios,⁵²⁰ empleándose también como taxista con un Fiat CS-4144, según la guía de 1958 y el impuesto industrial de 1960.⁵²¹ Asimismo fundó la empresa Transportes Guarque, actualmente en funcionamiento bajo la dirección de sus nietos.⁵²²

Tabla 71. Flota de Pascual Guarque

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-1189	LATIL 16 HP	20	1926

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Dicha agencia fue creada en 1956, con domicilio en las calles Vicente Sanchis n.º 35 y Soledad n.º 40 de Vila-real, y sucursales en Barcelona y Madrid.⁵²³

Hispano Cabanense

ronda Mijares, 81 Castelló

Fue la segunda empresa del sector creada en la provincia y la primera en matricular un vehículo automóvil. Se constituyó como sociedad unipersonal a instancias del Sindicato de Iniciativas castellonense, que en febrero de 1909 entró en contactos con la Hispano-Suiza a través del representante de esta firma, José Dessy de Almiñana, con la intención de crear líneas de automóviles en la provincia.⁵²⁴

Los Sindicatos de Iniciativas eran unas organizaciones de carácter civil creadas a semejanza de los *syndicat d'initiative* franceses, que reunían a las fuerzas vivas de determinada región. Su objeto principal era la promoción y mejora del territorio en el que se asentaban, especialmente a nivel turístico y de comunicaciones, pero también fomentando otros variados aspectos, desde la limpieza viaria hasta el alumbrado público. De entre los proyectos del Sindicato de Iniciativas castellonense, destacó por el ímpetu y esfuerzos que se le dedicaron el establecimiento de líneas de transporte de

⁵¹⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 12 C2.

⁵¹⁸Documentación varia sobre Autobuses Lacorte, S.L., en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3993 bis, Exp. 51.

⁵¹⁹Fèlix Quirós Candau, "Els bous al carrer als barris de Vila-real", *Font*, nº 12, mayo de 2010, p. 104, [en línea], http://www.vila-real.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_5761_1.pdf (consultado 18 de mayo de 2017). Sin embargo, figura en la Contribución Industrial de 1934 como propietario de un carro amillarado en Fanzara, por el que pagaba una contribución anual de 27,72 pesetas (AHPC, Fondo Hacienda, Caja 876 Carpeta 162 Exp. 59).

⁵²⁰*Anuario Automovilista de España 1950*, pp. 496 y 726.

⁵²¹Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 468. Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3354 bis.

⁵²²Con cinco camiones en 1960, según el impuesto industrial de 1960 (Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3354 bis). Sobre la trayectoria de la empresa, ver Fèlix Quirós Candau, "Els bous al carrer als barris de Vila-real", p. 104.

⁵²³Agencias de transportes, AHPC, Fondo Transportes, Caja 6004, Exp. 22.

⁵²⁴*H. de C.* 18 de febrero de 1909.

viajeros en automóvil.

Durante los varios días que el señor Dessy anduvo por las comarcas castellonenses, mantuvo, junto con los miembros del citado Sindicato, encuentros con los diferentes partidos políticos y medios de comunicación, así como con el concesionario de la Hispano-Suiza en Castelló, Tadeo Mallach,⁵²⁵ visitando también la Vall d'Uixó y estudiando, in situ, la red de carreteras de la provincia.⁵²⁶

Tras esta visita, la Hispano-Suiza mostró su conformidad para proporcionar dos vehículos para la puesta en marcha de una línea, que aún restaba por definir.⁵²⁷ Este ofrecimiento cabe insertarlo en la política de la firma de constituir empresas mixtas de transporte de viajeros. Como explica Manuel Lage,⁵²⁸ la Hispano-Suiza creaba empresas de transporte con otro socio, aportando aquella los vehículos y este la organización y explotación del servicio. Si el negocio prosperaba, la Hispano-Suiza, una vez cobrados los autobuses con los ingresos de la explotación, se retiraba de la empresa, que conservaba el nombre de Hispano en su razón social. Se puede encontrar más información sobre este sistema de ventas en Vert, *Un segle de carrosseries gironines*.⁵²⁹

Uno de los empresarios que mostró gran interés en esta iniciativa fue el propietario de Cabanes Rafael Pelechá Beltrán, que pretendió establecer una línea entre Castelló y Sant Mateu.⁵³⁰ Tras las pertinentes negociaciones con el señor Dessy y Tadeo Malach, el 13 de marzo llegó a Castelló el primer vehículo, un turismo de 12 HP⁵³¹ y dos días después lo hizo el ómnibus Hispano Suiza 25/30 HP⁵³² —el primer automóvil matriculado en la provincia, con la placa CAS-1—, con el que se realizó el recorrido de prueba.⁵³³

Tabla 72. Flota de La Hispano Cabanense

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-1	HISPANO-SUIZA 25/30 HP	14	1909

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

El 18 de marzo se inauguró oficialmente la línea a Sant Mateu, con prologación a la Serafina,⁵³⁴ donde podía enlazar con la diligencia de Vinaròs a Morella, y el día 26 el señor Pelechá solicitó autorización para la instalación de un surtidor de gasolina —exento del impuesto de consumos— en Castelló, para el abastecimiento del coche.⁵³⁵ Ese mismo día comenzó a prestarse el servicio,⁵³⁶

⁵²⁵H. de C, 23 de febrero de 1909.

⁵²⁶H. de C, 20 de febrero de 1909.

⁵²⁷H. de C, 2 de marzo de 1909.

⁵²⁸Manuel Lage, José Feliu et al., *El automóvil en España*, p. 43.

⁵²⁹Josep Vert Planas, *Un segle de carrosseries gironines*, p. 68.

⁵³⁰H. de C, 5 de marzo de 1909.

⁵³¹H. de C, 10 y 13 de marzo de 1909.

⁵³²H. de C, 15 de marzo de 1909.

⁵³³H. de C, 15 y 16 de marzo de 1909.

⁵³⁴H. de C, 18 de marzo de 1909.

⁵³⁵H. de C, 26 de marzo de 1909.

⁵³⁶H. de C, 26 de marzo de 1909.

siendo conductor José Alasá, de la Hispano-Suiza.⁵³⁷

La prestación del servicio sufrió múltiples interrupciones por problemas mecánicos, que llegaron a crear desconfianza en este nuevo medio de locomoción.⁵³⁸ A pesar de estos contratiempos, el 21 de junio de 1909 se constituyó formalmente la sociedad, formando parte de ella, a parte del señor Pelechá, el alcalde de Sant Mateu, José Agramunt, y otros socios de las localidades del trayecto.⁵³⁹ Pese a que con esta maniobra se pretendió adquirir dos automóviles más,⁵⁴⁰ lo cierto es que durante el verano de aquel año parece desvanecerse sin más, desapareciendo la línea a Sant Mateu y no volviéndose a encontrar referencias de esta empresa.

En este sentido, hay constancia de actividad a lo largo del mes de julio,⁵⁴¹ pero en agosto es otra empresa la que establece servicio en la línea de Sant Mateu, abandonando la que pocas semanas antes había inaugurado a la Vall d'Uixó.⁵⁴² Es, pues, razonable pensar que en agosto de 1909 la Hispano Cabanense suspendió sus actividades, posiblemente a causa de los constantes problemas mecánicos de su ómnibus. Pocos años después, Rafael Pelechá se convirtió en alcalde de Cabanes.

Hispano-Plana-Castellón

calle Colón, 71 Castelló

Tras la inauguración en marzo de la primera línea de ómnibus de la provincia,⁵⁴³ fueron varias las iniciativas de este tipo que se sucedieron en los meses siguientes. Una de ellas fue la de los comerciantes castellonenses Francisco Cazador Carpi⁵⁴⁴ y el señor Godes,⁵⁴⁵ que en abril plantearon la creación una línea a la Vall d'Uixó por Borriana.⁵⁴⁶ A finales de aquel mes se realizaron los recorridos de prueba.⁵⁴⁷

Instalaron la administración en el nº 71 de la calle Colón, y el garaje en la calle San Vicente.⁵⁴⁸ El primer ómnibus desembarcó el 20 de junio, con susto incluido, pues al girar por la plaza de Castelar

⁵³⁷H. de C, 5 de abril de 1909.

⁵³⁸H. de C, 30 de abril de 1909, 8 y 25 de mayo de 1909.

⁵³⁹H. de C, 21 de junio de 1909.

⁵⁴⁰H. de C, 21 de junio de 1909.

⁵⁴¹H. de C, 5, 6 y 12 de julio de 1909.

⁵⁴²H. de C, 9 de agosto de 1909.

⁵⁴³H. de C, 18 de marzo de 1909.

⁵⁴⁴Consignatario de buques, fabricante de toquillas y propietario de un almacén de salazones y otros muchos productos (*Guía comercial de Castellón 1921*, p. 5). Llegó a ser presidente de la Cámara de Comercio. Javier Valls, Torlá, "Nuevas aportaciones al estudio sobre la fundación de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Castellón", en Rosa Monlleó Peris (Ed), *Castelló al segle XX. I Congrés d'Història local contemporània*. Universitat Jaume I. Castelló, 2006, p. 267. En la Guía de 1909 figuran otros negocios a su nombre, como un bazar de calzado o una fábrica de guano (*Almanaque popular. Guía de Castellón y su provincia*, Imprenta Arbona, Castelló, 1909, pp. 85 y 95).

⁵⁴⁵Probablemente se tratara de Ramón Godes, representante, pues era el único que figura en la Guía Comercial (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 121 y 156), con casa en la calle Colón.

⁵⁴⁶H. de C, 7 de abril de 1909.

⁵⁴⁷H. de C, 22 y 23 de abril de 1909.

⁵⁴⁸H. de C, 24 de mayo de 1909.

casi atropelló a un niño.⁵⁴⁹ El día 23 superó el reconocimiento técnico,⁵⁵⁰ y una semana después se realizó la inauguración oficial de la línea,⁵⁵¹ que entró en servicio el 1º de julio, en medio de la expectación popular.⁵⁵² Se realizaban dos expediciones diarias a la Vall d'Uixó y una en el recorrido parcial hasta Borriana.⁵⁵³

Sin embargo, en agosto se decidió abandonar la línea de la Vall, solicitando permiso al gobernador para explotar una a Sant Mateu.⁵⁵⁴ Una vez obtenida la autorización, realiza el nuevo servicio con dos ómnibus hasta el mes de noviembre,⁵⁵⁵ en que decide modificar el itinerario.⁵⁵⁶

La nueva línea sería a Albocàsser, para enlazar con la diligencia de Alcalà a Vilafranca, anunciando además una prolongación del servicio durante el verano de 1910 hasta la Font d'en Segures,⁵⁵⁷ y haciéndose también cargo de la conducción de correo.⁵⁵⁸ Para este nuevo servicio adquieren el 10 de mayo de 1910 un ómnibus Hispano-Suiza con carrocería *break*⁵⁵⁹ de lujo de 25 plazas,⁵⁶⁰ realizada por la casa Juan Molist,⁵⁶¹ un prestigioso taller de carrocerías de Barcelona.

Tabla 73. Flota de Hispano-Plana-Castellón

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-4	HISPANO-SUIZA	n.d.	1909
CAS-7	HISPANO-SUIZA 30 HP	n.d.	1909
n.d.	HISPANO-SUIZA BREAK LUJO MOLIST	25	1910

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

El automóvil desembarcó en Castelló el 19 de mayo, realizándose las pertinentes pruebas el día 31. Consistieron en un recorrido hasta Orpesa, donde se comprobó su maniobrabilidad, potencia y capacidad de frenado, obteniendo el visto bueno por parte del ingeniero Heriberto Puig.⁵⁶² Con este vehículo se inició la línea veraniega a Benassal.⁵⁶³ Parece ser que, a pesar de haberse hecho necesario reservar plaza con 3 ó 4 días de antelación durante el mes de agosto de aquel año,⁵⁶⁴ no tuvo el funcionamiento esperado, e incluso generó algún que otro comentario burlesco:

⁵⁴⁹H. de C, 21 de junio de 1909.

⁵⁵⁰H. de C, 23 de junio de 1909.

⁵⁵¹H. de C, 30 de junio de 1909.

⁵⁵²H. de C, 1 de julio de 1909.

⁵⁵³H. de C, 7 de julio de 1909.

⁵⁵⁴H. de C, 9 de agosto de 1909.

⁵⁵⁵H. de C, 17 de agosto de 1909.

⁵⁵⁶H. de C, 17 de noviembre de 1909.

⁵⁵⁷H. de C, 30 de diciembre de 1909.

⁵⁵⁸H. de C, 17 de mayo de 1910.

⁵⁵⁹Tipo de carrocería de ómnibus basada en los carruajes homónimos, de gran capacidad y puerta trasera.

⁵⁶⁰H. de C, 10 de mayo de 1910.

⁵⁶¹H. de C, 19 de mayo de 1910.

⁵⁶²H. de C, 31 de mayo de 1909 y 1 de junio de 1909.

⁵⁶³H. de C, 4 de junio de 1909.

⁵⁶⁴H. de C, 1 de agosto de 1909.

*El cotxe de don Pio
ni corre ni correrà
perquè s'ha perdut "lo" xofer
i "no'l" poden topetar.*⁵⁶⁵

En 1911 se restableció el servicio de carruajes y los señores Cazador y Godes cerraron la empresa, dedicándose a partir de entonces a otros negocios.⁵⁶⁶

Hispano-Suiza del Maestrazgo, S.A. (HISUMA)

avenida Pérez Galdós, 29 Castelló

Puesto que esta sociedad es la resultante de la fusión, en 1920, de dos sociedades anónimas morellanas, la Hispano-Suiza del Maestrazgo por un lado y Transportadora Morellana por otro, se presenta a continuación la trayectoria de ambas empresas por separado, para a continuación tratar la sociedad resultante.

La Hispano-Suiza del Maestrazgo

La primera empresa de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica en constituirse en toda la provincia fue la Hispano-Suiza del Maestrazgo, creada en la capital de els Ports en 1909 por Juan Carsi y Francisco Milián. La empresa se empezó a gestar en enero de aquel año por iniciativa del alcalde de Morella, entablado negociaciones con los representantes de la Hispano Suiza, el Sr. Desig, y el ingeniero Chopitea.⁵⁶⁷ El 22 de enero se realizó una reunión con las personalidades locales más destacadas de la que surgió el primer consejo de administración de la nueva empresa, que se constituyó el 20 de febrero de 1909 ante el notario de Morella José Belda, con un capital social de 80.000 pesetas repartidas en acciones de 150 pesetas, de las cuales un 25% pertenecían a la propia Hispano Suiza.⁵⁶⁸ Concretamente la aportación capitalizada de los vehículos de este fabricante fue de 14.750 pesetas.⁵⁶⁹ Fue la quinta empresa española de ómnibus en constituirse por el peculiar sistema de la Hispano-Suiza, en la que esta participaba en el capital mediante la aportación de los vehículos.⁵⁷⁰

Aunque la intención inicial era comenzar el servicio en abril de 1909,⁵⁷¹ el primer vehículo de la empresa, un ómnibus Hispano Suiza, no se recibió en Morella hasta el 13 de mayo de 1909,⁵⁷²

⁵⁶⁵"Història de la Hispano de Fuente En Segures", Pere Enric Barreda, [en línea].

⁵⁶⁶Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, pp. 59-60.

⁵⁶⁷*H. de C*, 21 de enero de 1909.

⁵⁶⁸*H. de C*, 30 de enero de 1909.

⁵⁶⁹Josep Vert Planas, *Un segle de carrosseries gironines*, p. 68.

⁵⁷⁰Josep Vert Planas, *Un segle de carrosseries gironines*, p. 68. Las cuatro anteriores fueron La Cantábrica, La Litero-Ribagorzana, La Hispano Manresana, y La Hispano Hilariense.

⁵⁷¹*H. de C*, 6 de febrero de 1909.

⁵⁷²*H. de C*, 13 de mayo de 1909.

iniciándose el primer viaje de la línea de Morella a Vinaròs el 21 del mismo mes.⁵⁷³

El día 3 de junio desembarcó en Castelló el segundo automóvil,⁵⁷⁴ que tras superar las pertinentes pruebas se trasladó a Morella, procediéndose entonces a la inauguración oficial de la citada línea.⁵⁷⁵

A mediados de junio el Consejo de Administración decidió el desembolso por parte de los accionistas del segundo dividendo pasivo de 125 pts. por acción.⁵⁷⁶ En agosto de ese año se ultimó el proyecto de construcción de una estación de mercancías para iniciar un servicio de camiones para el transporte de enseres «que no excedieran de 100 Kg.».⁵⁷⁷ A tal efecto en septiembre se llevaron a cabo pruebas en las que se observó que tardaba el doble de tiempo de lo previsto y que consumía 70 litros de gasolina.⁵⁷⁸ Pese a todo, el 18 de enero de 1910 se recibió el primer camión, un Hispano-Suiza 25/30 HP de 4 toneladas de carga.⁵⁷⁹ Y el 12 de julio se solicitó autorización para poner en circulación un nuevo automóvil para la línea.⁵⁸⁰

En diciembre de 1911 firmó, junto con la Compañía de Ferrocarriles del Norte, un acuerdo con Francisco Blasco e Hijos para establecer un servicio de correspondencia de viajeros, equipajes y mercancías por automóvil entre Vinaròs y Morella y viceversa, así como el de reexpedición de «mercancías de pequeña velocidad».⁵⁸¹ Anteriormente, se había alcanzado un acuerdo con la Compañía de Caminos de Hierro del Norte para prestar servicios combinados, de manera que Morella llegó a contar con despacho de la compañía ferroviaria.⁵⁸²

A principios de julio de 1913 la empresa reparó un ómnibus en los talleres de Francisco Cervera en Tortosa.⁵⁸³ También consta la adquisición de un nuevo ómnibus en mayo de 1914.⁵⁸⁴

Durante 1918 la empresa hubo de hacer frente a diversas dificultades. Por una parte la escasez de combustibles, que la obligaron a suspender el servicio en diversas ocasiones y a experimentar con fórmulas alternativas para la alimentación de los motores, como la mezcla de gasolina y alcohol típica de la época.⁵⁸⁵ Pero sin duda el mayor desafío para HISUMA fue la aparición, en 1918, de otra empresa rival, La Confianza, que consiguió la conducción de correo y le hizo la competencia

⁵⁷³H. de C, 21 de mayo de 1909.

⁵⁷⁴H. de C, 2 de junio de 1909.

⁵⁷⁵H. de C, 9 de junio de 1909.

⁵⁷⁶H. de C, 18 de junio de 1909.

⁵⁷⁷H. de C, 2 de junio de 1909 y 14 de agosto de 1909.

⁵⁷⁸H. de C, 21 de septiembre de 1909.

⁵⁷⁹H. de C, 18 de enero de 1910.

⁵⁸⁰H. de C, 12 de julio de 1910. También como empresa pionera que era, a principios de 1910 fue la segunda de la provincia en ser sancionada por infringir el reglamento de circulación, con un importe de 25 pts (H de C, 5 de julio de 1910). La siguiente sanción que encontramos corresponde al 16 de septiembre de 1913, de un importe de 20 pesetas (H de C, 16 de septiembre de 1913).

⁵⁸¹H. de C, 5 de diciembre de 1911.

⁵⁸²Juan Peris Torner, “La Hispano Suiza del Maestrazgo Transportadora Morellana”, *Compartir conocimientos* (blog), 16 de septiembre de 2017, [en línea], <https://compartirconocimientos.com/la-hispano-suiza-del-maestrazgo-transportadora-morellana-s-a/> (consultado 17 de septiembre de 2017).

⁵⁸³H. de C, 8 de julio de 1913.

⁵⁸⁴H. de C, 15 de mayo de 1914.

⁵⁸⁵H. de C, 14 de enero de 1918 y 23 de febrero de 1918.

en la línea Morella-Vinaròs,⁵⁸⁶ que amplió hasta Forcall.⁵⁸⁷ Esto obligó a HISUMA a mover ficha, solicitando el 25 de junio la ampliación del servicio hasta aquella localidad.⁵⁸⁸ Para tal efecto adquirió un nuevo ómnibus, un Hispano-Suiza 30HP, que fue matriculado el 7 de septiembre con la placa CAS-53.⁵⁸⁹ El 15 de noviembre de 1918 HISUMA recuperó la explotación en exclusiva de la línea de Morella a Vinaròs, ante la suspensión del servicio de La Confianza.⁵⁹⁰

Transportadora Morellana, S.A.

En abril de 1920 se llevó a cabo entre los comerciantes de Morella una suscripción de acciones para reunir las 100.000 pesetas necesarias para adquirir camiones con los que establecer un servicio de transporte de mercancías entre esa ciudad y Vinaròs.⁵⁹¹ La iniciativa fue un éxito, cubriéndose con exceso el capital requerido.⁵⁹² Así, el 28 de abril de 1920 se constituyó ante el notario de Morella Miguel Guillem Ballesteró la mercantil Transportadora Morellana, S.A., con un capital de 150.000 pesetas repartidas en acciones de 250 pts. Su presidente fue Juan Gasulla Viñals y su gerente Hermelando Martí Querol.

Al mismo tiempo, lograron un contrato de 9.000 pts. anuales con la Dirección General de Correos, para realizar un segundo transporte diario de correo, complementario al que ya venía prestando HISUMA, lo que permitió verificar dos repartos diarios de correspondencia, cumpliendo así una demanda de la sociedad morellana.⁵⁹³ El servicio, prestado mediante la modalidad de “puerta a puerta”, se inició el día 25 de mayo con tres camiones alemanes Benz-Gaggenau,⁵⁹⁴ que hacían paradas en la Vallivana, la Serafina, la Jana, Traiguera y Sant Jordi.⁵⁹⁵ Salían de Vinaròs a las 7 y llegaban a Morella a las 11, de donde volvían a salir a las 15 y regresaban a las 18h. El precio de los portes era de 40 pts. la tonelada.⁵⁹⁶

Hispano-Suiza del Maestrazgo-Transportadora Morellana

El 7 de julio de 1920, en una reunión celebrada en el teatro morellano entre representantes de la Hispano-Suiza del Maestrazgo y de la Transportadora Morellana, se acordó la unificación de ambas compañías,⁵⁹⁷ de manera que a partir del día siguiente, la nueva sociedad Hispano-Suiza del

⁵⁸⁶H. de C, 30 de enero de 1918 y 2 de marzo de 1918.

⁵⁸⁷H. de C, 7 de junio de 1918.

⁵⁸⁸H. de C, 25 de junio de 1918.

⁵⁸⁹H. de C, 14 de septiembre de 1918 y fichas de matriculaciones, JPT.

⁵⁹⁰H. de C, 15 de noviembre de 1918.

⁵⁹¹H. de C, 19 de abril de 1920.

⁵⁹²H. de C, 6 de mayo de 1920.

⁵⁹³H. de C, 24 de febrero de 1920.

⁵⁹⁴H. de C, 25 de mayo de 1920. Lo mismo indican en el Archivo Municipal de Morella (Carlos Sangüesa Ortí, por correo electrónico, 1 de junio de 2017).

⁵⁹⁵H. de C, 31 de mayo de 1920.

⁵⁹⁶H. de C, 3 de julio de 1920.

⁵⁹⁷H. de C, 28 de julio de 1920.

Maestrazgo-Transportadora Morellana comenzó a prestar un doble servicio de viajeros y correspondencia entre la capital de els Ports y Vinaròs.⁵⁹⁸ De la nueva empresa, será HISUMA la división encargada del transporte de viajeros, mientras que la Transportadora seguirá con la de mercancías.

El 23 de octubre de 1920, ambas compañías formalizaron legalmente la fusión, dando lugar a la nueva sociedad anónima Hispano-Suiza del Maestrazgo-Transportadora Morellana, constituida en Morella ante el notario José Sancho Buñuel. Concurrieron a dicha firma los representantes de ambos Consejos de Administración, Julián Ripollés Gisbert por parte de HISUMA y Hermelando Martí Querol por parte de Transportadora Morellana.⁵⁹⁹

La nueva sociedad, domiciliada en el garaje de su propiedad en la calle Puerta de Sant Mateu, y con otro garaje en Vinaròs, se constituyó con un capital inicial de 250.000 pesetas, dividido en 1.000 acciones de 250 pts. cada una, totalmente desembolsadas, de las cuales 400 fueron aportadas por HISUMA y las 600 restantes por Transportadora Morellana. Este capital inicial fue aumentado en el momento de la constitución en 250.500 pesetas, divididas en 1.002 acciones de 250 pts., resultando un capital social de 500.500 pesetas. Este capital fue disminuido tres años después, reduciéndose a 250.000 pesetas, mediante la amortización del resto de acciones.

El primer Consejo de Administración quedó como sigue: presidente, Hermelando Martí; vicepresidente, Manuel Ripollés Eixarch; tesorero Lázaro Polo Ortí; secretario, Juan Antonio Querol Moya; y vocales Tadeo Gasulla Viñals, Juan Gasulla Viñals, Mariano Sebastiá Meseguer, Constantino Carceller Báguena, Fidel Mestre Colom, Juan Facundo Expósito, Julián Ripollés Gisbert, Miguel Alcón Blasco, Romualdo Amela Fuster, Juan Centelles Doménech, Julián Piquer Astor, Francisco Milián Martí y Juan Carsi y Carsi.

El objeto social de la mercantil resultante de esta fusión fue «el establecimiento y explotación de líneas de coches automóviles, tanto para el servicio de pasajeros como el de mercancías» y de manera inmediata «el establecimiento y explotación de una línea de coches y camiones automóviles entre Morella y Vinaroz».⁶⁰⁰

A partir de la fusión de ambas empresas, en septiembre de 1920 se amplió el servicio de viajeros y correspondencia con una segunda expedición diaria.⁶⁰¹ El 5 de mayo de 1924 Fidel Mestre Colom, en representación de la sociedad, solicitó establecer un servicio entre Catí y la Venta de l'Aire con los coches CAS-29 y CAS-192,⁶⁰² que se inauguró a finales de julio.⁶⁰³ En 1922 fue restablecido el

⁵⁹⁸H. de C, 17 de julio de 1920.

⁵⁹⁹Según el Archivo Municipal de Morella, ambas sociedades se fusionaron el 6 de de septiembre de 1923 ante el notario Luis Pérez Ordoño (Carlos Sangüesa Ortí, por correo electrónico, 1 de junio de 2017). Sin embargo, se opta aquí por la fecha de 23 de octubre de 1920, pues es la que viene recogida tanto en la escritura del Registro Mercantil como en la prensa.

⁶⁰⁰Escritura de constitución, RMC, Hoja 3-39, Tomo 30, Folio 103.

⁶⁰¹H. de C, 17 de septiembre de 1920.

⁶⁰²H. de C, 6 de mayo de 1924 y expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 11 C7.

servicio combinado con Norte, pudiéndose facturar desde Morella mercancías a todas las estaciones de España.⁶⁰⁴

En junio de 1925, mientras se instalaba en el garaje de la empresa, en el portal de Sant Mateu, el primer surtidor automático de gasolina de Morella,⁶⁰⁵ la Junta de Transportes ratificó la concesión en exclusiva de la línea Morella-Vinaròs,⁶⁰⁶ tanto de viajeros como de mercancías, a HISUMA, de acuerdo con el reciente real decreto de 1924. En 1926 se reforzó el servicio de mercancías con un nuevo camión Mercedes-Benz 40 HP de 7.680 Kg de carga.⁶⁰⁷

A principios de febrero de 1927, se adquirió un nuevo ómnibus NAG, carrozado en Morella, con una moderna carrocería con capacidad para 30 plazas, y destinado a la línea de Vinaròs.⁶⁰⁸ Finalizaba de esta manera una relación de más de una década con la Hispano-Suiza. A finales de septiembre se puso en circulación el segundo.⁶⁰⁹ También se solicitó ese año una línea hasta Castelló, que finalmente no fue autorizada.⁶¹⁰ En cambio, sí se autorizó a la empresa a realizar servicios de clase D en julio de 1928.⁶¹¹ A finales de 1929 falleció Manuel Ripollés Eixarch, que había alcanzado la presidencia de la sociedad.

HISUMA mantuvo durante la segunda mitad de los 20 un largo litigio con Francisco Traver González, concesionario desde 1925 de la línea Catí-Vinaròs, en gran parte coincidente con la de la línea de Morella.⁶¹² Los recursos presentados por ambas partes (Traver denunció la hijuela de HISUMA entre la Venta de l'Aire y Catí por ser coincidente con su concesión, e HISUMA la línea Catí-Vinaròs por ser coincidente con la suya) acabaron en 1928 con la adjudicación, en febrero, de la línea Catí-Vinaròs a Traver. Tras varias negociaciones con este concesionario, HISUMA incluyó ese año una hijuela hasta Sant Mateu en la línea Vinaròs-Morella.⁶¹³ Finalmente, en octubre, Francisco Traver vendió su empresa, con derechos y material, a HISUMA, que incluyó la línea de Catí en sus servicios.⁶¹⁴

A lo largo de los años 30 HISUMA se situó como la quinta empresa del sector de la provincia por volumen de facturación, con una recaudación que oscilaba entre las 146.007 pesetas de 1933 y las 127.638 de 1935.⁶¹⁵ El 5 de julio de 1935 HISUMA-Transportadora Morellana fue adquirida por HIFE, pasando a ser la empresa matriz benasalense la concesionaria de la línea. Entre los planes de

⁶⁰³H. de C, 21 de julio de 1924.

⁶⁰⁴Carles Ripollés, "El ferrocarril", p.13.

⁶⁰⁵BOP, 5 de mayo de 1924 y H. de C. 24 de abril de 1924.

⁶⁰⁶BOP, 20 de julio de 1925; expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 1 C1; y H de C, 7 de mayo de 1924.

⁶⁰⁷Archivo Municipal Morella, Carlos Sangüesa Ortí, por correo electrónico, 1 de junio de 2017.

⁶⁰⁸H. de C, 5 de febrero de 1927 y 23 de marzo de 1927.

⁶⁰⁹H. de C, 24 de septiembre de 1927 y 4 de octubre de 1927.

⁶¹⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 9 C7.

⁶¹¹H. de C, 3 de julio de 1928.

⁶¹²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 17, Exp. 20 C4.

⁶¹³H. de C, 15 de octubre de 1928.

⁶¹⁴H. de C, 22 de octubre de 1928.

⁶¹⁵Memoria Anual 1933, Memoria Anual 1934 y Memoria Anual 1935, AHCCCS.

la Hispano de Fuente En Segures estaba mejorar la línea Vinaròs-Morella e implantar la de Castelló-Morella por Sant Mateu, empleando para ello los nuevos autobuses a gasoil.⁶¹⁶ Desde entonces fue la empresa matriz la encargada de la prestación de los servicios de viajeros, aunque la marca HISUMA se mantendría durante bastantes años más. La flota había estado formada hasta entonces por los siguientes vehículos:

Tabla 74. Flota de HISUMA matriculada hasta su absorción

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-2	HISPANO-SUIZA 25 HP	14	1909	
CAS-6	HISPANO-SUIZA 30 HP	n.d.	1909	
CAS-9	HISPANO-SUIZA 30 HP	15	1910	
CAS-29	HISPANO-SUIZA 15 HP	17	1914	
CAS-53	HISPANO-SUIZA 30 HP	n.d.	1918	
CAS-192	HISPANO-SUIZA 15/20 HP	14	1922	
CAS-217	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	34	1922	TRANS. MOR.
V-830	BERLIET 22 HP	CAMIÓN	1925 (1920)	EX JOSÉ M ^a MARÍN
CAS-760	BERLIET 16 HP	7	1926 (1925)	EX R. VERGE
CS-1277	NAG 30 HP	30	1927	
CS-1484	NAG 30 HP	26	1928	
CAS-273	FORD 20 HP	12	1928 (1923)	EX F. TRAVER
CAS-324	LA BUIRE 16/20 HP	10	1928 (1923)	EX F. TRAVER
CAS-325	FORD 22 HP	15	1928 (1923)	EX F. TRAVER
CAS-438	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	27	1928 (1924)	EX F. TRAVER
CAS-551	FIAT 25 HP	18	1928 (1924)	EX F. TRAVER
CS-1190	HISPANO-SUIZA 22 HP PRADES	22	1928 (1926)	EX F. TRAVER
CS-1635	PEUGEOT 11 HP	4	1930 (1929)	
V-1023	BERLIET 22 HP	20	1931 (1921)	EX F. TRAVER
CS-2891	CHEVROLET 20 HP SEDÁN	6	1934	
CS-2906	CHEVROLET 29 HP	CAMIÓN	1934	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Censos electorales, AHCCCS; Concursos aprobados sobre el impuesto de transportes, AHPC, Fondo Hacienda; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 25 y 32; *H. de C*, varios números. Elaboración propia.

En 1943, su Consejo de Administración estaba formado, a 12 de abril, por los siguientes miembros:

⁶¹⁶*H. de C*, 5 de julio de 1935.

Gerardo Roig Vives, Eliseo Vives Artola, Cristóbal Mascarós Villalonga, Ramón Robres Centelles, Alfredo Miralles Barreda, José Antonio Monferrer Alcón y Facundo Manzana Sorribes.⁶¹⁷

En 1949, la nueva dirección de HIFE, presidida por Eliseo Vives Cercós, decidió potenciar y dotar de vida propia, dentro de la matriz del grupo, dos áreas económicas hasta entonces integradas sin distinción en su actividad. Una de ellas fue el conocido como Servicio Comercial de HIFE, esto es, la comercialización de recambios para la automoción, actividad que se había incorporado, con la absorción en 1935, al objeto social de HISUMA. Disponía para ellos de almacén y tienda al público en el propio garaje de HIFE en el n.º 23 de la avenida Pérez Galdós de Castelló, además de tiendas en València y Tortosa.⁶¹⁸ Con la reestructuración llevada a cabo por el presidente Vives Cercós, esta área adquirió autonomía funcional y operativa, potenciando e independizando su gestión y actividad, abriendo una nueva tienda en Amposta,⁶¹⁹ en la avenida del Generalísimo nº 91.⁶²⁰

Tabla 75. Flota de HISUMA (Grupo HIFE) matriculada en Castelló

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-3594	CHEVROLET 22 HP	24	1939
CS-3605	CHEVROLET 22 HP	24	1939
CS-3745	DIAMOND 26 HP	32	1940
CS-3755	DIAMOND 26 HP	33	1940
CS-3760	DIAMOND 26 HP	26	1940
CS-3763	DIAMOND 26 HP	32	1940
CS-3765	DIAMOND 28 HP	31	1940
CS-4097	BERLIET 16 HP	CAMIÓN	1946
CS-4695	BEDFORD 21 HP	CAMIÓN	1954
CS-13388	DKW F-89L	FURG.	1959
CS-23215	DKW 800S	FURG.	1962

Fuentes: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia

Así, HISUMA adquiriría directamente a los fabricantes y distribuidores (Pirelli, Firestone, etc.) los recambios y material que HIFE necesitaba para el carrozado y reparación de sus autobuses, pero en cantidades mayores, reduciendo costes. De todo el material adquirido, aquel que no era empleado directamente por HIFE se vendía al público en las tiendas HISUMA. De esta manera, HIFE obtenía

⁶¹⁷Miembros del Consejo de Administración de HISUMA, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-63.

⁶¹⁸Concretamente en las calles Taquígrafo Martí nº 15 de València y en el propio garaje de la calle Despuig de Tortosa (*Anuario Automovilista de España 1965-1966*, SA Horta IE, Barcelona, 1965, p. 53b).

⁶¹⁹*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 31-32 y 36.

⁶²⁰*Anuario Automovilista de España 1965-1966*, p. 53b.

sus recambios a mejor precio, e HISUMA conseguía beneficios por el margen comercial de la venta de los excedentes.⁶²¹

En noviembre de 1958 un gran incendio arrasó completamente el almacén central de HISUMA en Castelló, afectando también a las oficinas y dependencias administrativas de HIFE, y con ellas, todos los archivos de la empresa. La naturaleza de los recambios y materiales almacenados, muchos ellos de caucho, contribuyeron a la magnitud del suceso.⁶²²

Inmediatamente se iniciaron los trabajos para reemprender la actividad lo antes posible, alquilando un almacén al que fueron trasladados y recuperados todos aquellos materiales que no fueron destruidos o dañados en el incendio. Tras grandes esfuerzos, HISUMA volvió a abrir al público en julio de 1960,⁶²³ ubicado ahora en los bajos de Pérez Galdós n.º 29, en el chaflán con Historiador Viciana.

En Junta General Extraordinaria de HISUMA, celebrada el siete de junio de 1961, se modificaron varios artículos de los estatutos (1, 11, 13 16 y 37) y se amplió el capital social. En dicha Junta se acordó asimismo trasladar la sede social a Barcelona, a la calle Córcega n.º 230 bajos.⁶²⁴ Era entonces su director técnico Ricardo Martín.⁶²⁵

En la Junta General Extraordinaria de HIFE celebrada en Castelló el 28 de junio de 1961, se produjo la escisión de una minoría de consejeros, en desacuerdo con el traslado de la sede social de la empresa a Barcelona. Las acciones de HISUMA propiedad de esta minoría fueron vendidas a HIFE,⁶²⁶ que a su vez se desvinculó de la empresa vendiéndola al señor Luis Bolufer.⁶²⁷

Siendo HISUMA propiedad del señor Bolufer y dedicada exclusivamente a la comercialización de accesorios para automóviles y maquinaria, mantuvo abierta la tienda de Pérez Galdós hasta el 15 de enero de 1987, así como las sucursales en Tortosa (bajada de Capuchinos n.º 3) y Amposta (avenida de la Rápita n.º 91).

En cuanto a las tiendas catalanas, en 1987, y bajo otra nueva dirección también desvinculada de HIFE, se convirtió en INSUMA, S.A.L., dedicada a la venta de recambios de automoción, con tiendas en Amposta y Tortosa. En 2002, por desavenencias en la dirección, la empresa se dividió en INSUMA, S.L., con tiendas en Amposta y Tortosa y en Recambios HISUMA, S.L., con tienda en Amposta.⁶²⁸

⁶²¹Testimonio de Santiago Pitarch, ex trabajador de HISUMA, en entrevista oral.

⁶²²*Mediterráneo*, 2 de noviembre de 1958.

⁶²³*Mediterráneo*, 2 de julio de 1960.

⁶²⁴*Mediterráneo*, 9 de enero de 1962.

⁶²⁵*Mediterráneo*, 23 de enero de 1962.

⁶²⁶*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 42.

⁶²⁷Testimonio de Santiago Pitarch, ex trabajador de HISUMA, en entrevista oral.

⁶²⁸Recanvis Hisuma, [en línea], <http://www.recanvisinsuma.com/index.html> (consultado 22 de febrero de 2017).

Hispano-Suiza Lucenense

l'Alcora

Tras una serie de reuniones a lo largo de los meses de julio y agosto de 1913 con el representante de la Hispano-Suiza César A. Roca,⁶²⁹ el 14 de agosto de aquel año se anunció la adquisición de un ómnibus Hispano-Suiza 30/40HP de 18 asientos para el establecimiento de una línea de automóviles entre Castelló y Llcena. En la sociedad que iba a constituirse para tal fin, que recibiría el nombre de la Hispano-Suiza Lucenense, participaban, como era habitual, el propio fabricante y al menos seis accionistas de esta localidad, a los que se esperaba que se sumaran otros muchos de las localidades de tránsito, para lo que pretendían emitir acciones de 100 pesetas. La fecha fijada para la inauguración de la línea fue el 8 de septiembre de aquel año.⁶³⁰

Al parecer el servicio se prestaba mediante algún tipo de acuerdo con Russell Ecroyd Neil, de cuyo garaje de Castelló salían los coches, y donde también se despachaban los billetes.⁶³¹

No se encuentran muchas referencias sobre esta empresa, salvo algunos sueltos de prensa informando sobre novedades como la adquisición de un nuevo ómnibus en marzo de 1913,⁶³² o la imposición de una sanción de 20 pesetas por exceso de viajeros en 1916.⁶³³

En noviembre de ese año, gracias a las gestiones del diputado Vicente Cantos, la Dirección General de Correos accede a subvencionar la conducción del correo en automóvil en esta línea,⁶³⁴ que fue adjudicada a Cristóbal Mascarós Villalonga,⁶³⁵ gerente de la empresa,⁶³⁶ iniciándose este servicio de correspondencia el 1º de diciembre.⁶³⁷

Como las demás empresas de la provincia, la escasez de gasolina durante el periodo de la I Guerra Mundial supone un grave problema para el funcionamiento de la sociedad, debiendo suspender el servicio en varias ocasiones.⁶³⁸ No será hasta el 30 de abril de 1918 cuando se reanude definitivamente.⁶³⁹

En junio de 1918 recibió un nuevo vehículo, un Hispano-Suiza 20HP de 14 plazas matrícula CAS-50,⁶⁴⁰ y con el que la empresa reforzó su servicio. Un año después, en julio de 1919, se prolongó la línea hasta Cortes de Arenoso.⁶⁴¹

⁶²⁹*H. de C*, 21 de julio de 1913 y 23 de julio de 1913.

⁶³⁰*H. de C*, 14 de agosto de 1913.

⁶³¹*Revista de Castelló*, nº 68, diciembre de 1914, p. 19.

⁶³²*H. de C*, 26 de marzo de 1915.

⁶³³*H. de C*, 19 de octubre de 1916.

⁶³⁴*H. de C*, 18 de noviembre de 1916.

⁶³⁵Corresponsal del Banco de España en l'Alcora en 1919. (*Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*).

⁶³⁶*H. de C*, 22 de noviembre de 1916.

⁶³⁷*H. de C*, 1 de diciembre de 1916.

⁶³⁸*H. de C*, 5 de enero de 1918, 27 de febrero de 1918 y 5 de marzo de 1918.

⁶³⁹*H. de C*, 30 de abril de 1918.

⁶⁴⁰*H. de C*, 6 y 27 de junio de 1918.

⁶⁴¹*H. de C*, 1 y 4 de julio de 1919.

Tabla 76. Flota de La Hispano Lucenense

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-33	HISPANO-SUIZA 14 HP	n.d.	1915
CAS-50	HISPANO-SUIZA 20 HP	14	1917

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En diciembre de 1919 la nueva sociedad Auto Exprés, S.A., de la que formaba parte el propio gerente de la Lucenense, adquirió todos los derechos y material de esta empresa, pasando a ser la explotadora de la línea a Cortes.⁶⁴²

Hotel Suizo: ver Noriega Llagostera, Eusebio

Jovaní Cardona, Vicente: ver Autobuses Vicente Jovani, S.L.

Julián Orduña, Ramón

n.d.

Tras solicitarla en junio de 1925,⁶⁴³ el 1 de agosto la Junta de Transportes le concedió provisionalmente la línea entre Chóvar y la estación de Soneja. Su adjudicación definitiva no se llegó a realizar por la renuncia del propio concesionario, que no pudo hacer frente económicamente a su explotación.⁶⁴⁴

Lacorte: ver Autobuses Lacorte, S.L.

Laffarga Aguilar, Vicente

calle Colón, 36 y Esperanza, 20 Segorbe

Mecánico y propietario en 1922 de una hojalatería en Segorbe,⁶⁴⁵ en 1925 transformó en ómnibus un Ford 22 HP que había adquirido el año anterior. La primera referencia que se encuentra de él como transportista data del 11 de enero de 1927, cuando fue sancionado con una multa de 100 pesetas por transportar viajeros sin autorización.⁶⁴⁶ A lo largo de los años siguientes se incrementa su actividad en el sector, adquiriendo diversos vehículos y abriendo un garaje en la localidad,⁶⁴⁷ que mantendrá su actividad con posterioridad a la guerra.⁶⁴⁸

⁶⁴²H. de C, 24 de diciembre de 1919.

⁶⁴³BOP, 26 de junio de 1925 y *Gaceta de Madrid*, 7 de julio de 1925.

⁶⁴⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 4 C9.

⁶⁴⁵Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 431.

⁶⁴⁶H. de C, 11 de enero de 1927.

⁶⁴⁷*Anuario Guía 1929*, p. 261.

⁶⁴⁸*Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560.

Tabla 77. Flota de Vicente Laffarga

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-2328	FORD 22 HP	14	1924 (1923)
V-6568	CHEVROLET 17 HP	14	1928
CS-1546	CHEVROLET 16 HP	18	1928
CS-1731	FIAT 17 HP BERLINA	6	1929
CS-1846	SPA 21 HP	33	1929

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 72 y 209. Elaboración propia.

El 22 de abril de 1927 se le autorizó para prestar un servicio de transporte entre Segorbe y València,⁶⁴⁹ el 30 de junio para prestar servicios discrecionales y de taxi,⁶⁵⁰ y en el verano de 1929 para realizar servicios de clase B entre Segorbe y Viver,⁶⁵¹ que tuvo que suspender en 1934 en aplicación de la legislación en vigor. Según consta en la Memoria de la Cámara de Comercio de 1931, tuvo que satisfacer aquel año un importe de 52,12 pesetas en concepto de impuesto sobre la recaudación. Tras la Guerra Civil sigue de taxista en Segorbe, domiciliado en la calle Castellón n.º 14.⁶⁵²

Latil Mijares “El dátil”: ver Guarque Cañada, Pascual

Lavall, Baltasar: ver Ecroyd Neild, Russell

Lorenzo de la Rosa, Gil (Autocares Gil Lorenzo)

calle Pedro Viruela Pavía, 16 la Vall d’Uixó

Tabla 78. Flota de Gil Lorenzo

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
SAVA A-504 33 PLAZAS	1978 (1970)	EX JOSÉ ADSUARA
OBRADORS S'AGARÓ	n.d.	
PEGASO 5231 ANDECAR AZAHARA SE	(1991)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Entrevistas orales, fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Empresario individual vallduxense, dedicado a los servicios discrecionales. Tras unos inicios como taxista, en 1978 adquirió un midibús Sava, y posteriormente un autocar Obradors S’Agaró de

⁶⁴⁹H. de C, 23 de abril de 1927.

⁶⁵⁰H. de C, 2 de julio de 1927.

⁶⁵¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 9 C10.

⁶⁵²AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3966 Exp. 4088.

segunda mano. En activo hasta principios de 2000.⁶⁵³

Lozano Marín, Vicente

calle Pilar, 14 Altura

Transportista de Altura. En 1969 su hermano José Lozano Marín matricula un minibús Barreiros, que en 1975 pasa a Vicente. En 1980 constituye junto con otros socios la sociedad limitada Marzá-Beltrán, aportando un minibús Avia.

Tabla 79. Flota de Vicente Lozano

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-57619	BARREIROS 2900 24 PLAZAS	1975 (1969)	JOSÉ LOZANO
V-238252	AVIA 3500 24 PLAZAS	(1969)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Marzá-Beltrán, RMC; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Macián Lázaro, José

Torás

Propietario de un comercio de ultramarinos, realizaba en los años 60 y 70 servicios discrecionales con un microbús, siendo conocido como "La diligencia de Torás". La ruta más habitual era entre su municipio y València.⁶⁵⁴

Tabla 80. Flota de José Macián

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)
CS-26707	NAZAR SERIE A 9 PLAZAS	(1963)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: "Torás, historia y vida del Alto Palancia", Facebook, 18 de agosto de 2016, [en línea], https://www.facebook.com/pg/Torasfotosparaelrecuerdo/posts/?ref=page_internal; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Macías Masó, Manuel

avenida la Fuente, 43; calle San Jaime, 4 Montanejos

Manuel Macías Masó era un carretero de Montanejos que explotaba una línea de carruajes entre la estación de Caudiel y Montanejos en la primera década del siglo XX,⁶⁵⁵ siendo autorizado el 13 de diciembre de 1915 a establecer un servicio de diligencias entre Caudiel y Montán.⁶⁵⁶ También

⁶⁵³*Páginas Amarillas Castellón 2000*, Telefónica Publicidad e Información. 65 Edición, diciembre de 1999, p. 34.

⁶⁵⁴Información obtenida en el grupo de Facebook "Torás, historia y vida del Alto Palancia", Facebook, 18 de agosto de 2016, [en línea], https://www.facebook.com/pg/Torasfotosparaelrecuerdo/posts/?ref=page_internal.

⁶⁵⁵Javier Navarro Fortuño, *Montanejos Ayer y hoy*, autoedición, 2013, p. 30.

⁶⁵⁶Teodoro López Díaz, *Caudiel, Crónica del siglo XX*, Diputación de Castelló, Castelló, 2009, p. 65.

regentaba un molino de aceite.⁶⁵⁷

Como otros empresarios carreteros de la época, en la siguiente década dio el paso a la tracción mecánica, solicitando en agosto de 1921 explotar una línea de ómnibus entre Montán y la estación de Caudiel con un Fiat matrícula TER-66,⁶⁵⁸ con el que realizaba una expedición diaria de ida y vuelta. Ese mismo mes comenzó también la competencia en esa misma línea, por parte de Heliodoro Gil Vilache, un transportista segorbino.⁶⁵⁹

El 19 de junio de 1922 solicitó autorización para ampliar sus servicios con líneas entre Segorbe y Caudiel y la Cueva Santa,⁶⁶⁰ matriculando otro ómnibus Fiat de 20 plazas en agosto de ese mismo año.⁶⁶¹

Tabla 81. Flota de Manuel Macías hasta 1939

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
TER-66	FIAT	n.d.	1921 (1912)
CAS-215	FIAT 18 HP	20	1922
V-2612 (**)	RUGBY 13 HP	n.d.	(1924)
CAS-628	FORD 22 HP	22	1925
CS-1442(***)	FIAT 14 HP	18	1928
CS-2105	FIAT 17 HP	16	1931
CS-2904	CHEVROLET 22 HP	16	1934
CS-2951	CHEVROLET 20 HP	18	1934
V-14846	DODGE 26 HP	27	1946 (1934)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

(**) En ARV, Fondo DGT, Caja 82, esta matrícula corresponde a un Star 15/16 HP de 1924 (ver Narciso Chiva y Miguel Tusón).

(***) Por algún error administrativo, se asignaron a este vehículo las placas CS-1442 y CS-1448, siendo rematriculado en 1947 en la Jefatura de Tráfico de Teruel con la nueva placa TE-2166 (fichas de matriculaciones, JPT).

Fuente: Censos electorales, AHCCCS, BOP, 24 de agosto de 1921 y 26 de junio de 1922; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 82 y 472. Elaboración propia.

En aplicación de la ley de transportes de 1924, se procedió en 1927 a la subasta de la concesión de la línea Caudiel-Montanejos. Si bien en un primer momento le fue adjudicada de manera provisional a otro interesado, Francisco Olcina Gorgues,⁶⁶² en noviembre la Junta Central de Transportes se la concedió de manera definitiva a Macías.⁶⁶³

De esta manera, y hasta la Guerra Civil, Macías realizó este trayecto en exclusiva con una

⁶⁵⁷Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 365.

⁶⁵⁸BOP, 24 de agosto de 1921.

⁶⁵⁹H. de C, 24 y 27 de agosto de 1921.

⁶⁶⁰H. de C, 27 de junio de 1922 y BOP, 26 de junio de 1922.

⁶⁶¹H. de C, 12 de agosto de 1922.

⁶⁶²H. de C, 2 de julio de 1927.

⁶⁶³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 1 C7

expedición diaria. Desde 1932, el itinerario se prolongaba durante el verano hasta Jérica, para enlazar así con el coche de AVSA a Castelló.⁶⁶⁴ A lo largo de los años 30, la empresa llevó a cabo una significativa renovación de la flota, como se aprecia en la tabla. La recaudación de la empresa osciló, en aquella década, entre las 14.003 pesetas del año 1933 y las 7.205 del año 1935.⁶⁶⁵

Tras la Guerra Civil se reemprendió el servicio, si bien de forma precaria, con los vehículos que se pudieron recuperar. A partir de 1950 se hizo cargo de la empresa su hijo Rafael Macías Badenas y sus hermanos, denominándose “Herederos de Macías Masó”.⁶⁶⁶ En esos años se alargaba la línea hasta València los fines de semana, con parada en la calle Almirante Cadarso de la capital del Turia, frente a la Pastelería Germán, propiedad de un vecino de Montanejos.⁶⁶⁷ De esta manera se daba respuesta a los tráficos generados por los numerosos valencianos que se trasladaban a Montanejos a tomar las aguas.

Tabla 82. Flota de Macías en 1961

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CS-2951	CHEVROLET 20 HP	19	1934
CS-3805	OLDSMOBILE 21 HP	19	1941
V-14846	DODGE 26 HP	27	1946 (1934)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 472. Elaboración propia.

Sacada de nuevo a concurso la concesión V-1816 Caudiel-Montán-Montanejos en 1958,⁶⁶⁸ fue adjudicada a los Herederos de Manuel Macías Masó en abril de 1960,⁶⁶⁹ destinándose tres coches a realizar las expediciones establecidas, por los que pagaron en 1961 3.500 pesetas de impuesto industrial.⁶⁷⁰ Previamente, en 1954, había solicitado su prolongación hasta Puebla de Arenoso, por un extremo, y hasta Segorbe por el otro. La primera petición fue desestimada,⁶⁷¹ mientras que la segunda se redujo hasta Jérica.⁶⁷²

Componían por entonces la flota de la empresa los siguientes vehículos, con una oferta total de 65 plazas sentadas, y una antigüedad media de 25 años.

En 1963, este servicio base se completó con la hijuela Caudiel-Jérica, con una expedición diaria en

⁶⁶⁴H. de C, 11 de julio de 1932.

⁶⁶⁵Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1935, AHCCCS.

⁶⁶⁶Su hermano Francisco Macías Badenas, por su parte, se dedicó al transporte de mercancías. AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3931 Exp. 16943.

⁶⁶⁷Javier Navarro Fortuño, *Montanejos Ayer y hoy*, p. 30.

⁶⁶⁸BOE, 17 de octubre de 1958.

⁶⁶⁹BOE, 14 de abril de 1960.

⁶⁷⁰Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3931 Exptes. 16933, 16939 y 16937.

⁶⁷¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 66, Exp. 5425.

⁶⁷²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 242, Exp. 6619.

invierno y dos en verano.⁶⁷³ Disponían por entonces de una flota de dos vehículos,⁶⁷⁴ realizando también servicios de taxi.⁶⁷⁵

En diciembre de 1968, ante la falta de rentabilidad de la explotación, los Macías Badenas vendieron la empresa a la Expreso Segorbina,⁶⁷⁶ y solicitaron el cambio de titularidad de la concesión a favor de esta mercantil, haciéndose efectivo el 27 de marzo de 1969.⁶⁷⁷ De esta manera, la Expreso Segorbina absorbió todos los bienes, derechos y obligaciones de la empresa Macías.

Mallol Matarredona, Alfonso

Forcall

Estableció en mayo de 1922 una línea mixta de viajeros y mercancías entre Morella y Sorita, por Forcall, Villoses, Ortells y Palanques.⁶⁷⁸ El 20 de julio de aquel mismo año solicitó autorización para un servicio mixto entre Forcall y Morella con un camión torpedo Berliet,⁶⁷⁹ siendo autorizado a finales de mes para la conducción de correo entre ambas localidades.⁶⁸⁰ No se encuentran nuevas referencias, ni aparece en guías comerciales. En 1924 el coche figura a nombre de Gabriel Amela.

Tabla 83. Flota de Alfonso Mallol Matarredona

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-193	FORD 16 HP	6	1922

Fuente: fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Mampel Molinos, José: ver Martí Martí, Tomás

Mañas Campos, J.

División Azul, Grupo, 49 Almassora

Transportista de Almassora, realizaba servicios discrecionales con un autocar. En 1983 la Diputación le adjudicó el servicio de transporte escolar del Centro de Educación Especial de Borriana.⁶⁸¹ No constan matriculaciones de autobuses a su nombre en JPT con anterioridad a 1971.

⁶⁷³Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 1 C7 e IDD (04)061 Caja 242, Exp. 6619.

⁶⁷⁴*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

⁶⁷⁵Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 467.

⁶⁷⁶Testimonio de Francisco Macías Pradas, ex trabajador de la empresa, en entrevista oral.

⁶⁷⁷BOE, 26 de abril de 1969.

⁶⁷⁸H. de C, 9 de mayo de 1922.

⁶⁷⁹BOP, 19 de julio de 1922. (La redacción de la nota de prensa correspondiente del H de C, 20 de julio de 1922 da a entender, erróneamente, que el servicio se prolonga hasta Alcorisa).

⁶⁸⁰H. de C, 26 de julio de 1922.

⁶⁸¹*Mediterráneo*, 10 de septiembre de 1983.

Mañes Castillo, Eusebio

¿Bejís?

Solicitó en 1956 una línea entre Bejís y València, ampliamente demandada por los municipios de la comarca. No consta que fuera autorizada.⁶⁸²

Marco Mollá, Manuel

calle Primo de Rivera, 10 Vila-real

Taxista de Vila-real,⁶⁸³ adquirió en 1959 un microbús DKW con el que también realizó, hasta 1971, servicios discrecionales, pagando una cuota de impuesto industrial en 1961 de 224,10 pesetas.⁶⁸⁴

Tabla 84. Flota de Manuel Marco

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)
MA-4285	TAXI	(1930)
CS-9349	TAXI	(1957)
CS-13072	DKW F89L 8 PLAZAS	1959

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Marí Castellet, Juan Antonio

Alcalà de Xivert

Peatón de Correos de Alcalà de Xivert,⁶⁸⁵ fue autorizado el 30 de julio de 1929 por la Junta Provincial de Transportes para realizar servicios de clase B entre Alcalà de Xivert y Alcossebre durante aquel verano.⁶⁸⁶ En las siguientes temporadas fue Autos Mediterráneo la autorizada a realizar servicios en dicha línea,⁶⁸⁷ recuperando así su explotación.

Tabla 85. Flota de Juan A. Marí

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CAS-987	FORD 22 HP	2	(1926)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; censos electorales, AHCCCS. Elaboración propia.

Mariaran

Castelló

⁶⁸²Solicitud del Ayuntamiento de Bejís para que sea atendida la petición de línea presentada por Eusebio Mañes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342 Exp. IA-23.

⁶⁸³Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 4013.

⁶⁸⁴Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

⁶⁸⁵Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 220.

⁶⁸⁶H. de C, 31 de julio de 1929. Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 10 C10.

⁶⁸⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 14 C10.

Sociedad creada en 1983 por Joaquín Soler Pedemonte, ex conductor de José M.^a Ramos, casado con Piedad Trilles Centelles, y Juan Herrero Gil, camionero. Con un Van Hool adquirido de segunda mano a Meseguer, comenzaron a realizar una línea de transporte escolar del colegio La Consolación correspondiente a la ciudad de Castelló, en competencia con Ramos, así como servicios discrecionales.

Tras el fallecimiento de Soler a finales de los años 80, Herrero se estableció por su cuenta y Piedad Trilles constituyó Aranjor.⁶⁸⁸

Tabla 86. Flota de Mariaran

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
BARREIROS 2900 VAN HOOL	1983 (1974)	EX MESEGUER
EBRO	n.d.	EX HIFE

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Entrevistas orales a José M^a Ramos y Juan Herrero. Elaboración propia.

Marín, Salvador

Altura

Concesionario tras la Guerra Civil de línea Gátova-Llíria, que explotaba con otros familiares (José y Vicente Lozano Marín, Pedro Estemberg) y el hasta entonces concesionario Juan Bautista Roca. El servicio se prestaba en condiciones muy precarias, quedando registradas quejas del Ayuntamiento en 1943 porque se dejaba a los pasajeros tirados, por exceso de pasaje.⁶⁸⁹ Trabajaban como conductores Pascual Catalán y Luis Romero.⁶⁹⁰

Marín García, Vicente

calle Santuario, 2 Altura

Transportista de Altura, la Junta de Transportes le adjudicó, el 24 de noviembre de 1926, un servicio clase C entre su localidad y la estación de ferrocarril de Segorbe.⁶⁹¹ En AHCCCS figuran dos vehículos de servicio público a su nombre, entre 1931 y 1933, así como la recaudación por este servicio, que fue en 1933 de 650 pesetas y en 1934 de 470 pesetas,⁶⁹² siendo el transportista de menor facturación de toda la provincia.

Tras la Guerra Civil la familia Marín inicia una relación empresarial con los Roca de Olocau, concesionarios de la línea Llíria-Gátova.

⁶⁸⁸Testimonio José M^a Ramos, empresario retirado, en entrevista oral.

⁶⁸⁹Quejas del Ayuntamiento de Gátova por el servicio de autobuses, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-25 bis.

⁶⁹⁰Vicente Sánchez Domingo, *Ensayo geográfico, histórico y sociológico. Gátova...* p 104.

⁶⁹¹H. de C, 25 de noviembre de 1926.

⁶⁹²Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934, AHCCCS.

Tabla 87. Flota de Vicente Marín

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
V-2328	FORD 22 HP	14	1926 (1923)	EX VTE. LAFFARGA
TE-547	n.d.	n.d.	(1928)	
TE-848	FORD 17 HP	20	(1930)	
CS-2459	CHEVROLET 20 HP	19	(1931)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Censos electorales, AHCCCS; conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2393 y ARV, Fondo DGT, Caja 72. Elaboración propia.

Marín Ordaz, José

avenida Generalísimo, 11 Jérica

Gestor administrativo y propietario de una autoescuela en Segorbe, realizaba servicios discrecionales de viajeros en Jérica, figurando como tal en las guías telefónicas de 1990 y 1993.⁶⁹³

Martí Martí, Tomás y José Mampel Molinos (la Hispano del Bergantes)

calle Alta, 21 Sorita

En noviembre de 1923, los vecinos de Sorita Tomás Martí Martí⁶⁹⁴ y su socio José Mampel Molinos solicitaron autorización para establecer una línea mixta de viajeros y mercancías entre su localidad y Morella, con un camión-berlina Ford.⁶⁹⁵ En mayo de 1924 adquirieron su segundo vehículo, un ómnibus Ford de 14 plazas, que se destinó también a la línea de que explotaban.⁶⁹⁶ Este vehículo sufrió un accidente en Forcall en septiembre de 1925, cuando volcó al rompersele una rueda, no habiéndose de lamentar más que algunas contusiones leves entre los viajeros.⁶⁹⁷

En aplicación del reglamento de transportes de 1924, solicitaron la concesión en exclusiva de dicha línea, que les fue adjudicada definitivamente en marzo de 1928.⁶⁹⁸ En noviembre de 1929, ante la celebración del concurso de licitación de la concesión Morella-Puebla de Híjar con hijuela a Mas de las Matas, solicitaron los derechos sobre dicha línea,⁶⁹⁹ que les fueron denegados.⁷⁰⁰

A partir de 1930 figura sólo Tomás Martí, que operaba también bajo el nombre de la Hispano del Bergantes, conservándose billetes de 1936 con esta razón social.⁷⁰¹ Realizaban también servicios de

⁶⁹³ *Guía telefónica Castellón 90/91*, Compañía Telefónica Nacional de España, nº 12, 55 edición, noviembre de 1990, p. 199 y *Páginas Amarillas Castellón 93/94*, p. 30.

⁶⁹⁴ De profesión labrador, según el expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 24 C5.

⁶⁹⁵ *BOP*, 9 de noviembre de 1923.

⁶⁹⁶ *H. de C*, 6 de junio de 1924.

⁶⁹⁷ *H. de C*, 17 de septiembre de 1925.

⁶⁹⁸ Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 24 C5.

⁶⁹⁹ *BOP*, 28 de noviembre de 1929 y *H. de C*, 29 de noviembre de 1929.

⁷⁰⁰ Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 13 C7.

⁷⁰¹ Relación de billetes y vales emitidos en el Aragón republicano. De la República a la Idea. Memoria histórica en Mas

clase B de Morella a Alcorisa (1929) y de Sorita a Mas de las Matas (1932).⁷⁰² Según consta en las Memorias de la Cámara de Comercio, Tomás Martí facturó las siguientes cantidades en 1933 y 1934.⁷⁰³

Tabla 88. Recaudación de Tomás Martí entre 1933 y 1934, por tipo de transporte

Año Tipo	1933		1934	
	Viajeros	Mercancías	Viajeros	Mercancías
Recaudación (pts.)	15.896,65	811,25	15.299,55	597,5

Fuente: *Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934*, AHCCCS. Elaboración propia.

Tabla 89. Flota de Tomás Martí

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-401	FORD 22 HP	6	1923	CAMIÓN-BERLINA
CAS-492	FORD 22 HP	14	1924	
CS-1506	CHEVROLET 16 HP	16	1928	
CS-1622	FORD 17 HP	2	1930 (1929)	CAMIÓN
CS-2210	CHEVROLET 20 HP	5	1930	SEDÁN
CS-2585	HISPANO-SUIZA 10 HP	4	1932	BERLINA
CS-2662	FORD 8 HP	4	1933	SEDÁN
B-9574			(1922)	
TE-679	CHEVROLET 20 HP		(1929)	
T-3598			(1930)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; censos electorales, AHCCCS. Elaboración propia.

Tras la renuncia en 1935 del concesionario de la línea de Morella-Puebla de Híjar y Mas de las Matas, al finalizar la Guerra Civil esta fue operada por la Hispano del Bergantes.⁷⁰⁴ Los servicios de la compañía sufrieron durante la postguerra continuas suspensiones y modificaciones de horario, debido a la carencia de combustibles y neumáticos.⁷⁰⁵ Era por entonces el representante de la empresa Juan Ripollés Vives.⁷⁰⁶ Según se refleja en la publicidad de la época, en 1946 realizaba la

de las Matas. Disponible en línea en: <http://www.cazarabet.com/idea/billetes/zorita.jpg> [Consultado 15 de mayo de 2017].

⁷⁰²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 12 C10.

⁷⁰³*Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934*, AHCCCS.

⁷⁰⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 13 C7.

⁷⁰⁵Comunicaciones varias sobre incidencias en los servicios de la Hispano del Bergantes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342 Exp. IA-40 e IA-158.

⁷⁰⁶Juan Ripollés Vives, representante de la Hispano del Bergantes, comunica al Gobierno Civil restricciones de diversos servicios, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342 Exp. IA-40

línea Morella-Mas de las Matas, con dos expediciones diarias de lunes a sábado.⁷⁰⁷

En junio de 1948 Tomás Martí se jubiló y la línea de Sorita fue transferida a José Mestre Beltrán.⁷⁰⁸

Martínez Fernández, Antonio

calle San Enrique, 56 y San Luis, 193 Almassora

Empresario individual domiciliado en Almassora y natural de la provincia de Albacete, donde realizaba desde mediados de los 60 servicios de viajeros con una furgoneta. A principios de los 70, al entrar en servicio la central térmica del Grau, se le ofreció realizar el transporte de su personal, haciéndose cargo del mismo e instalándose como autónomo en Almassora. Realizaba también servicios discrecionales, disponiendo para ello de una flota de varios autobuses de 36 plazas. En 1993 el negocio pasó a manos de su hijo Antonio Martínez Sánchez, actual propietario de Autobuses Antonio S.L.⁷⁰⁹

Tabla 90. Flota de Antonio Martínez matriculada en Castelló antes de 1971

VEHÍCULO	AÑO
BARREIROS 2900 22 PLAZAS	1970

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Martínez Forés, Francisco; Martínez Martí, Francisco

calle san Antonio, 16; calle Mayor, 49; calle Leal s/n; calle Dr. Pera, Benicarló

Francisco Martínez Forés figura como cochero en la Guía Comercial de 1922;⁷¹⁰ probablemente era uno de los diversos empresarios de carruajes que, por aquellas fechas, realizaba el servicio de coches y tartanas a Vinaròs, según esa misma guía comercial.

Como otros empresarios carreteros, a finales de los años 20, visto el empuje de la tracción mecánica, solicitó explotar con ómnibus la misma línea que hasta entonces realizaba con carruajes. Este servicio Benicarló-Vinaròs había sido explotado con vehículos automóviles durante un breve periodo de tiempo a principios de la década, abandonándose posteriormente y retornando el servicio de tartanas.

Recuperado este itinerario, el 7 de febrero de 1927 la Junta Provincial de Transportes se lo adjudicó provisionalmente,⁷¹¹ comenzando su prestación con un Ford de 14 plazas. En 1928 dicha concesión se elevó a definitiva,⁷¹² desestimándose así la oferta que HIFE había presentado por esa misma

⁷⁰⁷Revista Vallivana, nº último, Morella, diciembre de 1946, p. 3, [en línea en], http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/166265/Vallivana_u%CC%81ltimo_1946.pdf?sequence=1&isAllowed=y (consultado 15 de mayo de 2017).

⁷⁰⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 24 C5.

⁷⁰⁹Testimonio de Antonio Martínez Sánchez, hijo de Antonio Martínez Fernández, en entrevista oral.

⁷¹⁰Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 240.

⁷¹¹*H. de C*, 8 de febrero de 1927.

⁷¹²*BOP*, 5 de junio de 1928.

línea. Por entonces, ya había solicitado también establecer servicios clase B entre Peníscola y Vinaròs.⁷¹³

Martínez Forés empleaba dos ómnibus Ford con plazas de 1ª y 2ª clase,⁷¹⁴ una flota que fue ampliando progresivamente a lo largo de los años 30 con otros ómnibus Hispano-Suiza y, sobre todo, Ford, gracias a los cuales pudo incrementar las expediciones hasta alcanzar las cuatro diarias de ida y vuelta en 1935. Disponía de un garaje en la calle Leal. Paralelamente, mantenía el servicio de tracción sangre, disponiendo en 1933 de un coche de 4 ruedas y dos caballerías.⁷¹⁵

Tabla 91. Flota de Francisco Martínez Forés

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)
CS-1245	FORD 16 HP	14	1927
CS-1500	FORD 17 HP	17	1928
CS-2354	FORD 17 HP	23	1931
CS-2716	HISPANO-SUIZA 20 HP	25	1933

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Censos electorales, AHCCCS; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Martínez Forés se situó a lo largo de los años 30 entre las diez principales empresas de transporte de viajeros de la provincia, con una recaudación en 1933 de 20.782 pesetas, que ascendieron hasta las 22.580 el siguiente ejercicio.⁷¹⁶ Según consta en la Memoria de la Cámara de Comercio de Castelló correspondiente al año 1933, Martínez Forés explotaba también una línea entre Benicarló y Càlig, de la que no se tiene constancia en ninguna otra fuente. Concretamente esta línea tuvo una recaudación en 1933 de 7.446 pesetas, frente a las 13.335,6 de la de Vinaròs.⁷¹⁷

El 5 de enero de 1935 la empresa, con sus derechos y material, fue transferida a favor de Francisco Martínez Martí, que pocos días después, el 17 de enero, amplió sus servicios al serle también transferida la línea Peníscola-Vinaròs, de Francisco Albiol Bayarri.⁷¹⁸ De esta manera, Martínez Martí pasó a controlar, en exclusiva, todo el tráfico interurbano de cercanías en la franja litoral de la Plana de Vinaròs.

Tras la Guerra Civil, se restableció el servicio de forma muy precaria con los vehículos que se pudieron recuperar, sufriendo diversas interrupciones por falta de neumáticos entre 1942 y 1946, que llegaron a provocar quejas de los municipios afectados.⁷¹⁹ Se explotaban ambas concesiones de

⁷¹³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 2 C10.

⁷¹⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 25 C5.

⁷¹⁵Contribución Industrial. AHPC, Fondo Hacienda, Caja 875, Exp. 2627.

⁷¹⁶Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934, AHCCCS.

⁷¹⁷Memoria Anual 1933, p. 224, AHCCCS. 224.

⁷¹⁸Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 25 C5; Sig. 20, Exp. 10 C7 y Sig. 22, Exp. 11 C9.

⁷¹⁹Quejas del Ayuntamiento de Peníscola por la suspensión del servicio, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-31.

forma separada aunque coordinada en algunas expediciones, con cuatro viajes diarios de ida y vuelta entre Benicarló y Vinaròs y dos entre Benicarló a Peníscola, enlazando en Benicarló un descendente hacia Peníscola y dos ascendentes hacia Vinaròs.⁷²⁰ En 1948, el servicio se reforzó en verano con tres expediciones extraordinarias, según la Guía Comercial de aquel año.⁷²¹ La empresa prestaba asimismo servicios de taxi.⁷²²

Tabla 92. Flota inicial de Francisco Martínez Martí, hasta 1939

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
CS-1500	FORD 17 HP	17	1935 (1928)	MTEZ. FORÉS
CS-2354	FORD 17 HP	23	1935 (1931)	MTEZ. FORÉS
CS-2716	HISPANO-SUIZA 20 HP	25	1935 (1933)	MTEZ. FORÉS
CS-3160	FORD 25 HP	26	1935	
CS-3319	FORD 25 HP SEDÁN	7	1936	
CS-3631	CHEVROLET 22 HP	18	1939	
B-15952	PEUGEOT 10 HP	n.d.	1939 (1924)	TAXI

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Censos electorales, AHCCCS; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Tabla 93. Flota de Martínez Martí en 1962

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-2354	FORD 17 HP	23	1931
CS-2716	HISPANO-SUIZA 20 HP	25	1933
CS-4708	SEDDON	34+14	1954
CS-17726	PEGASO 5010	43+16	1961
CS-24902	SAVA S-71	20	1962

Fuente: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3834; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En 1955, le fue adjudicada la concesión V-915 Peníscola-Vinaròs, convalidando las dos líneas que hasta entonces explotaba en una sola, con dos expediciones diarias de ida y vuelta de recorrido completo, reforzadas con un recorrido parcial Benicarló-Peníscola durante todo el año y cinco entre Benicarló y Vinaròs, de circulación exclusivamente estival. Se asignaron a la concesión los coches CS-2534, CS-2716 y CS-3160.⁷²³

Entre 1954 y principios de los 60 Martínez Martí llevó a cabo una casi completa renovación de la flota, con la adquisición de tres nuevos autobuses (uno de ellos de 43 plazas) y la baja de dos

⁷²⁰Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1947*, p. 236.

⁷²¹Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, p. 315.

⁷²²Censos electorales, AHCCCS.

⁷²³BOE, 2 de agosto de 1955.

antiguos Ford de 1935. Seguía realizando también por entonces servicios de taxi.⁷²⁴

Según los registros de Hacienda,⁷²⁵ Martínez disponía en 1961 de los cuatro primeros coches de la tabla, con una oferta de 98 plazas sentadas y 30 de pie, y una antigüedad media de la flota de 16 años. Por todo esto, además de por la concesión Peníscola-Vinaròs, pagaba un total de 7.150 pesetas de impuesto industrial.

Tras pasar la empresa a manos del sobrino de Martínez Martí, Antonio Martínez Martínez, en diciembre de 1962 fue adquirida por Autos Mediterráneo con todos sus derechos y material, autorizándose el traspaso de la concesión en septiembre de 1962.⁷²⁶ Disponía por entonces de tres autobuses,⁷²⁷ que se incorporaron a la flota de AMSA.

Martínez Jiménez, Manuel

calle Mayor, 26 Onda

Taxista de Onda, se inició en el sector al adquirir un autocar a Autos Mediterráneo, con el que empezó a realizar servicios discrecionales. Tras sufrir un incendio en este vehículo, y gracias a resultar agraciado en la lotería, pudo adquirir en 1992 otro autocar. Falleció dos años después.⁷²⁸

Tabla 94. Flota de Manuel Martínez

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
MERCEDES-BENZ O303 AYATS APOLO II	(1983)	EX AMSA
PEGASO 5232 CASTROSÚA MASTER 35	1992	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Entrevistas orales, fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Martínez Martí, Francisco: ver Martínez Forés, Francisco

Martínez Martínez, Pablo

calle Fuente, 88 Gátova

Natural y vecino de Gátova, propietario junto con su mujer Aurelia Romero de un comercio en la plaza Mayor.⁷²⁹ Fue autorizado el 29 de octubre de 1928 por la Junta Provincial de Transportes para establecer un servicio de viajeros entre su localidad y Segorbe,⁷³⁰ que sin embargo ya venía explotando anteriormente.⁷³¹ En febrero de 1929 le fue adjudicada también la conducción del

⁷²⁴Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 468.

⁷²⁵Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3834 Exp. 27.

⁷²⁶BOE, 1 de febrero de 1963.

⁷²⁷Mediterráneo, 1 de febrero de 1963.

⁷²⁸Testimonio de Antonio Calero, transportista, en entrevista oral.

⁷²⁹Vicente Sánchez Domingo, *Ensayo geográfico, histórico y sociológico. Gátova...* p. 87.

⁷³⁰H. de C, 1 de noviembre de 1928.

⁷³¹H. de C, 27 de octubre de 1928.

correo, por un plazo de cuatro años y un importe de tres mil pesetas anuales.⁷³² Hacía de conductor su hijo Trinitario Martínez.⁷³³

Tabla 95. Flota de Pablo Martínez.

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
CS-1527	CHEVROLET 16 HP	6	1928	CAMIÓN-BERLINA
CS-2183	CHEVROLET 20 HP	3	1930	CAMIÓN-BERLINA

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Martínez Navarro, José María

calle Colón, 79 Segorbe

Cochero segorbino y propietario de la hospedería La Esperanza,⁷³⁴ en agosto de 1921 solicitó autorización para explotar una línea de viajeros en automóvil entre Navajas, Segorbe y la Cueva Santa con un ómnibus Fiat, ofreciendo realizar cuatro expediciones diarias entre Navajas y Segorbe, de las cuales dos se prolongarían hasta la Cueva Santa.⁷³⁵ Ese mismo día fue autorizado para el mismo itinerario su vecino Helidoro Gil Vilache.

Tabla 96. Flota de José M.^a Martínez

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-1012	FORD 15/20 HP TORPEDO	4	(1920)
CAS-162	FIAT 25 HP	14	1922
CAS-173	GMC 35/40 HP	18	1922

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: BOP, 24 de agosto de 1921 y 3 de abril de 1922; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 32. Elaboración propia.

En abril de 1922 matriculó su segundo ómnibus, otro Fiat, con el que solicitó autorización para establecer una línea entre Segorbe y Sagunt, con una expedición diaria de ida y vuelta.⁷³⁶ Este servicio era de nuevo coincidente con el que ya explotaba Heliodoro Gil, así como con el del ferrocarril Central de Aragón.

De conformidad con el real decreto de transportes de 1924, en septiembre de 1925 solicitó en exclusividad la línea Navajas-Cueva Santa,⁷³⁷ que le fue adjudicada en octubre de 1926,⁷³⁸ y que aportó a la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, de la que fue uno de sus socios

⁷³²H. de C, 9 de enero de 1929.

⁷³³H. de C, 27 de octubre de 1928.

⁷³⁴Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 428 y 430

⁷³⁵BOP, 24 de agosto de 1921.

⁷³⁶BOP, 3 de abril de 1922 y H. de C, 4 de abril de 1922.

⁷³⁷BOP, 14 de septiembre de 1925 y H. de C, 15 de septiembre de 1925.

⁷³⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 7 C1

fundadores.⁷³⁹.

Martínez Romero, Vicente “el Almedijano”

Beniferri, 5 Gátova

Vecino de Gátova de profesión chófer, solicitó en 1930 realizar servicios de clase B entre su localidad y València, para los que no fue autorizado.⁷⁴⁰

Tabla 97. Flota de Vicente Martínez

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-698	BERLIET 22 HP	14	(1920)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig, 241, Exp. 30 C13; ARV, Fondo DGT, Caja 21. Elaboración propia.

Al parecer, Martínez Romero fue conductor de la línea Gátova-Bétera, yendo de cobrador Miguel “el Bollico”.⁷⁴¹

Martínez Segarra, Francisco “Paco el Chicuto”

calle Calabria, 4 y Molino, 1 Viver

Francisco Martínez Segarra era, en 1925, el ordinario de Viver. Realizaba un viaje semanal a València, según la Guía Comercial de aquel año,⁷⁴² además de servicios de carruajes hasta la estación de Jérica, trayecto que también cubrían otros carreteros.⁷⁴³ Alrededor de 1926, decidió reconvertir su negocio al transporte mecánico, siendo autorizado por la Junta Provincial de Transportes a realizar servicios discrecionales de clase D en octubre de aquel año.⁷⁴⁴

Dos años después, en octubre de 1928, fue autorizado por el mismo organismo a realizar servicios entre Viver y la estación de ferrocarril de Jérica,⁷⁴⁵ que supuestamente prestaba con un Ford de 14 plazas adquirido el año anterior. Era por entonces considerado este servicio como clase C, no gozando de exclusividad, pues este mismo itinerario era explotado desde 1926 por Manuel Noguera Catalán,⁷⁴⁶ otro de los antiguos carreteros.

A lo largo de la primera mitad de los años 30 renovó y amplió la flota, al adquirir los dos ómnibus del empresario de Teresa Manuel Cortés Montesinos. Según consta en las Memorias de la Cámara

⁷³⁹*Mediterráneo*, 29 de enero de 2003.

⁷⁴⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig, 241, Exp. 30 C13.

⁷⁴¹Vicente Sánchez Domingo, *Ensayo geográfico, histórico y sociológico. Gátova...* p. 89.

⁷⁴²Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 513.

⁷⁴³Vicente Ferrer Ripollés, "El Viver que conoció Max Aub", *Boletín del Instituto de Cultura del Alto Palancia*, nº 5, julio de 1997, p. 155, [en línea], https://issuu.com/institutodeculturaaltopalancia/docs/icap_5 (consultado 7 de abril de 2017).

⁷⁴⁴*H. de C*, 23 de octubre de 1926.

⁷⁴⁵*H. de C*, 1 de noviembre de 1928.

⁷⁴⁶*H. de C*, 23 de octubre de 1926.

de Comercio, Martínez Segarra facturó 6.126 pesetas en 1933 y 4.911 en 1934, como ingresos de explotación de la línea.⁷⁴⁷

Tabla 98. Flota de Martínez Segarra hasta 1939

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-932	FORD 22 HP	14	1927 (1926)	EX. F. CHIDOMI
CS-1832	CHEVROLET 20 HP	19	1931 (1929)	EX M. CORTÉS
CS-2401	CHEVROLET 20 HP	20	1935 (1931)	EX M. CORTÉS

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Censos electorales, AHCCCS; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Según un artículo de Vicente Ferrer Ripollés,⁷⁴⁸ el hijo de Martínez Segarra, Francisco Martínez Ara, inspiró a Max Aub, que veraneó en Viver en 1935, para crear el personaje de Rafael López Serrador, uno de los protagonistas de la novela *Campo Cerrado* (1941). En el citado artículo Ferrer aporta diversos datos biográficos sobre este empresario, así como de la vida en Viver en los años anteriores a la guerra.

Durante la contienda Martínez Segarra perdió todos sus ómnibus, no pudiendo reanudar la actividad hasta diciembre del año 1944,⁷⁴⁹ al adquirir un Chevrolet de 18 plazas a Manuel Macías Masó. Esta decisión se tomó ante la probabilidad de perder la línea por abandono, ya que en octubre de aquel año 1944 fue reclamada por otro particular, Ángel Ovejero.⁷⁵⁰

En 1952 le fue adjudicada en exclusiva la línea entre Viver y la estación de Jérica (V-1564), con ocho expediciones diarias coordinadas con el horario de trenes.⁷⁵¹ A lo largo de la década incorporó dos coches más, disponiendo en 1963 de un total de dos vehículos.⁷⁵²

En julio de 1957 se le concedió, de manera provisional, la prolongación del itinerario hasta Ventas de Bejís y Bejís, por Teresa y Viver.⁷⁵³ Se establecieron expediciones cuatro días a la semana, salvo entre agosto y octubre que eran diarias. En enero de 1959 se le otorgó la concesión definitiva.⁷⁵⁴ Sin embargo, en la documentación existente en AHPC, Fondo Transportes,⁷⁵⁵ se deduce que en 1956 ya prestaba el servicio hasta Bejís, y lo hacía a través de Enrique Catalán, que actuaba como concesionario de Martínez Segarra. Eran por entonces conductores de la empresa Pedro Moreno Masip y Francisco Martínez Ara, popularmente conocido como “Paco el Chicuto”, apodo que

⁷⁴⁷Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934, AHCCCS.

⁷⁴⁸Vicente Ferrer Ripollés, "El Viver que conoció Max Aub", pp. 153-154.

⁷⁴⁹Comunicación de reanudación del servicio, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-54.

⁷⁵⁰Solicitud de Ángel Ovejero para explotar la línea Jérica-Vicer, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-54.

⁷⁵¹BOE, 27 de agosto de 1952.

⁷⁵²Mediterráneo, 1 de febrero de 1963.

⁷⁵³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 68, Exp. 5433.

⁷⁵⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 151, Exp. 5996 y BOE, 27 de enero de 1959.

⁷⁵⁵Enrique Catalán, representante del concesionario Martínez Segarra, denuncia un servicio ilegal entre Jérica y Viver por un taxista de Segorbe, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-119.

heredó de su padre.⁷⁵⁶

En 1961 disponía de los coches de la tabla, con una oferta de 44 plazas sentadas y una antigüedad media de la flota de 27 años. Por ambos vehículos y por la concesión pagaba entonces 3.000 pesetas de impuesto industrial.⁷⁵⁷

Tabla 99. Flota de Martínez Segarra en 1961

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
V-12821	DODGE 22 HP	22	(1932)	
NA-4569	n.d.	22	(1935)	"LA NAVARRA"

Fuente: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3980; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 404. Elaboración propia.

En 1963 la mercantil Autos Vallduxense, que en 1961 ya se había mostrado interesada en prolongar hasta Viver la línea entre la Vall d'Uixó y Jérica,⁷⁵⁸ inició las gestiones para adquirir la empresa de Martínez Segarra,⁷⁵⁹ proceso que se completó en diciembre de 1964, cuando fue traspasada la concesión a su favor.⁷⁶⁰

Marzá-Beltrán, S.L.: ver Autocares Azahar 2, S.L en anexo 2.2

Mascarós Villalonga, Cristóbal: ver Hispano-Suiza Lucenense

Meseguer Padilla, José: ver Autocares Meseguer, S.L en anexo 2.2

Mijumar, S.L.

calle San Jaime, 241 Almassora

Autobuses Mijumar fue una sociedad limitada creada ante el inminente cese de actividad de José M.^a Ramos, que realizaba el transporte escolar del colegio La Consolación, para poder transferir legalmente sus autobuses con sus tarjetas a los que habían sido conductores de Ramos.⁷⁶¹ Fue constituida en Castelló por José María Ramos, sus dos antiguos conductores Juan Pérez Sáez y Miguel Capdevila Grifo, así como por Marcelo Cruz Edo, el 11 de agosto de 1983, ante el notario Francisco Fenollosa.

Su capital social se estableció en 1.200.000 pesetas, representado en 1.200 participaciones de mil pesetas de valor nominal, suscritas por los socios Pérez, Capdevila y Cruz a razón de 100

⁷⁵⁶Vicente Ferrer Ripollés, "El Viver que conoció Max Aub", p. 155.

⁷⁵⁷Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3980.

⁷⁵⁸*Mediterráneo*, 13 de abril de 1961.

⁷⁵⁹Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 97.

⁷⁶⁰*BOE*, 24 de diciembre de 1964.

⁷⁶¹Testimonios de José M.^a Ramos y Miguel Capdevila, ex gerente y ex trabajador de la empresa, en entrevistas orales.

participaciones cada uno, mediante aportaciones dinerarias, y por José M.^a Ramos a razón de 900 participaciones, mediante la aportación de los tres autobuses con los que venía operando. El domicilio social quedó fijado en Almassora, nombrándose como administrador-gerente a Miguel Capdevila.

Tabla 100. Flota de Autobuses Mijumar en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
EBRO 26 PLAZAS	1983 (1969)	M. CRUZ
PEGASO 6042 CISCAR	1983 (1970)	M. CAPDEVILA
PEGASO 6042 CISCAR	1983 (1973)	J. PÉREZ

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Mijumar, S.L., RMC; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Poco después de su constitución, en febrero de 1984, José M.^a Ramos abandonó la sociedad, transfiriendo sus participaciones sociales al resto de socios a partes iguales. Aunque formalmente constituida como sociedad, sus tres socios actuaban cada uno por su cuenta, realizando dos líneas del transporte escolar de La Consolación de Castelló (la de Borriana, operada por Juan Pérez y la de Almassora, de Capdevila) y el de las Carmelitas de Castelló, operada por Cruz, además de otros servicios discrecionales.⁷⁶²

En Junta Universal celebrada el 24 de febrero de 1987 se disolvió la sociedad, estableciéndose cada uno de sus socios oficialmente por su cuenta.⁷⁶³

Miranda Valero, Rosario (Autocares y Microbuses R. Miranda)

calle río Turia, 5 Castelló

Daniel Cava Mergarez, funcionario del Parque Móvil de Ministerios en Castelló, trabajaba a tiempo parcial como conductor en el Colegio La Magdalena. Cuando dicho centro educativo propuso a sus chóferes que se hicieran cargo del transporte escolar, Cava se asoció con Antonio Calero en la empresa de este.⁷⁶⁴

Pocos años después se estableció por su cuenta, creando una empresa a nombre de su mujer, Rosario Miranda, realizando servicios discrecionales. A estos se sumó, en 2004, uno de regular, al concedérsele una autorización provisional de transporte público regular de viajeros entre Castelló y Ludiente, dictada el 23 de enero de 2004.⁷⁶⁵ En 2008 abandonó la actividad por jubilación, vendiendo la masa patrimonial de la empresa a Furió, incluyendo la citada autorización de servicio

⁷⁶²Testimonios de José M.^a Ramos y Miguel Capdevila, ex gerente y ex trabajador de la empresa, en entrevistas orales.

⁷⁶³Nota simple informativa de Mijumar, S.L., RMC Tomo 241 Sección 2ª Libro 91 Hoja 1.660

⁷⁶⁴Testimonio de Antonio Calero, transportista, en entrevista oral.

⁷⁶⁵Resolución del director general de transportes y logística por la que se autoriza provisionalmente a Autobuses Furió, S.L., la realización del servicio público regular de viajeros por carretera entre "Ludiente-Castellón", Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

regular.

Tabla 101. Flota de Rosario Miranda en el momento de abandonar la actividad

VEHÍCULO	AÑO
RENAULT MASTER T35D	1996
IVECO A45.12	1998
SCANIA K124 IRIZAR CENTURY II	1998
IVECO EURORIDER IRIZAR PB	2002
IVECO UNVI CIDADE I	2005

Fuente: Entrevistas orales; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Montaña Bosch, Inocencio: ver Montaña Laffarga, Inocencio

Montaña Laffarga, Inocencio

calle Colón, 91 Segorbe

Posadero segorbino propietario de una fonda,⁷⁶⁶ en febrero de 1924 solicitó autorización para prestar servicio público de viajeros con un ómnibus Ford de 12 plazas,⁷⁶⁷ supuestamente para dar servicio a los huéspedes de su establecimiento.

Tabla 102. Flota de Inocencio Montaña Laffarga e Inocencio Montaña Bosch

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
CAS-437	FORD 22 HP	12	1924	I. M. LAFFARGA
CS-1516	FIAT 16 HP BERLINA	5	1928	I. M. LAFFARGA
P -898	ESSEX 17 HP	n.d.	n.d.	I. M. BOSCH
CS-2262	CHEVROLET 20 HP CAMIÓN		1930	I. M. BOSCH

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; Censos electorales, AHCCCS. Elaboración propia.

Pocas semanas después, en marzo, solicitó autorización para realizar la línea entre Segorbe y su estación de ferrocarril, con dos expediciones diarias.⁷⁶⁸ Su hijo Inocencio Montaña Bosch fue socio fundador de la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, aunque siguió realizando por su cuenta los servicios a la estación.⁷⁶⁹

Montaña Laffarga, Juan Bautista

calle Colón, 77 Segorbe

⁷⁶⁶Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 428.

⁷⁶⁷BOP, 6 de febrero de 1924.

⁷⁶⁸BOP, 7 de marzo de 1924.

⁷⁶⁹Con una recaudación en 1934 de 2.920 pesetas. *Memoria Anual 1934*, p. 160, AHCCCS.

Posadero segorbino propietario de la hospedería Santo Domingo,⁷⁷⁰ en septiembre de 1926 la Junta de Transportes le autorizó para prestar un servicio de automóviles entre Segorbe y la estación de ferrocarril. Como en el caso de su hermano Inocencio Montaña,⁷⁷¹ dicha solicitud tenía supuestamente como objeto prestar servicio a los huéspedes de su local. A lo largo de la década matricula diversos vehículos, con los que solicita en 1928 establecer una línea regular entre Segorbe y València, que aportó a la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez a través de su otro hermano Ángel.⁷⁷²

Tabla 103. Flota de Juan Bta. Montaña

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CS-1167	FIAT 10 HP TORPEDO	4	(1926)
CS-1516	FIAT 16 HP BERLINA	5	1928
CS-2403	FIAT 10 HP	10	1931
A-1547	n.d.	n.d.	(1924)
V-7672	OLDSMOBILE 20 HP	n.d.	(1928)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; censos electorales, AHCCCS. Elaboración propia.

Según consta en las Memorias de la Cámara de Comercio, Juan Bautista Montaña explotaba a mediados de los 30 el servicio entre Segorbe y su estación, por los que obtuvo una recaudación en 1933 de 3.650 pesetas y de 6.350 en 1935.⁷⁷³ No hay constancia de actividad tras la Guerra Civil.

Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, S.R.C.: ver Expreso Segorbina

Montañés Borrás, Benigno

Vilanova d'Alcolea

Comerciante de tejidos de Vilanova d'Alcolea,⁷⁷⁴ en abril de 1924 solicitó autorización para realizar un servicio mixto de mercancías y pasajeros entre su localidad y Castelló, con un camión.⁷⁷⁵ En mayo de 1925, esta línea fue adjudicada en exclusiva a José Santamaría Bort,⁷⁷⁶ vendiendo Montañés su camión y cesando la actividad.

⁷⁷⁰Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 430.

⁷⁷¹H. de C, 31 de marzo de 1926.

⁷⁷²Acta de constitución de la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez, AHPC, Fondo Transportes, Caja 3993 Exp. 61.

⁷⁷³Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1935, AHCCCS.

⁷⁷⁴Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 490.

⁷⁷⁵BOP, 16 de abril de 1924.

⁷⁷⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 2 C1.

Tabla 104. Flota de Benigno Montañés

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-451	FORD 22 HP	2	1924

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Navarro Villanueva, Francisco

Puebla de Arenoso

Realiza la línea de viajeros entre su localidad y Barracas desde 1929, cuando se le autorizó establecer un servicio mixto de clase B en este recorrido.⁷⁷⁷ En 1935 la recaudación obtenida por este servicio fue de 2.110 pesetas (1.333 por viajeros y 777 por mercancías).⁷⁷⁸ En la guerra fue considerado desafecto a la República e intentaron cesarle del servicio, pero al no tener sustituto le dejaron seguir, aunque se le confiscó el autobús CS-2770, que fue transformado en camión en Lliria. Le fue devuelto en mayo de 1939.⁷⁷⁹ No consta el restablecimiento del servicio.

Tabla 105. Flota de Fco. Navarro

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
CS-1693	CHEVROLET 20 HP	7	1929	CAMIÓN MIXTO
CS-2770	CHEVROLET 20 HP	15	1933	

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Nofuentes Moya, Santiago

calle Herrero, 23 Castelló

Transportista de Castelló. Socio fundador en 1976 de la sociedad limitada Autobuses Centelles, a la que aportó un minibús Sava.

Tabla 106. Flota de Santiago Nofuentes

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)
BU-12246	SAVA S 71	(1961)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Autobuses Centelles, RMC. Elaboración propia.

Noguera Catalán, Manuel

calle Castillo, 25 Viver

Transportista carretero de Viver, era uno de los que prestaban el servicio de diligencias a la

⁷⁷⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 3 C9.

⁷⁷⁸Memoria Anual 1935, p. 230, AHCCCS.

⁷⁷⁹Solicitud de devolución del Ford CS-2770 de Francisco Navarro, confiscado durante la guerra, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-7.

estación.⁷⁸⁰ En 1922 se reconvirtió al transporte mecánico, solicitando en julio una línea entre su localidad y la Cueva Santa con un automóvil con matrícula M-1292.⁷⁸¹ Al año siguiente, extendió sus actividades por otras comarcas al solicitar en noviembre otra línea entre Artana y Nules, con un ómnibus Vomag de 22 plazas.⁷⁸² En febrero de 1924 solicitó también la línea Onda-Nules, con el mismo vehículo.⁷⁸³

Tabla 107. Flota de Manuel Noguera

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
M-1292	n.d.	n.d.	(1911)
CAS-340	VOMAG 35/40 HP	22	1923
CAS-757	FORD 22 HP	15	1925

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; BOP, 10 de julio de 1922, 28 de noviembre de 1923 y 6 de febrero de 1924. Elaboración propia.

Tras la aplicación del real decreto de 1924, la Junta de Transportes le adjudicó en octubre de 1926, establecer una línea, con carácter de servicio urbano clase C, entre Viver y la estación de Jérica,⁷⁸⁴ en competencia con Francisco Martínez Segarra.⁷⁸⁵ En 1939 se incorporó a la plantilla de AVSA, como cobrador de la línea de Viver.⁷⁸⁶

Noriega Llagostera, Eusebio

plaza Castelar, 3 (Hotel Suizo) Castelló

Eusebio Noriega Llagostera, propietario del emblemático Hotel Suizo de Castelló, matriculó en 1929 un ómnibus Dodge de 14 plazas para el servicio de sus huéspedes, por el que pagó en 1931 95,07 pesetas en concepto de impuesto sobre la recaudación.⁷⁸⁷ En la Guerra Civil le fue requisado este ómnibus y un turismo Ford, que le fueron devueltos el 26 de mayo de 1939.⁷⁸⁸ Noriega era en 1948 jefe de la sección económica del Sindicato Provincial de Hostelería,⁷⁸⁹ y vocal de la Cámara de Comercio en 1953.⁷⁹⁰

⁷⁸⁰Vicente Ferrer Ripollés, "El Viver que conoció Max Aub", p. 155.

⁷⁸¹BOP, 10 de julio de 1922.

⁷⁸²BOP, 28 de noviembre de 1923.

⁷⁸³BOP, 6 de febrero de 1924.

⁷⁸⁴H. de C, 23 de octubre de 1926.

⁷⁸⁵H. de C, 1 de noviembre de 1928.

⁷⁸⁶Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 176.

⁷⁸⁷Memoria Anual 1931, p. 174.

⁷⁸⁸Solicitud de devolución del autobús Dodge de Eusebio Noriega, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-7.

⁷⁸⁹Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, p. 303.

⁷⁹⁰Victoriano De la Torre, *Carnet-Castalia*, pp. 109 y 176.

Tabla 108. Flota de Eusebio Noriega

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-1804	DODGE IEF 21 HP	14	1929

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; censos electorales, AHCCCS. Elaboración propia.

Olcina Gorgués, Francisco: ver Aguas de Montanejos, S.A.

Ovejero García, Ángel

Desconocido

Solicitó autorización en 1944 para realizar una línea entre Viver y la estación de Jérica.⁷⁹¹ Existe una citación judicial de 1949 de un juzgado madrileño para Ángel Ovejero García, conductor mecánico de 32 años y sin domicilio conocido,⁷⁹² siendo la única referencia que se ha podido encontrar con ese nombre.

Parra García, Agustín (Excursiones Parra)

calle José Antonio, 76 la Vall d'Uixó

Transportista de la Vall d'Uixó. Tras unos inicios como taxista, matriculó en 1970 un autocar Barreiros. Atravesó grandes dificultades económicas, siéndole embargado el autocar aquel mismo año. En diciembre de 1973 tenía cuatro autocares, de 25, 28, 45 y 52 plazas.⁷⁹³ Aquel año vendió la empresa a AVSA,⁷⁹⁴ volviendo a su antigua ocupación de taxista.⁷⁹⁵

Tabla 109. Flota de Agustín Parra matriculada en Castelló antes de 1971

VEHÍCULO	AÑO
BARREIROS 5300 52 PLAZAS	1970

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Pelechá Beltrán, Rafael: ver Hispano Cabanense

Peñagolosa-Automóvil, S.A.

calle Colón, 57 Castelló

Se constituyó esta empresa en Vistabella en junio de 1920 por un grupo de propietarios del municipio. Era gerente el que sería concejal Adolfo Campos Robres⁷⁹⁶ –que fue sucedido por Ángel

⁷⁹¹Solicitud de Ángel Ovejero para explotar la línea Jérica-Vicer, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-54.

⁷⁹²BOP, 10 de junio de 1949.

⁷⁹³Guía Comercial de Castellón, Ediciones Val-Cor, València, 1972, p. 159.

⁷⁹⁴Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 105

⁷⁹⁵Guía telefónica 1983/84...p. 201.

⁷⁹⁶Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 510.

Monferrer Nebot,⁷⁹⁷ farmacéutico de la localidad—⁷⁹⁸ y vicepresidente Mariano Fabregat Vicent.⁷⁹⁹ Disponía de despacho en Castelló, en el n.º 57 de la calle Colón,⁸⁰⁰ y supuestamente guardaba el coche en la “fonda de la tia Ester” en el Dau.⁸⁰¹ Era también conocida como Elizalde Peñagolosa.⁸⁰² El 19 de junio solicitó establecer una línea entre Castelló y Vistabella,⁸⁰³ iniciando la actividad el 2 de agosto de aquel año, aunque únicamente hasta Atzeneta, encargándose también de la conducción del correo.⁸⁰⁴ Pocos días después prolongó la línea hasta Vistabella con una expedición diaria,⁸⁰⁵ intentando hacer frente de esa manera a la competencia que HIFE le hacía en el trayecto de Atzeneta. Para tal efecto adquirieron un Hispano-Suiza de 20 plazas al que poco después se sumó un Elizalde de 12.

En junio de 1921 la empresa volvió a atacar la supremacía de HIFE con otra línea en el mismo corazón de su territorio: Benassal-Alcalà,⁸⁰⁶ que inauguró el 1 de julio con otro Hispano-Suiza de 28 plazas⁸⁰⁷.

Tabla 110. Flota de Peñagolosa-Automóvil

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-112	HISPANO-SUIZA 30/40 HP WAGON	20	1920
CAS-113	ELIZALDE 15/20 HP WAGON	12	1920
CAS-135	HISPANO-SUIZA 20/40 HP	28	1921

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Pese a todo, la situación de la sociedad era bastante complicada, y el 13 de noviembre de 1921 se convocó una Junta General extraordinaria para tratar la modificación de sus estatutos, que desembocó en otra Junta celebrada el día siguiente, en la que se disolvió la sociedad,⁸⁰⁸ pasando la mayoría de sus coches a la flota de HIFE, así como la explotación de la línea.⁸⁰⁹

Pérez Guillermo, Rafael

calle Colón, 67 Segorbe

⁷⁹⁷BOP, 15 de junio de 1921.

⁷⁹⁸Antonio Giner Jiménez y Juan Luis Porcar Orihuela (Coords.), *El temps perdut. Memòria històrica de Vistabella*, Universitat Jaume I, Castelló, 2004, p. 162.

⁷⁹⁹Propietario de un café en Vistabella (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 525).

⁸⁰⁰H. de C, 20 de junio de 1921.

⁸⁰¹“La fonda de la tia Ester”, *Arxiu de Vistabella del Maestrat*, (blog), 31 de enero de 2018, [en línea], <https://vistabellaarxiuunicipal.com/2018/01/31/la-fonda-de-la-tia-ester/> (consultado 18 de noviembre de 2018).

⁸⁰²H. de C, 24 de septiembre y 15 de octubre de 1921.

⁸⁰³H. de C, 23 de junio de 1920 y BOP, 23 de junio de 1920.

⁸⁰⁴H. de C, 2 de agosto de 1920.

⁸⁰⁵H. de C, 10 de agosto de 1920; *Guía comercial de Castellón 1921*, p. 194.

⁸⁰⁶H. de C, 16 de junio de 1921 y BOP, 15 de junio de 1921.

⁸⁰⁷H. de C, 20 y 27 de junio de 1921.

⁸⁰⁸H. de C, 2 de noviembre de 1921.

⁸⁰⁹Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 544.

Concesionario en Segorbe de la General Motors y socio fundador de la S.R.C. Montaña, Pérez, Chiva y Martínez.⁸¹⁰ Se le autorizó en noviembre de 1935 establecer un servicio de viajeros de clase B entre Chóvar y Soneja.⁸¹¹ Continuó de taxista en Segorbe.⁸¹²

Pérez Sáez, Juan

calle Maestro Serrano, 6 Borriana

Empresario individual domiciliado en Borriana. Fue conductor de la empresa de José María Ramos, constituyendo en 1983, junto con este y otros socios, Mijumar, S.L. Tras la disolución de esta sociedad en 1987, se estableció por su cuenta, realizando la línea de transporte escolar de La Consolación de Castelló desde Borriana. También hacía servicio discrecional.⁸¹³

El 12 de octubre de 1988, dirigiéndose al Grau por la avenida del Mar, de regreso de una excursión a Zaragoza, colisionó frontalmente con un coche policial camuflado. A consecuencia del impacto el ocupante del turismo falleció en el acto y el autobús cayó a uno de los pasos inferiores de acceso al centro comercial Pryca, resultando heridos siete pasajeros y el propio Pérez.⁸¹⁴

Tabla 111. Flota de Juan Pérez

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 6042 CISCAR	1983 (1973)	MIJUMAR
PEGASO 5035 N AYATS	(1979)	ACCIDENTADO
PEGASO 5035 AYATS DIANA	1988 (1978)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Entrevistas orales, Escritura de constitución de Mijumar, S.L., RMC; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

El autobús quedó destrozado, y Juan Pérez tuvo que comprarse otro, esperando pagarlo con la indemnización de 20 millones de pesetas que le tenía que pagar la Administración. Pero la demora de esta le originó serias dificultades, al tener que hacer frente al pago de los dos autobuses, a pesar que le concedieron una prórroga para seguir realizando el transporte escolar con su autobús aunque ya había caducado.⁸¹⁵ Fue uno de los socios fundadores de Planabus en 1998. En el año 2000 abandonó la sociedad, trabajando de conductor en HICID hasta su jubilación.

Piñana Guarch, Anselmo

calle Esteban Collantes, 10 Benicarló

⁸¹⁰Anuario-Guía 1929, p. 261.

⁸¹¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 31 C10.

⁸¹²Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3966, Exp. 8011.

⁸¹³Testimonio de José M^a Ramos, ex empleador de Juan Pérez, en entrevista oral.

⁸¹⁴Mediterráneo, 13 de octubre de 1988.

⁸¹⁵Testimonio de Ignacio Ramos, ex socio de Juan Pérez, en entrevista oral.

En junio de 1959 le fue transferido un microbús Chrysler B-35639 de 9 plazas, con el que realizaba servicio discrecional de viajeros.⁸¹⁶ Según los registros de Hacienda de 1961 pagaba 355,54 pesetas de impuesto industrial.⁸¹⁷

Pitarch Conesa, José

calle Virgen del Consuelo, 7 Alcalà de Xivert

Taxista de Alcalà de Xivert, matriculó dos autobuses entre 1967 y 1970. Al parecer tuvo problemas económicos, pues ambos vehículos fueron embargados en 1970 y 1971, según consta en JPT. En 1983 seguía de taxista en Alcalà, según la guía telefónica de aquel año.⁸¹⁸

Tabla 112. Flota de José Pitarch Conesa

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO
CS-49192	NAZAR SERIE B 36 PLAZAS	1967
CS-62387	PEGASO 5065 DR 44 PLAZAS	1970

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Pitarch García, Manuel

Vistabella

Transportista de Vistabella en la década de los 40. Tras la suspensión del servicio de HIFE en 1944 por falta de neumáticos, fue autorizado a prestar el servicio de viajeros con su camión Chevrolet, hasta que el de autobuses fue normalizado en 1946.⁸¹⁹

Tabla 113. Flota de Manuel Pitarch

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CS-3515	CHEVROLET 22 HP	2	(1938)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-73. Elaboración propia.

Pla García, Juan

calle Salvador, 22 Artana

Ordinario de Artana, realizaba el viaje a Castelló en 1925.⁸²⁰ En 1926 se reconvirtió a la tracción mecánica, solicitando realizar servicios de clase B entre su localidad y Castelló. Si bien en un primer momento le fue denegada dicha solicitud,⁸²¹ en enero de 1928 inauguró un servicio mixto en

⁸¹⁶Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3834 Exp 157.

⁸¹⁷Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277.

⁸¹⁸*Guía telefónica 1983/84...*p. 95.

⁸¹⁹Sustitución del servicio regular de viajeros a Vistabella por el camión de Manuel Pitarch, en diciembre de 1943, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-73. Silvia Olaria, por correo electrónico, 24 de noviembre de 2018.

⁸²⁰Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 244.

⁸²¹*H. de C.* 23 de octubre de 1926.

esa línea,⁸²² con viajes descendentes los martes, jueves y sábados y ascendentes los lunes, miércoles y sábados.⁸²³

Tabla 114. Flota de Juan Pla

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-2180	CHEVROLET 20 HP	12	1930

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

A lo largo de los años 30, la de Pla fue una de las empresas más humildes de la provincia, con la facturación que figura en la siguiente tabla:⁸²⁴

Tabla 115. Recaudación de Juan Pla García entre 1933 y 1934, por tipo de transporte

Año	1933		1934	
Tipo	Viajeros	Mercancías	Viajeros	Mercancías
Recaudación (pts.)	2.447,5	99,05	2.380	98,05

Fuente: *Memoria Anual 1933* y *Memoria Anual 1934*, AHCCCS. Elaboración propia.

Prestó servicio hasta la Guerra Civil, cuando le fue requisado el Chevrolet. Al finalizar la contienda no pudo restablecer la línea al no haber recuperado el vehículo. Cuando al fin lo hizo, HIFE ya tenía la exclusiva en la concesión de Eslida, y le fue denegada, a pesar que en 1943 el Ayuntamiento de Artana propuso que le fuera restablecida.⁸²⁵ Finalmente, ante la imposibilidad de recuperar el servicio de viajeros, volvió a su antiguo oficio de ordinario.⁸²⁶

Porcar y Beltrán

la Vall d'Uixó

Manuel Porcar y Cía,⁸²⁷ transportistas vallduxenses, en abril de 1922 solicitaron autorización para explotar con un camión Berliet, a nombre de Vicente Porcar Beltrán, una línea mixta de viajeros y mercancías entre la Vall d'Uixó y Castelló, con una expedición diaria de ida y vuelta.⁸²⁸ Aparece en las guías comerciales de 1922 y 1923, pero ya no en las de 1924 ni 1925. Sí aparece en obra de Vicente Falcó *La Vall d'Uixó de 1926*.⁸²⁹

⁸²²H. de C. 3 de enero de 1928.

⁸²³Guía comercial de Castellón 1935, p. 193.

⁸²⁴Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934, AHCCCS.

⁸²⁵Petición del Ayuntamiento de Artana para que se le retire la exclusividad de la línea a HIFE y que Juan Pla pueda reanudar sus servicios de antes de la guerra, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-25 bis.

⁸²⁶Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, p. 148.

⁸²⁷Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 469

⁸²⁸H. de C, 7 de abril de 1922 y BOP, 5 de abril de 1922.

⁸²⁹Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 46.

Tabla 116. Flota de Vicente Porcar Beltrán

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-61	BERLIET 25 HP	2	1920

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Ramos Calvo, Vicente

Sant Joan de Moró

Propietario de una fábrica de azulejos en la por entonces pedanía vilafamesina de Sant Joan de Moró,⁸³⁰ solicitó en febrero de 1928 el establecimiento de una línea regular de viajeros entre Sant Joan de Moró y Castelló, con dos Ford de 14 asientos.⁸³¹ Tras celebrarse en julio un concurso restringido entre los diversos postores,⁸³² fue adjudicada a HIFE.⁸³³

Ramos González, José María

avenida Casalduch, 36 Castelló

Empresario individual domiciliado en Castelló, primero en la C/. Ramón y Cajal n.º 46 y después en avenida Casalduch n.º 36. Era propietario de la autoescuela Ramos de Castelló, que posteriormente trasladó a Borriana, inaugurando la primera autoescuela de la localidad.

Tabla 117. Flota de José María Ramos

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
DKW F-1000	n.d.	
EBRO D 550 26 PLAZAS	1969	
PEGASO 5080	n.d.	
SAVA	n.d.	
PEGASO 6042 CISCAR	(1970)	EX JULIÀ
PEGASO 6042 CISCAR	(1973)	EX JULIÀ

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Entrevistas orales a José Mª e Ignacio Ramos; escritura de constitución de Mijumar, S.L., RMC; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Al constatar la demanda existente en Borriana de un servicio de transporte escolar hasta el colegio de La Consolación de Castelló y alcanzar un acuerdo con este centro, adquirió a finales de los 60 una furgoneta para realizar el transporte escolar desde Borriana y Almassora. Pronto amplió el servicio con una segunda línea para el colegio, esta de carácter urbano por Castelló. Durante los

⁸³⁰Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 462.

⁸³¹BOP, 18 de febrero de 1928.

⁸³²BOP, 26 de julio de 1928.

⁸³³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 6 C9.

años 70 fue ampliando y renovando la flota con otros minibuses, con los que realizaba tres líneas de escolar para este centro educativo.

Ante el aumento de la competencia y la complejidad de la nueva normativa, en 1983 constituyó, junto con sus conductores Juan Pérez y Miguel Capdevila, además de con Marcelo Cruz, la sociedad limitada Mijumar, para poder transferir sus autobuses y sus correspondientes tarjetas a los que habían sido sus conductores. Al año siguiente, Ramos vendió sus participaciones en esta sociedad a favor del resto de socios, abandonando definitivamente el sector.⁸³⁴

Ramos Martín, Ignacio

avenida Casalduch, 36 Castelló

Hijo de José María Ramos González, adquirió en 1998 un autocar de Miguel Capdevila y, tras alcanzar un acuerdo con este, comenzó a realizar el servicio del colegio de La Consolación de Castelló. Al poco tiempo se integró en Planabus, donde continuó realizando la línea de este colegio hasta el año 2000, cuando abandonó la sociedad.⁸³⁵

Tabla 118. Flota de Ignacio Ramos

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 5231 NOGE XALOC II	1998 (1989)	M. CAPDEVILA

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Entrevista oral a Ignacio Ramos; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Rebullida Pastor, Luis

plaza de la Paz, 11 Castelló

Comerciante castellonense, propietario de una tienda de comestibles.⁸³⁶ En julio de 1921 recuperó, junto a José Sorribas *el Rullo*, chófer y propietario de un garaje en la calle Herrero, una línea de viajeros entre la Vall d'Uixó y Castelló, por Nules,⁸³⁷ con un ómnibus Hispano-Suiza de 24 plazas adquirido aquel mismo mes en Barcelona por el señor Sorribas.⁸³⁸ Pocos días después se realizó un recorrido de prueba, al que fueron invitados diversos representantes de la prensa local, siendo recibidos a su llegada por las autoridades vallduxenses.⁸³⁹

El servicio regular se inició, según las previsiones, durante la primera quincena de agosto, aunque todavía sin contar con los pertinentes permisos gubernativos, por lo que fue denunciado por la Guardia Civil.⁸⁴⁰ Pocos días después de la denuncia presentó la solicitud de autorización ante el

⁸³⁴Testimonio de José M^a Ramos, en entrevista oral.

⁸³⁵Testimonio de Ignacio Ramos, en entrevista oral.

⁸³⁶Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 143

⁸³⁷*H. de C*, 2 de julio de 1921.

⁸³⁸*H. de C*, 26 de julio de 1921.

⁸³⁹*H. de C*, 30 de julio de 1921.

⁸⁴⁰*H. de C*, 1 de octubre de 1921.

Gobierno Civil,⁸⁴¹ legalizando así su situación.

El 2 de noviembre el ómnibus del señor Rebullida protagonizó el primer accidente mortal de autobús de la provincia, cuando atropelló a un niño en la Vall d'Uixó.⁸⁴² El propio señor Rebullida, junto con los familiares del finado, presidieron el cortejo fúnebre.⁸⁴³

Tabla 119. Flota de Luis Rebullida

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-155	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	24	1921

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

El 15 de noviembre de 1921, Luis Rebullida, junto con otros socios, fundó la sociedad Autos Vallduxense, S.A.,⁸⁴⁴ cediendo a favor de esta la autorización de transporte en la línea Castelló-la Vall d'Uixó que poseía y vendiendo su ómnibus a AVSA por 35.000 pesetas⁸⁴⁵.

Recatalá, José María

calle Encarnación, Borriana

Empresario burrianense, propietario de una serrería mecánica en la calle Encarnación.⁸⁴⁶ Solicitó el 29 de junio de 1920 establecer un servicio mixto de pasajeros y mercancías no regular entre su localidad y su Grau, Castelló, el Grau de Castelló, Almassora y Vila-real, con un camión Fiat.⁸⁴⁷

Tabla 120. Flota de José María Recatalá

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-85	FIAT 20 HP	2	1920

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Revest Roig, Josefa

plaza del Rey, 6 y calle Zaragoza, 27 Castelló

La historia de esta empresa está desarrollada en un monográfico de Juan Peris Torner, en el que se basa este resumen.⁸⁴⁸

Su origen se encuentra a principios de los años 40, cuando el matrimonio de Félix Irún Pardo y Josefa Revest Roig buscaban una fuente de ingresos que complementara el salario del señor Irún, inspector de coordinación de RENFE en la estación de Castelló.

⁸⁴¹BOP, 3 de octubre de 1921 y H. de C, 4 de octubre de 1921.

⁸⁴²H. de C, 3 de noviembre de 1921.

⁸⁴³H. de C, 4 de noviembre de 1921.

⁸⁴⁴Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 35.

⁸⁴⁵Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 41-42 y 167.

⁸⁴⁶Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 267.

⁸⁴⁷BOP, 4 de agosto de 1920.

⁸⁴⁸Juan Peris Torner, "Félix Irún Pardo...", *Compartir conocimientos* (blog).

Por este motivo, en 1943 solicitaron la concesión del servicio regular de viajeros por carretera entre Castelló y la Serra d'en Galceran, con una expedición diaria de ida y vuelta, según la Guía Comercial de 1947.⁸⁴⁹ Esta línea les fue adjudicada definitivamente el 17 de noviembre de 1952, con las mismas condiciones en las que se venía explotando.⁸⁵⁰ Y aunque dicha adjudicación contemplaba la disposición de un autobús de reserva, la empresa nunca llegó a disponer de él, operando siempre con el mismo vehículo.

Tabla 121. Flota de la empresa Revest

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-13916	CITROËN 24 HP	30	1946 (1933)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: ARV, Fondo DGT, Caja 439. Elaboración propia.

En cualquier caso, la línea se explotó hasta 1954, con una expedición diaria de ida y vuelta de lunes a sábado. Era el conductor Otilio Agut y el cobrador Ángel Tejedor.

La coincidencia en numerosos tramos del recorrido con otras concesiones y el escaso tráfico de la línea comprometió la rentabilidad de la empresa, por lo que en 1953 presentaron ante la Administración una memoria justificativa de ingresos y gastos, manifestando su renuncia a la concesión, que por otra parte caducaría en diciembre de aquel mismo año. En febrero de 1954 los derechos, material y personal de la empresa Revest pasaron a Autos Mediterráneo.

Ribés García, Salvador: ver Canós Gozalbo, Bautista y Ribés García, Salvador

Ricart Escobedo, Luis

calle Rocafort, 119 Barcelona

Transportista de Barcelona propietario de un Ford de 25 plazas, solicitó autorización en 1935 para establecer un servicio de viajeros de clase B entre Morella y Barcelona, que le fue denegado.⁸⁵¹

Rivera Campos, Pascual y Valiente Cebrían, Adolfo

calle Maestro Falla, Castelló

Adquirieron en 1961 un microbús de 7 plazas matrícula CS-18262, con el que prestaban servicio discrecional de viajeros,⁸⁵² pagando una cuota de impuesto industrial de 229,28 pesetas.⁸⁵³

Rodríguez Fernández, Alcibiades: ver Autos Alci Rodríguez, S.L.

⁸⁴⁹Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1947*, p. 234.

⁸⁵⁰BOE, 6 de diciembre de 1952.

⁸⁵¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 12 C9.

⁸⁵²Matrícula industrial, AHPC, Fondo Transportes, Caja 3785.

⁸⁵³Matrícula industrial, AHPC, Fondo Transportes, Libro 277.

Roig Ortí, Bautista

plaza del Mercado, 9 Alcalà de Xivert

Solicitó en 1934 establecer un servicio de viajeros clase B entre Alcalà de Xivert y Alcossebre con un Opel de 12 plazas matrícula T-1804.⁸⁵⁴

Rogla Lengua, Francisco

calle San José, 26 la Vilavella

Transportista de la Vilavella. En 1968 matriculó un microbús Nazar de 14 plazas. En 1976 constituyó, junto con otros socios, la sociedad limitada Autobuses Centelles.

Tabla 122. Flota de Francisco Rogla

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO
CS-50872	NAZAR SERIE B 14 PLAZAS	1968

Fuente: Escritura de constitución de Autobuses Centelles, S.L., RMC; Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Saera Ribas, Vicente: ver Gimeno Gimeno, Joaquín

Salvador Bellés, José

la Serra d'en Galceran

Empresario de la Serra d'en Galceran, donde regentaba diversos negocios.⁸⁵⁵ Solicitó en 1930 establecer un servicio mixto de viajeros y mercancías de clase B entre su localidad y Castelló con un camión-berlina.⁸⁵⁶

Tabla 123. Flota de José Salvador

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CS-1788	CITROËN 11 HP	5	1929

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Sanchis Nebot, Francisco

Vila-real

Solicitó en enero de 1924 la explotación de una línea entre Tales y Castelló, con un ómnibus matrícula V-703,⁸⁵⁷ procedente de la empresa explotadora de la línea entre Requena y Almansa. Pocos días después, solicitó otra línea entre Vila-real y Castelló con parada en Almassora, a realizar

⁸⁵⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 27 C10.

⁸⁵⁵Propietario de una abacería, un café y una hospedería (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón*. 1925, pp. 432-433).

⁸⁵⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)84, Sig. 22, Exp. 6 C9.

⁸⁵⁷BOP, 14 de enero de 1924.

con dos vehículos más.⁸⁵⁸

Tabla 124. Flota de Francisco Sanchis

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-703	ELIZALDE 15/20 HP	14	(1920)
AB-224	n.d.	n.d.	
AB-230	n.d.	n.d.	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: BOP, 14 y 23 de enero de 1924; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 22. Elaboración propia.

Sanchis Fauvell, Vicente (Agencia Sanchis Prats)

calle San Vicente, 62 Castelló

Sexto hijo del matrimonio entre José Sanchis Prats y Carmen Fauvell Montón, fundadores de la Agencia Sanchis Prats, S.A.,⁸⁵⁹ destacada empresa de transportes de Castelló, ya en funcionamiento en los años 20.⁸⁶⁰ Se casó con Joaquina Sanchis. El tercer hijo de este matrimonio, Joaquina Sanchis Sanchis, se casó con José Meseguer, de Autocares Meseguer.⁸⁶¹

La Agencia de Miguel Sanchis Fauvell fue legalizada el 16 de julio de 1955 con el código AT-400 Transportes Sanchis Prats, ante el notario Cecilio Utrilla Alcántara. Domicilio social en la calle San Vicente, 62 bajos de Castelló. Disponían de una flota significativa de camiones y algún autobús.⁸⁶²

Sanchis Prats, Agencia: ver Sanchis Fauvell, Vicente

Sansano Navarro, Salvador

calle San Miguel, Onda

Propietario junto con su hermano de un garaje en Onda,⁸⁶³ fue autorizado a prestar servicios de alquiler con taxímetro en marzo de 1927.⁸⁶⁴ En 1929 solicitó establecer un servicio de viajeros clase B entre Onda y Ribesalbes,⁸⁶⁵ siendo autorizado en septiembre de 1930, con circulación exclusivamente los lunes y sábados.⁸⁶⁶

⁸⁵⁸BOP, 23 de enero de 1924.

⁸⁵⁹Mediterráneo, 26 de enero de 2013.

⁸⁶⁰Guía comercial de Castellón 1921, p. 216.

⁸⁶¹Mediterráneo, 26 de enero de 2013.

⁸⁶²Agencias de transportes, AHPC, Fondo Transportes, Caja 6004, Exp. 9.

⁸⁶³Anuario-Guía 1929, p. 261.

⁸⁶⁴H. de C, 31 de marzo de 1927.

⁸⁶⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 4 C9.

⁸⁶⁶Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 1243: 31.

Tabla 125. Flota de Salvador Sansano

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-1108	BERLIET 15 HP	6	(1921)
MU-2959	RENAULT 6 HP	n.d.	(1925)
CS-1401	AUBURN 20 HP SEDÁN	6	1928

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 4 C9; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 35. Elaboración propia.

Santamaría Bort, José

calle iglesia s/n, Vilanova d'Alcolea

Comerciante de Vilanova d'Alcolea,⁸⁶⁷ acabó jugando un importante papel en el sector del transporte de viajeros de la provincia. En marzo de 1925 solicitó la concesión de una línea de viajeros entre su localidad y Castelló con dos Fiat de 15 plazas,⁸⁶⁸ que le fue adjudicada provisionalmente en mayo y definitivamente en junio.⁸⁶⁹

Tabla 126. Flota de José Santamaría

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-710	FIAT 15/20 HP	15	1925
CAS-914	FIAT 15 HP	15	1925

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

El servicio se inició dos días después de su adjudicación provisional.⁸⁷⁰ Dos años después, el 17 de mayo de 1927, José Santamaría junto con José Cuevas Bellés, Julio Traver Salvador, Pascual Soldevila Ribés y Domingo Llobet Mateu constituyó la sociedad Autos Mediterráneo, a la que aportó tanto los dos ómnibus de los que era propietario como los derechos sobre la línea de la que era concesionario. Santamaría fue elegido vicepresidente de la sociedad, en la que permaneció durante toda su vida, siendo sucedido por su hijo José Santamaría Nebot.⁸⁷¹

Santolaria Balaguer, Cristóbal

Ribesalbes

Vecino de Ribesalbes, era seguramente el hijo del propietario del estanco de la localidad.⁸⁷² Solicitó

⁸⁶⁷Propietario de una abacería según Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 489.

⁸⁶⁸*BOP*, 6 de marzo de 1925.

⁸⁶⁹*H. de C*, 7 de mayo de 1925; *BOP*, 20 de julio de 1925 y Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 2 C1.

⁸⁷⁰*H. de C*, 8 de mayo de 1925.

⁸⁷¹Nota simple de la mercantil Autos Mediterráneo, S.A., RMC, Tomo 752, Sección G, Libro 319, Hoja CS8779.

⁸⁷²Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 401 y Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 411.

en enero de 1925 establecer un servicio mixto de viajeros y mercancías entre Ribesalbes y Onda con un Ford.⁸⁷³ La autorización le fue concedida en marzo de 1927.⁸⁷⁴ A lo largo de los años 30 amplía el servicio, adquiriendo un ómnibus con el que realiza dos expediciones diarias en 1935, según la Guía Comercial de aquel año.⁸⁷⁵ En 1936 era también propietario de un garaje, con tienda de accesorios.⁸⁷⁶ Según consta en las Memorias de la Cámara de Comercio, facturó las siguientes cantidades en 1933 y 1934:⁸⁷⁷

Tabla 127. Recaudación de Cristóbal Santolaria entre 1933 y 1934, por tipo de transporte

Año	1933		1934	
Tipo	Viajeros	Mercancías	Viajeros	Mercancías
Recaudación (pts.)	3.516,75	434,5	3.000	361,25

Fuente: *Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934*, AHCCCS. Elaboración propia.

Tabla 128. Flota de Cristóbal Santolaria

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-5288	FORD 17 HP TORPEDO	4	1928 (1927)
CS-1612	GMC 20 HP	15	1929
V-10424	CHEVROLET 20 HP	CAMIÓN	1933 (1930)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 171 y 331. Elaboración propia.

Tras la Guerra Civil padeció la represión franquista, siendo sometido a un consejo de guerra sumarísimo.⁸⁷⁸ No vuelve a encontrarse ninguna referencia suya, y la línea no se recupera hasta 1958, como concesión de Furió.⁸⁷⁹

Sebastiá Boldo, Manuel: ver Autocares Sebastiá

Segarra Sales, Francisco: ver Ford Albocacense, S.A.

Soler Martín, Jesús

calle Trinidad, 2 Gaibiel

Transportista de Gaibiel, trabajaba en la postguerra con un camión GMC matrícula V-12661.⁸⁸⁰ En

⁸⁷³BOP, 30 de enero de 1925.

⁸⁷⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 2 C9.

⁸⁷⁵Guía comercial de Castellón 1935, p. 195.

⁸⁷⁶Anuario Guía 1936, p. 401.

⁸⁷⁷Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934, AHCCCS.

⁸⁷⁸"Expedients de repressió franquista", Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea].

⁸⁷⁹Gonzalo Puerto Mezquita, Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana, p. 23.

⁸⁸⁰Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2395.

1952 se le adjudicó definitivamente la concesión del servicio público regular de viajeros entre Gaibiel y la estación del ferrocarril de Segorbe (V-180),⁸⁸¹ aunque no sale en las guías comerciales de los años 50 ni figura su expediente en AGA. Realizaba el servicio con los dos coches de la tabla, por los que pagaba en 1961 un total de 2.000 pesetas de impuesto industrial.⁸⁸² Disponía por entonces de aproximadamente 40 plazas sentadas, y una antigüedad media de 30 años. Esta flota se mantuvo sin variaciones durante los años siguientes:⁸⁸³

Tabla 129. Flota de Jesús Soler en 1961

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-10873	CHEVROLET 20 HP	18	(1930)
CS-2459	CHEVROLET 20 HP	19	1960 (1931)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 3928, Expts. 17578 y 17590; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 345. Elaboración propia.

En 1968 solicitó el traspaso de la concesión a favor de la Expreso Segorbina, siendo autorizado por la Dirección General de Transportes Terrestres el 17 de abril de 1968.⁸⁸⁴

Soler Oliva, José (Transportes Automóvil en La Plana y Maestrazgo S.A.)

*calle Cataluña, 39; calle Canalejas, 8; calle Sebastián Elcano, 22; avenida del Puerto, 13
Castelló*

José Soler Oliva, fabricante de alpargatas,⁸⁸⁵ acabaría creándose por méritos propios un nombre en el sector del transporte de viajeros en Castelló. Fundamentalmente en la capital, donde es recordado por ser, hasta los años 60, el encargado de la explotación de la línea entre la ciudad y el Grau. Sin embargo también gestionó otros servicios regulares y discrecionales en diversos puntos de la provincia.

José Soler Oliva, inició sus servicios a principios de los años 20 con las líneas de Castelló-Borriana por Vila-real y Castelló-Grau haciendo así una fuerte competencia al tranvía a vapor, que ofrecía un servicio bastante deficiente.⁸⁸⁶ En 1922 inició la ampliación de sus servicios por el Maestrat, a través de la sociedad Transportes Automóvil en La Plana y Maestrazgo, S.A.

Transportes Automóvil en La Plana y Maestrazgo S.A.

Domiciliada en el nº 39 de la calle Cataluña de Castelló y presidida por José Soler Oliva, solicitó autorización en mayo de 1922 para implantar una línea de ómnibus entre Albocàsser, Sant Mateu,

⁸⁸¹BOE, 8 de mayo de 1952.

⁸⁸²Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3928 Exp. 17.578 y 17.590.

⁸⁸³Mediterráneo, 1 de febrero de 1963.

⁸⁸⁴BOE, 8 de agosto de 1968.

⁸⁸⁵Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 145.

⁸⁸⁶Juan Peris Torner, "Castellón, diligencias y autobuses", *Compartir conocimientos* (blog).

Benicarló y Peníscola,⁸⁸⁷ cuya explotación comenzó al mes siguiente con los coches CAS-84 y CAS-160,⁸⁸⁸ una vez obtenida la autorización gubernativa.⁸⁸⁹ De esta manera, ofrecía dos itinerarios diferenciados: Borriana-Castelló-Grau en la Plana y Albocàsser-Benicarló-Peníscola en el Maestrat, con combinación con los servicios de otras compañías, así como con el ferrocarril. Disponía además de agencias en todas las localidades del recorrido.⁸⁹⁰

La mencionada línea no sólo fue sumamente aplaudida por la opinión pública,⁸⁹¹ sino que gozó además de buenas cifras de tráfico,⁸⁹² que obligaron a la empresa a ampliar la flota con nuevos vehículos.⁸⁹³ Disponía para estas líneas de varios ómnibus a nombre tanto del propio Soler como de la sociedad, así como de los coches de otros transportistas supuestamente absorbidos.

Tabla 130. Flota Soler en los años 20

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-83	GMC 25 HP	15	1920	EX VTE. FORNÉS
CAS-84	CLYDESDALE 20 HP JARDINERA	25	(1920)	EX VTE. ARAGÓ
CAS-111	FIAT 20 HP	14	(1920)	EX VTE. ARAGÓ
CAS-160	FORD 16/25 HP JARDINERA	10	1921	TTES PLANA Y MAEST.
CAS-205	SCAT 25/35	24	1922	TTES PLANA Y MAEST.
CAS-242	FORD 20 HP TORPEDO	10	1922	
CS-1250	FORD 16 HP	18	1927	
CS-1491	FORD 17 HP	16	1928	
CS-1767	FORD 17 HP	16	1929	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: BOP, 8 de mayo de 1922; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Ante el aumento de la competencia en la línea de Borriana que se experimentó en 1923 con los servicios de José Sorribes⁸⁹⁴ y Pedro Casaña, en octubre Soler reforzó el servicio, solicitando destinar los coches CAS-83, 84, 111, 160 y 242. Con ellos, pasó a ofrecer dos viajes diarios de ida y vuelta.⁸⁹⁵ También en el Maestrat tuvo que hacer frente a la competencia de la empresa Automóviles Albocàcer-Benicarló.⁸⁹⁶

En aplicación del real decreto de transportes de 1924, a finales de septiembre de 1925 José Soler

⁸⁸⁷BOP, 8 de mayo de 1922 y H de C, 5 de mayo de 1922.

⁸⁸⁸H. de C, 16 de junio de 1922.

⁸⁸⁹H. de C, 13 de junio de 1922.

⁸⁹⁰H. de C, 10 de mayo de 1922.

⁸⁹¹H. de C, 18 de mayo de 1922, 8 y 16 de junio de 1922 y 3 de julio de 1922

⁸⁹²H. de C, 5 de julio de 1922.

⁸⁹³H. de C, 14 de julio de 1922.

⁸⁹⁴BOP, 8 de enero de 1923.

⁸⁹⁵BOP, 22 de octubre de 1923 y H. de C, 25 de octubre de 1923.

⁸⁹⁶H. de C, 14 de abril de 1923.

Oliva solicitó la concesión de la línea Castelló-Grau,⁸⁹⁷ que le fue adjudicada como servicio urbano de clase C. Sin embargo, la empresa perdió las otras líneas que explotaba, que fueron adjudicadas en exclusiva a HIFE.⁸⁹⁸

En enero de 1929 presentó una propuesta ante el Ayuntamiento de Castelló para crear la primera red de transportes urbanos de la ciudad. Su proyecto fue aprobado el 25 de enero, creándose 4 líneas,⁸⁹⁹ que aquel verano fueron ampliadas con dos más, en el Grau y los *masets* de la zona oeste.⁹⁰⁰ Para la prestación de estos servicios se adquirieron dos ómnibus Ford,⁹⁰¹ inaugurándose oficialmente el día 2 de julio la línea a los *masets*.⁹⁰² Pese a que la totalidad del servicio urbano parece que nunca llegó a funcionar, la línea estival entre el centro y los *masets* estuvo en circulación todos los veranos hasta, al menos, 1934.⁹⁰³

Pero, sin duda, el servicio por el que es recordada la empresa de Soler es por el del Grau, que en 1927 se prolongó, en algunas expediciones, hasta la playa del Pinar.⁹⁰⁴ En 1929 se estableció el servicio nocturno,⁹⁰⁵ y en el verano de 1932 se alargaron todos los viajes hasta la playa.⁹⁰⁶ Trabajaban por entonces en la empresa Vicente Peirats Avinent, Miguel Garrido Aguilar, Leopoldo Claro Arios, Saturnino de Miguel Expósito, Vicente Belloví Gallén⁹⁰⁷ y José Miralles.⁹⁰⁸

Durante estos años, otras empresas explotaron también esta línea, algunas de forma al parecer efímera, como la de “El Rápido”,⁹⁰⁹ y otras manera permanente como la de Manuel Garrido Salado.⁹¹⁰ En 1931, y a instancias de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, las empresas de Soler y Garrido solicitaron cambiar el tipo de servicio a uno de clase B,⁹¹¹ coordinándose desde entonces los horarios de ambas,⁹¹² hasta que, al parecer en 1933, Soler absorbió a Garrido, adquiriendo parte de su material móvil, según se refleja de los registros de matriculaciones de la JPT. Esta operación, y el elevado tráfico de la línea, permitió a Soler consolidarse a lo largo de la década como la sexta empresa de la provincia en volumen de recaudación superando a otras como Furió, con una facturación de 65.675 pesetas en 1933 y 93.545

⁸⁹⁷BOP, 30 de septiembre de 1925; *H. de C*, 1 de octubre de 1925 y Juan Peris Torner, *El tranvía a vapor de Onda al Grao*, pp. 111-112.

⁸⁹⁸*H. de C*, 29 de julio y 12 de septiembre de 1926.

⁸⁹⁹Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 25 de enero de 1929, AHMC.

⁹⁰⁰Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 28 de mayo de 1929, AHMC.

⁹⁰¹*H. de C*, 5 de junio de 1929.

⁹⁰²*H. de C*, 2 de julio de 1929.

⁹⁰³*H. de C*, 30 de junio de 1930, 1 de julio de 1931, 25 de junio de 1932 y 20 de junio de 1934.

⁹⁰⁴*H. de C*, 18 de julio de 1927.

⁹⁰⁵*H. de C*, 22 de junio de 1929.

⁹⁰⁶*H. de C*, 25 de junio de 1932.

⁹⁰⁷*H. de C*, 19 de septiembre de 1933.

⁹⁰⁸Josep Monferrer i Guardiola, ““La Hispano”, pionera del transport al Maestrat”.

⁹⁰⁹*H. de C*, 27 de marzo de 1930.

⁹¹⁰*H. de C*, 13 de marzo de 1928.

⁹¹¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 20 C10

⁹¹²*H. de C*, 15 de julio de 1932.

en 1934.⁹¹³

Tabla 131. Incorporaciones a la flota de Soler en los años 30

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
V-6248	UNIC 14 HP	14	1929 (1927)	EX EZEQUIEL DÁVALOS
CS-2024	UNIC 15 HP	16	1930	
CS-2384	FORD 17 HP	18	1931	
CS-2504	DODGE 20 HP	23	1932	
CS-2265	BROCKWAY 24 HP	21	1933 (1930)	EX AUTOS VILLAHERMOSA
V-8537	GMC 19 HP	CAMIÓN	1934 (1929)	EX. EUSTAQUIO FLORS
CS-1770	CHEVROLET 20 HP	14	1934 (1929)	EX M. GARRIDO
CS-2378	FORD 17 HP	18	1934 (1931)	EX M. GARRIDO
CS-2045	STEWART SIX 22 HP	18	1935 (1930)	EX M. GARRIDO
CS-2088	UNIC 17 HP	25	1935 (1930)	EX AVSA

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Censos electorales, AHCCCS; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 199 y 268. Elaboración propia.

A finales de 1932 se suspendió temporalmente el servicio por parte de la Dirección General, debido a la incompatibilidad del carácter provisional de la concesión de la línea del Grau y su coincidencia con la Panderola, con el decreto de 7 de octubre de 1930.⁹¹⁴ Sin embargo, la presión ciudadana que esta medida generó permitió la reanudación del mismo, tras alcanzar un acuerdo con la compañía explotadora del tranvía a vapor.⁹¹⁵

Aparte de las líneas regulares, Soler también realizaba servicios discrecionales,⁹¹⁶ como el traslado de equipos de fútbol. Concretamente en uno de esos desplazamientos, cuando el ómnibus regresaba de Alcalà de Xivert con el equipo Castellonense, estando a la altura de Orpesa, una chispa prendió el depósito de combustible, reduciendo a cenizas en pocos minutos todo el vehículo, pero sin desgracias personales graves. Tuvo un ciclista que bajar hasta Castelló para avisar a la compañía, que dispuso de otro ómnibus para recoger a los viajeros. Los daños ascendieron a más de 10.000 pesetas.⁹¹⁷ Otro de los equipos que viajaba con Soler era el C.D. Castellón, junto con su afición. En este sentido, constan viajes a Sagunt en 1931⁹¹⁸ y 1932.⁹¹⁹ Asimismo realizaba excursiones escolares, como el traslado de los albergados de la Beneficencia a la playa, durante la temporada de

⁹¹³Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934, AHCCCS.

⁹¹⁴Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, pp. 160-161.

⁹¹⁵H. de C, 27, 28 y 29 de diciembre de 1932.

⁹¹⁶Para los que consta una autorización de la Junta Provincial de abril de 1927 (*H de C*, 23 de abril de 1927).

⁹¹⁷H. de C, 25 de junio de 1924.

⁹¹⁸A un precio de 4 pesetas ida y vuelta. *H de C*, 26 de septiembre de 1931.

⁹¹⁹H. de C, 14 de septiembre de 1932

1933.⁹²⁰

Durante la Guerra Civil, la empresa fue colectivizada en 1936, quedando bajo una comisión de control presidida por Joaquín Aznar.⁹²¹ Asimismo, algunos de sus vehículos fueron requisados,⁹²² si bien esto no impidió que se siguiera prestando –con las limitaciones y desórdenes propios de la situación bélica y revolucionaria– el servicio en la línea del Grau hasta la llegada del frente a la ciudad.⁹²³ En 1939 hay constancia no sólo de su restablecimiento,⁹²⁴ sino también de la prestación de servicios especiales nocturnos para las fiestas de San Pedro.⁹²⁵

La situación, como la del resto de empresas de la época, era muy precaria. Se empleaban autobuses reconstruidos a partir de los restos de vehículos que pudieron recuperarse, reparados y carrozados en los talleres Sancho de forma artesanal.⁹²⁶ La carencia de combustibles y neumáticos era tal que comprometía en muchas ocasiones la prestación de los servicios. En cuanto a los carburantes, la instalación de gasógenos en los coches permitió aliviar parcialmente su racionamiento;⁹²⁷ la escasez de neumáticos, en cambio, sí que provocó algunas suspensiones y reducciones entre 1941 y 1945.⁹²⁸ En 1940 falleció el fundador José Soler Oliva, denominándose desde entonces la empresa Herederos de José Soler Oliva, como consta en documentos oficiales de 1947,⁹²⁹ estando al frente de la misma Joaquín Soler Vidal.⁹³⁰ Integraban esta empresa familiar, además de Joaquín Soler, Juan Bautista Ruiz Ballester, esposo de M^a Teresa Soler Vidal; Amparo Ortells Porcar, viuda de José Soler Tirado; Vicenta Ruiz Ballester, viuda de Vicente Soler Tirado y sus hijas M^a Isabel y M^a Elisa Soler Ruiz.⁹³¹ Sin embargo, tanto antes como después de esta fecha, era comúnmente conocida simplemente como “Soler”. En el verano de 1947 se destinaron seis coches a la línea del Grau, que realizaron 9.800 viajes.⁹³² Trabajaban en la empresa por entonces Manuel Cumba Mir “déu” como inspector;⁹³³ Pepe Olla, Enrique Benedito, Pepe Aznar, Soriano, Dapena, Alcaraz o Albalat de conductores; Paco el Gordo, “Tarrós”, Manolo y Batiste Bacas o Palau como cobradores; Nasio y

⁹²⁰H. de C, 1 de agosto de 1933.

⁹²¹H. de C, 26 de septiembre de 1936.

⁹²²En 1938 se le requisó el CS-2045, localizado en Zaragoza al finalizar la guerra, y devuelto el 22 de mayo de 1939. Solicitud de devolución de vehículos requisados, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-7.

⁹²³H. de C, 8 de julio de 1937.

⁹²⁴*Mediterráneo*, 4 de julio de 1939.

⁹²⁵*Mediterráneo*, 16 de julio de 1939.

⁹²⁶Sergio Ferrer de Almenara, “El camí de la mar”, *Grau Històric* (blog).

⁹²⁷En 1946 se asignaron a la empresa 4.000 litros de gasolina para el invierno y 6.500 para la temporada de baños. En 1948 fueron 2.830, incrementados tras la petición de Soler hasta los 4.025 litros. Solicitudes de cupos de carburante, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

⁹²⁸Comunicaciones de diversas suspensiones de servicio en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-31 y Caja 11342 IA-209.

⁹²⁹AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

⁹³⁰*Anuario Automovilista de España 1963-1964*, SA Horta IE, Barcelona, 1963, p. 132f. En JPT, en cambio, figura como Vilar (Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3837)

⁹³¹Documentos de cesión de la línea a HIFE, en ARV, Fondo DGT, Caja 377.

⁹³²Solicitudes de cupos de carburante, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

⁹³³Sergio Ferrer de Almenara, *El Grao, mi Grao*, p. 100

Ximo Musoleta de mecánicos y Pepito Lacomba como aprendiz.⁹³⁴ La empresa disponía de instalaciones en el chaflán entre la calle Canalejas, la avenida del Puerto y la estación del tranvía, además de un garaje en la calle Sebastián Elcano, esquina calle Gravina.⁹³⁵

Junto a esta línea regular, también constan en el AHPC diversas autorizaciones para servicios discrecionales entre 1943 y 1947, siendo una de las empresas de la provincia que más realizaba de este tipo en aquel periodo, que continuaron durante la siguiente década.⁹³⁶ Asimismo, realizaba servicios de alquiler con turismo, a cargo de Manuel Soler.⁹³⁷

Tabla 132. Autorizaciones de servicios discrecionales de la empresa Soler. Años 1943-1947

COCHE	ARRENDATARIO	DESTINO	AÑO
CS-2384	EDUCACIÓN Y DESCANSO	LA VALL D'UIXÓ	1943
V-11920	ACCIÓN CATÓLICA	TORTOSA	1943
V-11920	ESCUELA NORMAL	L'ALCORA	1943
V-11920	SECCIÓN FEMENINA	BENICÀSSIM	1943
CS-2265	SECCIÓN FEMENINA	BENICÀSSIM	1943
V-11920	ACCIÓN CATÓLICA BENICÀSSIM	DESERT DE LES PALMES	1943
V-11920	SECCIÓN FEMENINA	VALENCIA	1943
n.d.	SECCIÓN FEMENINA	ALTURA	1947

Fuente: Solicitudes de servicios discrecionales, AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-25 bis. Elaboración propia.

Durante los años 50, Soler siguió explotando la línea del Grau sin grandes cambios, más allá de la mejora de frecuencias, que en 1958 fueron de media hora en invierno y 15 minutos en verano.⁹³⁸ No constan nuevas matriculaciones en la JPT. Según los registros de matrícula industrial de 1959,⁹³⁹ la flota de la empresa estaba formada aquel año por los vehículos de la tabla, a los que se sumaron los dos últimos.⁹⁴⁰ Así, en el momento de su absorción por HIFE, Soler ofertaba aproximadamente 170 plazas sentadas, y su flota tenía una antigüedad media de 25 años.

En abril de 1960 HIFE inició negociaciones para adquirir la empresa, junto con su concesión V-1908 Castelló-Grau-Playa del Pinar⁹⁴¹. Pese a que en junio de 1960 HIFE ya se había hecho cargo del servicio⁹⁴², no fue hasta el 20 de agosto cuando recibió, de manera definitiva y por

⁹³⁴Sergio Ferrer de Almenara, "El camí de la mar", *Grau Històric* (blog).

⁹³⁵Sergio Ferrer de Almenara, *El Grao, mi Grao*, p. 36

⁹³⁶Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 467.

⁹³⁷*Anuario Automovilista de España 1950*, p. 560.

⁹³⁸Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 21.

⁹³⁹Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3354.

⁹⁴⁰Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3837.

⁹⁴¹Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", *Empresas Autobuses Líneas*, [en línea].

⁹⁴²*Mediterráneo*, 29 de junio de 1960.

convalidación mediante Orden Ministerial, la concesión de la línea⁹⁴³, haciéndose cargo además tanto del personal como del obsoleto material móvil de Soler. Durante estos últimos años de la empresa fue su gerente y apoderado Juan Bautista Ruiz Ballester⁹⁴⁴.

Tabla 133. Flota Soler en 1960

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
	CS-2024	UNIC 15 HP	16	1930	
	CS-2384	FORD 17 HP	28	1931	
	CS-2265	BROCKWAY 24 HP	17	1933 (1930)	EX AUTOS VILLAHERMOSA
	CS-2088	UNIC 17 HP	25	1935 (1930)	EX AVSA
	CS-2195	UNIC 17 HP	37	(1930)	EX HIFE
9	NA-3531	DODGE 26 HP	n.d.	1950 (1937)	
10	V-11920	DIAMOND 22 HP	29	1936 (1931)	
	V-18061	ZIS-5	29	1960 (1941)	EX AUVACA
	V-18185	ZIS-5	29	1960 (1941)	EX AUVACA

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Transportes, Cajas 3354 y 3837; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 377, 592 y 599. Elaboración propia.

Sorribas Martínez, José

calle Herrero, 10 Castelló

José Sorribas, popularmente conocido como “el Rullo”, era propietario en 1915 del taller El Sport, en la calle Pi i Margall de Castelló, dedicado a la reparación de bicicletas, motocicletas y automóviles.⁹⁴⁵ También tenía exposición de vehículos para su venta, así como servicio de automóviles de alquiler.⁹⁴⁶

Durante el verano y otoño de 1921 participó en la empresa de Luis Rebullida, que estableció una línea de ómnibus a la Vall d’Uixó. Sorribas fue el encargado de desplazarse a Barcelona para la adquisición del ómnibus —que se guardaba en su garaje—,⁹⁴⁷ así como su conductor durante el recorrido de prueba.⁹⁴⁸

Tras la entrada de su socio en la nueva sociedad Autos Vallduxense, en 1922 se estableció por su cuenta, adquiriendo a lo largo del año diversos automóviles de diversas capacidades, concretamente

⁹⁴³Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁹⁴⁴Juan Bautista Ruiz Ballester, apoderado de la empresa Herederos de Soler Oliva, presenta varias solicitudes, AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Grao.

⁹⁴⁵*H. de C*, 10 de abril de 1915.

⁹⁴⁶*Guía comercial de Castellón 1921*, p. 75.

⁹⁴⁷*H. de C*, 26 de julio de 1921.

⁹⁴⁸*H. de C*, 30 de julio de 1921.

un ómnibus Faun de 30 plazas, un Humber y un Saxon, al que se sumó un torpedo Ford.⁹⁴⁹ En abril solicitó autorización para explotar una línea entre Artana y Nules,⁹⁵⁰ y en mayo otra entre Nules, la Vilavella, Borriana, Vila-real y Castelló.⁹⁵¹ Para la primera fue autorizado en junio,⁹⁵² mientras que en la segunda solicitó, en enero de 1923, aumentar los servicios con una segunda expedición.⁹⁵³

Tabla 134. Flota de José Sorribas

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CAS-25	HUMBER 11 H DOBLE FAETÓN	n.d.	(1913)
V-436	SAXON 25/30 HP	4	(1917)
CAS-181	FAUN 30/40 HP	30	1922
CAS-195	FORD 20 HP	12	1922

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; BOP, 17 de abril de 1922; ARV, Fondo DGT, Caja 12. Elaboración propia.

No se vuelven a encontrar más referencias sobre servicios regulares, aunque sí sobre otras actividades ligadas a la automoción. En 1924 se convirtió en el representante de Chevrolet en la provincia, y en la Guía Comercial de 1925 el Garage Sorribas ofrece servicios de alquiler y reparación de automóviles, además de ser el representante de las marcas Diatto, Génestin y OM, junto con la ya citada Chevrolet.⁹⁵⁴ En los años 30 se trasladó a Vila-real, donde abrió un garaje de 250 m² en la calle Pablo Iglesias,⁹⁵⁵ que mantiene en funcionamiento al menos hasta 1936.⁹⁵⁶

Sorolla Marín, José

Cinctores

Solicitó en abril de 1924 establecer una línea mixta de viajeros y mercancías entre su localidad y Morella, con un camión-berlina.⁹⁵⁷ En 1926 la línea fue adjudicada en exclusiva a Gabriel Amela Temprado.⁹⁵⁸

Tabla 135. Flota de José Sorolla

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-467	NMG 25/30 HP	11	1924

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

⁹⁴⁹*H. de C*, 22 de mayo de 1922.

⁹⁵⁰*BOP*, 17 de abril de 1922 y *H. de C*, 5 de abril de 1922.

⁹⁵¹*BOP*, 7 de junio de 1922 y *H. de C*, 16 de mayo de 1922.

⁹⁵²*H. de C*, 13 de junio de 1922.

⁹⁵³*BOP*, 8 de enero de 1923.

⁹⁵⁴Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 131.

⁹⁵⁵Por el que pagaba una contribución industrial de 370 pesetas anuales en 1934, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 877 Exp. 133.

⁹⁵⁶*Anuario-Guía 1936*, p. 401.

⁹⁵⁷*BOP*, 16 de abril de 1924.

⁹⁵⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 8 C2.

Tikintour, S.L.

calle Llucena, 12 Castelló

Tikintour fue una empresa de autobuses de Castelló que realizaba servicios discrecionales, surgida tras la escisión de la sociedad Marzá-Beltrán, S.L.

Fue constituida en Castelló el 5 de agosto de 1992 ante el notario Enrique Ferrero María por el antiguo socio de Marzá-Beltrán Vicente Miravalls Ruiz y su esposa Vicenta Cervera Baixauli. El capital social se estableció en un millón pesetas, dividido en 1.000 participaciones sociales de 1.000 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscrito y desembolsado, en aportaciones dinerarias, por los dos socios a razón de 550.000 pts. aportadas por Vicente Miravalls y 450.000 pts. por Vicenta Cervera. El domicilio social quedó fijado en la vivienda familiar de la calle Llucena n.º 12 de Castelló, nombrándose como administrador único a Vicente Miravalls.⁹⁵⁹

Tabla 136. Flota de Tikintour en el momento de su disolución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 5036 S/1 OBRADORS S'AGARÓ PLUS	1992 (1987)	EX MARZÁ-BELTRAN
PEGASO 5237 ANDECAR AZAHARA	1992	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Nota simple informativa, RMC; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Ante la jubilación de su titular, en 2003 vendió sus dos autocares a Planabus, y el 16 de noviembre de 2004, en Junta Universal, se acordó la disolución de la sociedad.

Tormo Alberich, Miguel: ver Compañía Española de Nuestra Señora del Socorro

Torres Marmañá, Eduardo

calle Colón, 32 Vinaròs

Destacado empresario y concejal vinarocense,⁹⁶⁰ era también propietario de la plaza de toros de la localidad, además de importador de duelas y comerciante de artículos de tonelería y de carbones.⁹⁶¹

En octubre de 1920, anunció su propósito de constituir una compañía de ómnibus para explotar una línea de Vinaròs a Amposta, y Benicarló.⁹⁶² Pocos días después se recibió el primer vehículo,⁹⁶³ completándose la flota inicial de la empresa a principios de noviembre.⁹⁶⁴

En primero en recibir fue un Reo 40 HP de 15 plazas, con arranque eléctrico y timbre de solicitud

⁹⁵⁹Nota simple informativa de Tikintour, S.L., RMC, Tomo 572, Sección G, Libro 139, Hoja CS-3.853, folio 179.

⁹⁶⁰Bellido Rubert, 1922: 516.

⁹⁶¹Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, pp. 510 y 518.

⁹⁶²*H. de C*, 7 de octubre de 1920.

⁹⁶³*H. de C*, 12 de octubre de 1920.

⁹⁶⁴*H. de C*, 3 de noviembre de 1920.

de parada, destinado para la línea a Benicarló,⁹⁶⁵ seguido por un torpedo Fiat de seis plazas.⁹⁶⁶ El 3 de noviembre recibió tres ómnibus más, de las marcas italianas Fiat, Lancia y Bianchi,⁹⁶⁷ pudiendo iniciar así los servicios durante la segunda mitad del mes.

Tabla 137. Flota de Eduardo Torres

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-100	FIAT 15/20 HP TORPEDO	6	1920
CAS-106	REO 40 HP	14	1920
CAS-107	FIAT 25/35 HP	14	1920
CAS-108	LANCIA 30/35 HP	18	1920
CAS-109	BIANCHI 25 HP	14	1920
CAS-120	FIAT 35 HP	28	1921
CAS-121	FIAT 35 HP	28	1921
CAS-153	DODGE 14/15 HP SEDÁN	4	1921
CS-1551	CHEVROLET 16 HP	18	1928

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Antes incluso que comenzaran a funcionar las líneas a Amposta y Benicarló, Torres quiso también desafiar al ferrocarril y establecer una línea entre Vinaròs y Castelló, aprovechando la mala combinación que ofrecía la Compañía Norte.⁹⁶⁸ A finales de noviembre de 1920 se empezó el servicio en las líneas de Castelló y Benicarló,⁹⁶⁹ solicitando autorización para su explotación el primero de diciembre,⁹⁷⁰ mientras que la puesta en marcha de la línea hacia Amposta se retrasó a la espera que se arreglara la carretera.⁹⁷¹

A finales de enero de 1921 se anunció el proyecto de ampliar los servicios de la empresa hasta Morella y Forcall, solicitando autorización para tal fin en febrero.⁹⁷² Esto supuso un claro desafío a HISUMA-Transportadora Morellana, que hasta entonces explotaba en solitario este itinerario, pues no sólo competía con ella en el trayecto hasta Morella, sino que lo ampliaba hasta Forcall y rebajaba el precio en el billete directo.⁹⁷³ Finalmente se alcanzó un acuerdo con la empresa rival, de manera que HISUMA hacía el ascendente de la tarde y Torres el de la mañana, ofreciendo entre ambas

⁹⁶⁵H. de C, 12 de octubre de 1920.

⁹⁶⁶Automóvil de carrocería descubierta, derivada del faetón, que se puede cerrar por medio de una capota y cortinas laterales.

⁹⁶⁷Según consta en el registro de matriculaciones de la JPT.

⁹⁶⁸H. de C, 6 de noviembre de 1920.

⁹⁶⁹H. de C, 21, 22 y 24 de noviembre de 1920.

⁹⁷⁰H. de C, 1 de diciembre de 1920 y BOP, 1 de diciembre de 1920.

⁹⁷¹H. de C, 9 de diciembre de 1920.

⁹⁷²BOP, 9 de febrero de 1921.

⁹⁷³H. de C, 26 de enero de 1921.

empresas dos expediciones diarias. Esta nueva línea fue inaugurada el 1 de febrero, mientras que unos días después, tras la llegada de dos nuevos ómnibus Fiat, se puso en funcionamiento la línea a Amposta,⁹⁷⁴ con dos expediciones diarias.⁹⁷⁵

A pesar de la aparente buena marcha de la empresa, en marzo se suspendió el servicio en la línea de Castelló y en abril el de Benicarló, por averías,⁹⁷⁶ que finalmente acabaron afectando a toda la flota.⁹⁷⁷ En junio se reanudó la circulación en la línea de Amposta, aunque limitada por el mal estado del firme.⁹⁷⁸

En cualquier caso, bien sea porque los problemas mecánicos y el pésimo estado de las carreteras acabaran por hacer desconfiar a Eduardo Torres sobre la rentabilidad de la explotación de líneas regulares, bien por razones desconocidas, este empresario suspendió los servicios aquel mismo año, no figurando ya sus líneas en la Guía Comercial de 1922.⁹⁷⁹

Su trayectoria en el sector a partir de esa fecha es confusa, pues si bien mantenía un garaje en 1923,⁹⁸⁰ convirtiéndose en el representante local de Chevrolet,⁹⁸¹ en 1928 matriculó un ómnibus de esta marca y fue autorizado para realizar servicios de taxi,⁹⁸² aunque no consta ninguna autorización a su favor para efectuar servicios discrecionales. En 1930 había vendido ya la mayor parte de la flota, conservando sólo dos en 1931, según el registro de la JPT.

No hay duda, en cambio, que Eduardo Torres siguió activo en sus otros negocios, a los que sumó, además, el “Cine Moderno”.⁹⁸³

Transportadora Morellana: ver Hispano-Suiza del Maestrazgo, S.A.

Transportes Automóvil en La Plana y Maestrazgo S.A.: ver Soler Oliva, José

Traver González, Francisco

calle Enllor, Sant Mateu

En febrero del año siguiente, 1923, una vez establecido el servicio de HIFE entre Vinaròs y Sant Mateu, el sanmatevano Francisco Traver González solicitó autorización para establecer un servicio de viajeros entre estas dos localidades por la Jana, Traiguera y Sant Jordi, con un Ford de 12 plazas

⁹⁷⁴H. de C, 8 de febrero de 1921.

⁹⁷⁵Guía comercial de Castellón 1921, p. 198.

⁹⁷⁶H. de C, 4 de marzo y 12 de abril de 1921.

⁹⁷⁷H. de C, 27 de abril de 1921.

⁹⁷⁸H. de C, 16 de junio de 1921.

⁹⁷⁹Manuel Bellido Rubert, Guía comercial de Castellón 1922, p. 547.

⁹⁸⁰H. de C, 27 de marzo de 1923.

⁹⁸¹Anuario Guía 1928, Automóvil Comercio, Madrid-Barcelona, 1928, p. 247.

⁹⁸²H. de C, 21 de diciembre de 1928.

⁹⁸³Manuel Bellido Rubert, Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925, p. 501.

matrícula CAS-273.⁹⁸⁴

En mayo de ese mismo año, Traver adquirió dos ómnibus más, solicitando establecer un servicio mixto de pasajeros y mercancías entre su localidad y Catí, por Xert.⁹⁸⁵ En 1924 amplió de nuevo la flota con otros dos vehículos, solicitando en marzo establecer una línea entre Sant Mateu y la Salzadella.⁹⁸⁶

Tabla 138. Flota de Francisco Traver

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-273	FORD 20 HP	12	1923	
CAS-324	LA BUIRE 16/20 HP	10	1923	
CAS-325	FORD 22 HP	15	1923	
CAS-438	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	27	1924	
CAS-551	FIAT 25 HP	18	1924	
V-1023	BERLIET 22 HP	20	1924 (1921)	
CS-1190	HISPANO-SUIZA 22 HP PRADES	22	1926	
CS-1933	FORD 17 HP	2	1929	CAMIÓN
CS-2782	FORD 17 HP	3	1933	CAMIÓN
CS-3631	CHEVROLET 20 HP	2	1940 (1939)	CAMIÓN

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 32. Elaboración propia.

El real decreto de transportes de 1924 vino a acabar con este escenario de competencia, y Traver solicitó la línea Catí-Vinaròs, que le fue adjudicada en 1925.⁹⁸⁷ La explotaba con cuatro ómnibus, siendo uno de los conductores Ángel Sanmartí Tarragó.⁹⁸⁸ El septiembre de 1926 adquirió un Hispano-Suiza de 22 HP, que fue carrozado en Castelló por los talleres de Emilio Prades.⁹⁸⁹

La adjudicación a su favor de esta línea generó un largo conflicto con HISUMA, concesionaria de la línea Vinaròs-Morella, que llevó incluso a la suspensión temporal del servicio en 1926. En 1928 le fue definitivamente adjudicada a Traver, aunque el 22 de octubre de aquel mismo año fue adquirida por HISUMA.⁹⁹⁰ Francisco Traver, por su parte, siguió de transportista de mercancías.⁹⁹¹

⁹⁸⁴BOP, 23 de febrero de 1923.

⁹⁸⁵H. de C, 26 de mayo de 1923 y BOP, 25 de mayo de 1923.

⁹⁸⁶H. de C, 8 de marzo de 1924.

⁹⁸⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (004)84, Sig. 17, Exp. 20 C4.

⁹⁸⁸H. de C, 8 de mayo de 1926.

⁹⁸⁹H. de C, 9 de septiembre de 1926 y 8 de febrero de 1927.

⁹⁹⁰H. de C, 22 de octubre de 1928.

⁹⁹¹Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 1630: 52.

Traver Verdoy, Segundo

avenida Zaragoza, Borriol

Posadero y transportista carretero borriolense,⁹⁹² explotaba en 1925 el servicio de diligencias entre su localidad y Castelló.⁹⁹³ En 1932 dio el salto a la tracción mecánica, solicitando establecer un servicio de viajeros clase B entre Borriol y Castelló.⁹⁹⁴ No constan matriculaciones a su nombre en la JPT. En 1933 sigue figurando en el censo de Contribución Industrial como propietario de un coche de dos caballos.⁹⁹⁵

Tusón Garcés, Miguel

Montán

Empresario de Montán, perteneciente probablemente a una familia de comerciantes,⁹⁹⁶ que en mayo de 1923 solicitó establecer un servicio entre la estación de Caudiel y Montanejos, con un Ford de 14 plazas.⁹⁹⁷ Fue el primer transportista en explotar esta línea, que comunicaba el importante destino vacacional de Montanejos con la estación del ferrocarril. Tras la aplicación del reglamento de transportes de 1924, fue uno de los interesados que solicitó su adjudicación, si bien fue concedida finalmente a Macías Masó.⁹⁹⁸

Tabla 139. Flota de Miguel Tusón

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
CAS-310	FORD 20 HP	14	1923	
V-2612	STAR 15/16 HP TORPEDO	4	1928 (1924)	EX NARCISO CHIVA

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 82. Elaboración propia.

Vallés Vea, Miguel

calle Mártires, 7 la Jana

Agricultor de la Jana, comenzó en 1966 a transportar trabajadores agrícolas por la comarca con un microbús, como actividad complementaria. Ante el incremento de la demanda, en los años siguientes amplió la flota con varios minibuses y autocares, prestando también servicio a fábricas de Benicarló, así como algunos viajes, si bien el transporte de trabajadores (agrícolas e industriales)

⁹⁹²Propietario de la posada Nelo (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 276).

⁹⁹³Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 274.

⁹⁹⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 23 C10.

⁹⁹⁵Contribución industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 875 Exp. 3031.

⁹⁹⁶Si se entiende que su apellido sea Tuzón en vez de Tusón, sus hermanos Bernardo y Peregrín regentarían, respectivamente, una abacería y una carnicería (Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 363). En ese caso también existiría en la localidad una placa con ese mismo nombre, por haber recuperado la fuente de La Tejería tras la riada de 1957.

⁹⁹⁷BOP, 7 de mayo de 1923.

⁹⁹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 1 C7.

suponía el 90% de su actividad.

Tabla 140. Flota de Miguel Vallés

VEHÍCULO	AÑO(*)
DKW 11 PLAZAS	1966
AVIA 20 PLAZAS	1973
AVIA 4000 S MT UGARTE 30 PLAZAS	1975
EBRO 25 PLAZAS	n.d.
PEGASO 6046/2 48 PLAZAS	1977
PEGASO 60 PLAZAS	n.d.
MERCEDES-BENZ 15 PLAZAS	n.d.

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: testimonio de Miguel Vallés, en entrevista oral. Elaboración propia.

A principios de los 80, la introducción de nuevos cultivos en la comarca con menor necesidad de mano de obra, provocó el declive del negocio, retirándose Vallés en 1983 y traspasando la empresa a su empleado Fernando Jovani, que constituyó Autocares Benicarló, S.L.⁹⁹⁹

Verge Martí, Ramón

iglesia, 5 Canet lo Roig

Comerciante de tejidos de Canet lo Roig,¹⁰⁰⁰ solicitó autorización en marzo de 1923 para establecer una línea mixta de pasajeros y mercancías entre su localidad y Vinaròs con un camión-berlina.¹⁰⁰¹ Tras la entrada en vigor de la ley de transportes de 1924, solicitó la concesión en exclusiva de dicha línea, siéndole denegada en 1926 por la Junta Central de Transportes.¹⁰⁰² El camión fue vendido a HISUMA. En 1933, Verge seguía como vendedor de tejidos, según el censo de contribución industrial de 1934.¹⁰⁰³

Tabla 141. Flota de Ramón Verge

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
CAS-760	BERLIET 16 HP	7	1925

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

⁹⁹⁹Testimonio de Miguel Vallés, en entrevista oral.

¹⁰⁰⁰Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de Castellón 1922*, p. 279 y Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, p. 301.

¹⁰⁰¹BOP, 5 de marzo de 1923 y *H. de C.*, 7 de marzo de 1923.

¹⁰⁰²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 21, Exp. 16 C8.

¹⁰⁰³Contribución industrial, AHPC, Fondo Transportes, Caja 875, Exp. 3536.

Verge Verge, Virgilio y Fenollosa Gavalda, Francisco¹⁰⁰⁴

plaza, 5 Rossell

Propietarios y políticos de Rossell,¹⁰⁰⁵ a mediados de 1924 comenzaron a planear la creación de una línea entre su localidad y Vinaròs, por Ulldecona.¹⁰⁰⁶ A tal efecto solicitaron autorización en junio de aquel año para establecer un servicio mixto en este itinerario con un camión-berlina Ford de 10 plazas.¹⁰⁰⁷

Existe constancia que en octubre de aquel año ya había entrado en servicio la línea,¹⁰⁰⁸ si bien no les fue adjudicada de forma definitiva hasta mayo de 1928.¹⁰⁰⁹ Aquel mismo mes inauguraron también recorridos parciales en el tramo Rossell-San Rafael-Ulldecona.¹⁰¹⁰

Tabla 142. Flota de V. Verge y F. Fenollosa

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-499	FORD 22 HP CAMIÓN-BERLINA VERDERA	10	1924	
CS-1434	BROCKWAY 20 HP VERDERA	12	1928	
CS-1521	UNIC CAMIÓN	3	1928	
CS-1617	UNIC 13 HP	12	1929	F. FENOLLOSA
CS-1920	CHEVROLET 20 HP CAMIÓN	2	1930 (1929)	
CS-2357	FORD 17 HP CAMIÓN	3	(1931)	
T-4420	CHEVROLET 20 HP	n.d.	1932	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT; , BOP, 20 de junio de 1924; Padrón de automóviles de Vinaròs, AMV, Caja 688. Elaboración propia.

En marzo de 1927 la Junta Provincial autorizó a Virgilio Verge a realizar servicios de viajeros entre Alcalà de Xivert y Vinaròs,¹⁰¹¹ por Santa Magdalena, destinando para ello un ómnibus carrozado por los talleres vinarocenses de Verdera.¹⁰¹² Al parecer la empresa disponía, en esta localidad, de algún tipo de dependencias en la calle Dozal. La línea entró en servicio en abril de aquel año,¹⁰¹³ con buenas cifras de tráfico.¹⁰¹⁴ Sin embargo, no consta ningún expediente de adjudicación o autorización para la realización de este servicio.

¹⁰⁰⁴También aparece como Fonellosa y Fonollosa.

¹⁰⁰⁵El primero era concejal en el Ayuntamiento en 1925. Manuel Bellido Rubert, *Anuario-Guía de la provincia de Castellón. 1925*, p. 413.

¹⁰⁰⁶*H. de C.*, 9 de junio de 1924.

¹⁰⁰⁷*BOP*, 20 de junio de 1924.

¹⁰⁰⁸*H. de C.*, 21 de octubre de 1924.

¹⁰⁰⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 22 C5.

¹⁰¹⁰*H. de C.*, 22 de mayo de 1928.

¹⁰¹¹*H. de C.*, 31 de marzo de 1927.

¹⁰¹²*H. de C.*, 8 de abril de 1927.

¹⁰¹³*H. de C.*, 12 de abril de 1927.

¹⁰¹⁴*H. de C.*, 22 de abril de 1927.

Prestaban también servicios de alquiler.¹⁰¹⁵ En 1933 destinaron un nuevo ómnibus a la línea de la que eran concesionarios, un Chevrolet matriculado en Tarragona.¹⁰¹⁶ Aquel año la recaudación obtenida fue de 19.672 pesetas.¹⁰¹⁷ En 1937 vendieron los derechos y material de la línea a Frailand Jaques Cifre.¹⁰¹⁸

Vidal Tena, José y Cía

Vilafranca

Solicitaron en agosto de 1920 establecer un servicio mixto de pasajeros y mercancías entre su localidad y Castelló, con un camión mixto Isotta Fraschini de cuatro plazas, matrícula CAS-87.¹⁰¹⁹ Sus servicios no constan en la Guía Comercial de 1922.

Viñas Romero, Santiago

¿Bejís?

Solicitó en 1946 establecer un servicio de viajeros entre las Ventas de Bejís y la estación de Jérica, que le fue tolerado en 1947. En 1948 el Gobierno Civil denegó el servicio a pesar de la petición de los ayuntamientos de la zona, en aplicación de la ley de 27 de diciembre de 1947.¹⁰²⁰

Vivas Verge, Domingo

la Pobla de Benifassà

Se le autorizó en abril de 1934 establecer un servicio de viajeros de los denominados tolerados de clase B entre la Pobla de Benifassà y la Sénia con un Chevrolet 16 HP de 12 plazas.¹⁰²¹

Empresas de fuera de la provincia

Empresas (sociedades y particulares) desaparecidas, con domicilio fuera de la provincia de Castelló, que explotaron o solicitaron servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en automóvil, cuyo recorrido transcurría, en su totalidad o en parte, por la provincia, en el periodo 1909-2018.

Junto con las empresas foráneas castellonenses, hay algunas otras naturales de otras provincias que también explotaron (o solicitaron) servicios regulares cuyo recorrido afectaba, al menos en parte, al territorio de la provincia de Castelló. Aunque su estudio ha sido mucho menos exhaustivo, la información obtenida permite aplicar a estas sociedades y particulares las mismas características

¹⁰¹⁵Padrón de automóviles de Vinaròs, AMV, Caja 688.

¹⁰¹⁶*H. de C*, 26 de septiembre de 1933.

¹⁰¹⁷*Memoria Anual 1933*, p. 224, AHCCCS.

¹⁰¹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 22 C5.

¹⁰¹⁹*BOP*, 11 de agosto de 1920.

¹⁰²⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, 1946.

¹⁰²¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 26 C10.

observadas en las empresas castellonenses de la misma época, comentadas en su capítulo correspondiente. Se incluye a continuación una relación de las mismas, con una breve reseña en su caso.

Artola Hervás, Arturo

Catarroja

Concesionario de la línea Benifaió-Almussafes-València, fue uno de los solicitantes, en 1927, de la exclusiva en la concesión Borriana-València, adjudicada finalmente a José Carceller.¹⁰²² Ofrecía realizar el servicio con dos Minerva 20 HP.¹⁰²³

Carceller Fontestad, José

calle Mayor, 68 Foios

Empresario valenciano que explotaba una línea entre Sagunt y València.¹⁰²⁴ En abril de 1928 inauguró un servicio de clase A entre Borriana y València,¹⁰²⁵ con dos ómnibus Minerva y un Berliet, realizando una expedición diaria.¹⁰²⁶ Ese mismo año solicitó otro servicio de clase B entre Nules y València, que también le fue autorizado, y que explotaba con un Auto Traction 18 HP con carrocería Montó de 24 plazas, matrícula V-6537, y un Fiat 14 HP de 16 plazas.¹⁰²⁷ En febrero de 1929 renunció a la línea de Borriana a favor de Lacorte,¹⁰²⁸ y en 1934 transfirió el servicio de Nules a Salvador Clar.

Ceniense, S.A., La

Santa Bàrbara

Sociedad anónima presidida por Federico Pla Martorell, fundada aproximadamente en el año 1920. Explotaba las líneas la Sénia-Santa Bàrbara-Tortosa con dos ómnibus Elizalde 15/20 HP.¹⁰²⁹ En 1934 Ramón Ortí solicitó autorización en nombre de esta sociedad para establecer un servicio tolerado de viajeros de clase B entre el Boixar y la Sénia, que le fue concedido,¹⁰³⁰ y que probablemente explotaba con un Hispano-Suiza 22 HP matrícula T-2422.¹⁰³¹ No existen datos de esta empresa con posterioridad a la Guerra Civil.

¹⁰²²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 21, Exp. 14 C8.

¹⁰²³BOP, 23 de junio de 1928.

¹⁰²⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 244, Exp. 55 C15.

¹⁰²⁵H. de C, 14 de abril de 1928.

¹⁰²⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 21, Exp. 14 C8.

¹⁰²⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 244, Exp. 62 C16 y Contribución industrial, AHPC, Fondo Hacienda, , Libro 1243: 24.

¹⁰²⁸H. de C, 6 de febrero de 1929.

¹⁰²⁹Xavier Flórez, “Froilan Jaques Cifre”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

¹⁰³⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 25 C10.

¹⁰³¹Contribución industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2394.

Cid, Francisco “Lo tio Cid lo vell”

Alcanar

Propietario de un conocido café de Alcanar,¹⁰³² solicitó en septiembre de 1923 establecer un servicio mixto de viajeros y mercancías entre Ulldescon y Vinaròs, por Alcanar, con un vehículo Ford.¹⁰³³

Clar Torrijos, Salvador

calle Ramón y Cajal, 26 Cullera

Transportista valenciano, José Carceller le transfiere en 1934 la concesión de la línea de clase B Nules-València,¹⁰³⁴ cuya explotación fue suspendida en 1935 en aplicación del Decreto de 19 de julio de 1934.¹⁰³⁵ En la década de los 50 siguió siendo el concesionario de la línea Nules-València.¹⁰³⁶

Esquerré Margalef, Juan

Amposta

La Hispano del Ebro, o la Hispano Exprés, fueron los nombres con los que fue popularmente conocida la empresa de Juan Esquerré Margalef, empresario y político de Amposta,¹⁰³⁷ fundada en torno a 1923 junto con su hermano José. Establecieron líneas entre Tortosa y localidades vecinas como Amposta, Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, la Cava y Vinaròs,¹⁰³⁸ contando para ello con una flota bastante significativa.¹⁰³⁹

Esquerré solicitó en 1925 la línea Tortosa-Vinaròs, siéndole adjudicada en marzo de 1927. En febrero de 1930 dicha concesión fue transferida a favor de la empresa Ferrocarriles Económicos, S.A., de la Compañía del Norte, si bien la explotación siguió a cargo de Esquerré,¹⁰⁴⁰ que disponía de una administración en Vinaròs en la calle Dozal n.º 131, en los talleres de Verdera. Disponía para esta línea de un coche Dodge 23 HP matrícula T-4730.¹⁰⁴¹

¹⁰³²Jordi Sancho Parra, "Història de l'automobilisme a Alcanar", (trabajo de investigación de Bachillerato, Institut Sòl de Riu, Alcanar, 2015, [en línea], https://issuu.com/bibliotecatrinitarfabregat7/docs/hist__ria_de_l_automobilisme_a_alca (consultado 30 de mayo de 2017).

¹⁰³³BOP, 26 de septiembre de 1923 y *H. de C.*, 27 de septiembre de 1923.

¹⁰³⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 244, Exp. 62 C16.

¹⁰³⁵*Gaceta de Madrid*, 18 de noviembre de 1935.

¹⁰³⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 143, Exp. 5930.

¹⁰³⁷Alcalde de Amposta entre 1926 y 1928. "Alcaldes d'Amposta", Ilercavònia, [en línea], http://ilercavonia.wikia.com/wiki/Alcaldes_d%27Amposta (consultado 23 de mayo de 2017).

¹⁰³⁸Concretamente inauguraron en de marzo de de 1923 una línea entre Vinaròs y Tortosa, por Ulldescon, Sant Carles de la Ràpita y Amposta (*H. de C.*, 7 de marzo de 1923 y *La Vanguardia*, 8 de marzo de 1923).

¹⁰³⁹Xavier Flórez, "La Hispano del Ebro", Empresas Autobuses Líneas, [en línea], http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_HispanoEbro.pdf (consultado 23 de mayo de 2017).

¹⁰⁴⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 15 C3.

¹⁰⁴¹Contribución industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2349 y Padrón de automóviles de Vinaròs, AMV, Caja 688, Exp. 1935.

Tabla 143. Flota de Juan Esquerre asignada a la línea Tortosa-Vinaròs en el momento de su adjudicación, el 2 de marzo de 1927

VEHÍCULO	PLAZAS
HISPANO-SUIZA 30/40 HP	28
HISPANO-SUIZA 30/40 HP	28
HISPANO-SUIZA 30/40 HP	28
HISPANO-SUIZA 40/50 HP	35
GRAY 25/30 HP	18
STOEWER 18/20 HP	12
STOEWER 25/30 HP	20

Fuente: Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 15 C3. Elaboración propia.

No existen más referencias de la empresa más allá de 1936. Tras la Guerra Civil, la línea Tortosa-Vinaròs pasó a ser operada por HIFE.

Félez Pallerés, Agustín

Teruel

Concesionario de la línea Alcañiz-Montalbán, y haciendo uso del derecho de tanteo que como tal le correspondía, fue uno de los solicitantes de la línea entre Morella y la Puebla de Híjar,¹⁰⁴² finalmente adjudicada en 1929 a favor de Miguel Trallero Sanz.¹⁰⁴³

Gatovense, S.L., La

calle duque de Lliria, 44 Lliria

Empresa valenciana de autobuses, era su gerente Vicente Narbón Linares. En 1969 le fue transferida la línea Gátova-Lliria (V-401),¹⁰⁴⁴ y en 1984 solicitó otra Gátova-València.¹⁰⁴⁵ Hacía también viajes y servicios a empresas, así como a los establecimientos militares de Bétera y Marines.¹⁰⁴⁶

La compañía acabó en los años 90 absorbida por un banco, y los coches pasaron a la empresa Automóviles Casado de Málaga.¹⁰⁴⁷

¹⁰⁴²BOP, 17 de octubre de 1929.

¹⁰⁴³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 13 C7.

¹⁰⁴⁴BOE, 2 de diciembre de 1969.

¹⁰⁴⁵DOGV, 8 de marzo de 1984.

¹⁰⁴⁶"Empresas desaparecidas", El portal del autobús, 31 de agosto de 2015, [en línea], http://www.elportaldelaautobus.es/foro/search.php?author_id=4900&sr=posts&sid=853236f084e65a79e79619457673f520 (consultado 22 de mayo de 2017).

¹⁰⁴⁷Según indica Javier Osorio, hijo de un trabajador de la empresa, en un mensaje privado en el foro Camiones Clásicos, el 19 de junio de 2014.

Hernández Aguilar, Juan

*doctor Zamenhoff, 2 València*¹⁰⁴⁸

Juan Hernández Aguilar, natural de Casas Bajas (Rincón de Ademuz), ya se dedicaba al transporte de viajeros en los años 30.¹⁰⁴⁹ En 1951 matriculó en València un autobús Dodge V-23180, y era el concesionario de las líneas Sagunt-València (V-1450)¹⁰⁵⁰ y Nules-València (V-1431), que tenían adscritos los vehículos de la tabla 144.

Tras su fallecimiento en marzo de 1963, sus herederos traspasaron la concesión Nules-València a favor de AVSA en marzo de 1966,¹⁰⁵¹ mientras que la de Sagunt fue subrogada a Manuel Bayarri en 1969.¹⁰⁵²

Tabla 144. Flota de Juan Hernández en 1963

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
V-18334	INTERNATIONAL	32	1941	LÍNEA SAGUNT-VALÈNCIA
V-20133	INTERNATIONAL	31	1946	LÍNEA NULES-VALÈNCIA
V-105875	PEGASO 5060	40	1963	LÍNEA NULES-VALÈNCIA
V-125454	PEGASO 5051 L	46	1964	LÍNEA SAGUNT-VALÈNCIA

Fuente: Testamento de Juan Hernández Aguilar, ARV, Fondo DGT, Cajas 606, 686, 2712 y 3104. Elaboración propia.

Hispano del Ebro, La: ver Esquerré Margalef, Juan

Laborda Álvaro, Jorge

Teruel

Concesionario de la línea Puebla de Híjar-Alloza, y haciendo uso del derecho de tanteo que como tal le correspondía, fue uno de los solicitantes de la línea entre Morella y la Puebla de Híjar,¹⁰⁵³ finalmente adjudicada en 1929 a favor de Miguel Trallero Sanz.¹⁰⁵⁴

Márquez Vázquez, Vicente

calle Miguel Mella, 30 Meliana

Fue uno de los solicitantes, en 1928, de la exclusiva en la concesión Castelló-València, aunque

¹⁰⁴⁸Anuario Automovilista de España 1969-1970, SA Horta IE, Barcelona, 1969, p. 209b

¹⁰⁴⁹En 1931 fue denunciado en Vilella (Teruel) por transportar viajeros sin autorización, según figura en *Acción, diario de Teruel y su comarca*, 29 de noviembre de 1932, [en línea], http://bibliotecavirtual.aragon.es/bva/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=3703037 (consultado 27 de marzo de 2017).

¹⁰⁵⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 143, Exp. 5930.

¹⁰⁵¹BOE, 6 de agosto de 1966 y testamento de Juan Hernández Aguilar, en ARV, Fondo DGT, Caja 2712.

¹⁰⁵²BOE, 26 de abril de 1969.

¹⁰⁵³BOP, 17 de octubre de 1929.

¹⁰⁵⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 13 C7.

renunció antes de su adjudicación.¹⁰⁵⁵ Ofrecía un ómnibus Mercedes-Benz de 20 plazas y un Ford de 14.

Mestre Beltrán, José

Mas de las Matas

Concesionario de la línea Alcañiz-Castellote con prolongación a Cuevas de Cañart (V-291: te-7),¹⁰⁵⁶ el 10 de junio de 1948 le fue transferida la línea Morella-Sorita,¹⁰⁵⁷ así como los servicios Sorita-Alcorisa. En 1955 estos dos últimos servicios se unificaron en la concesión Alcorisa-Morella con hijuela de las Mas de las Matas a Calanda (V-1050; cs-te-18),¹⁰⁵⁸ adjudicada a su favor.

En 1969 transfirió ambas concesiones a favor de Automóviles Bajo Aragón, S.A. (ABASA) por 450.000 pesetas.¹⁰⁵⁹

Tabla 145. Flota de José Mestre adscrita a la línea de Morella en 1955

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
TE-679	CHEVROLET 20 HP	22	(1929)
Z-6221	CHEVROLET 20 HP	20	(1935)
V-18902	GMC 29 HP	23	1952 (1943)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Contribución industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Libro 2050,; ARV, Fondo DGT, Caja 634. Elaboración propia.

Tabla 146. Flota de José Mestre en el momento de abandonar la actividad

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
Z-5702	GMC	28	(1934)
T-4650	RENAULT	31	(1934)
V-18902	GMC 29 HP	23	1952 (1943)
TE-7353	SAVA AUSTIN	31	(1964)
TE-8477	SAVA AUSTIN	39	(1965)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: ARV, Fondo DGT, Caja 634. Elaboración propia.

Mezquita Monfil, Enrique

Cantavieja/Cedrillas

Solicitó en mayo de 1924 autorización para establecer un servicio de viajeros entre Vilafranca y

¹⁰⁵⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 7 C9.

¹⁰⁵⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 220, Exp. 2 C1.

¹⁰⁵⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 18, Exp. 24 C5.

¹⁰⁵⁸BOE, 10 de noviembre de 1955.

¹⁰⁵⁹BOE, 5 de noviembre de 1969 y ARV Fondo DGT, Caja 634.

Cantavieja con un Ford.¹⁰⁶⁰ No consta actividad tras la guerra.

Tabla 147. Flota de Enrique Mezquita

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
TER-201	FORD	n.d.	(1924)
CS-1142	UNIC 12 HP	10	1926
CS-3243	DIAMOND 22 HP	23	1935

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: BOP, 5 de mayo de 1924; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Querol Ayora, Antonio “El Tuerto”

calle Hondonera, 6 Tronchón

Destacado personaje de la localidad, de la que llegó a ser alcalde. Propietario del primer camión de Tronchón, solicitó en 1930 establecer un servicio de viajeros clase B entre su municipio y Forcall,¹⁰⁶¹ que inauguró en diciembre de aquel año. El servicio le fue suspendido en agosto de 1931 por los reiterados incumplimientos de los procedimientos administrativos.¹⁰⁶² Es recordado por su humanitaria actuación durante la Guerra Civil.¹⁰⁶³

Roca Agustí, Gregorio

calle Vicente Sanchis (Mayor), 42 Olocau

Jornalero de Olocau, en 1926 se le adjudicó la concesión de la línea Marines-Olocau-Llíria,¹⁰⁶⁴ que explotaba con ómnibus de 20 plazas. En 1927 se prolongó el itinerario hasta Gátova.¹⁰⁶⁵ Se le autorizaron también servicios de clase B entre Gátova y Bétera en 1931 y Olocau y Bétera en 1934.¹⁰⁶⁶ Por entonces trabajaba también su hijo Juan Bautista Roca, que conducía un Chevrolet,¹⁰⁶⁷ seguramente el CS-2459.

Todos los datos disponibles dan a entender que existía algún tipo de relación con la familia Marín de Altura (ver Salvador Marín, Vicente Marín, Vicente Brisa),¹⁰⁶⁸ pues los coches TE-848 y CS-2459 estaban a su nombre. En 1947 traspasó la concesión a Emilio Gálvez Adrián.

¹⁰⁶⁰Servicio que fue inaugurado en junio de 1923, sin que conste quién lo explotaba. *H de C*, 27 de junio de 1923; *BOP*, 5 de mayo de 1924 y *H de C*, 7 de mayo de 1924.

¹⁰⁶¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 13 C10.

¹⁰⁶²Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Libro 1243: 30.

¹⁰⁶³"Antonio Querol Ayora", Ayuntamiento de Tronchón, 2006, [en línea], <http://www.tronchon.info/tro/mar/antonioquerol.htm> (consultado 23 de mayo de 2017).

¹⁰⁶⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 232, Exp. 19 C3.

¹⁰⁶⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 238, Exp. 5 C10.

¹⁰⁶⁶Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 24 C10 y Sig. 241, Exp. 41 C13.

¹⁰⁶⁷Vicente Sánchez Domingo, *Ensayo geográfico, histórico y sociológico. Gátova...* p. 87.

¹⁰⁶⁸Vicente Sánchez Domingo, *Ensayo geográfico, histórico y sociológico. Gátova...* p. 205.

Tabla 148. Flota de Gregorio Roca

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
V-1525	SCAT 30/35 HP	20	1922
TE-848	FORD 17 HP	20	(1930)
CS-2459	CHEVROLET 20 HP	19	(1931)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 24 C10 y Sig. 241, Exp. 41 C13; ARV, Fondo DGT, Caja 48. Elaboración propia.

Serret Gil, Miguel

Peñarroya de Tastavins

Industrial turolense, concesionario de la línea Estación de Valderrobres-Monroyo (V-28; te-1), solicitó en 1961 introducir una hijuela hasta Herbers, siendo autorizado en 1963.¹⁰⁶⁹

Tabla 149. Flota de Miguel Serret en 1961

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
CS-2564	CHEVROLET 17 HP	18	1944 (1932)
CS-2961	DIAMOND 26 HP	23	1934

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 347, Exp. 7338. Elaboración propia.

En 1969 traspasó dicha concesión a su hijo Fidel Serret Gil.¹⁰⁷⁰ Actualmente el servicio base Monroyo-Valderrobres se presta mediante contrato programa del Gobierno de Aragón por M^a Soledad Agud Boix, con recorrido limitado al territorio aragonés.¹⁰⁷¹

Torres Belbis, León

València

Industrial nacido en Almedijar pero residente en València. Fue autorizado en 1963 a establecer una línea de autobuses entre Caudiel y València, que no llegó a poner en funcionamiento.¹⁰⁷²

Trallero Sanz, Miguel

València

Transportista e industrial domiciliado en València, inauguró en 1914 la línea de automóviles entre Teruel y Alcañiz,¹⁰⁷³ expandiéndose por la provincia en los siguientes años con líneas como

¹⁰⁶⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 347, Exp. 7338.

¹⁰⁷⁰BOE, 8 de enero de 1970.

¹⁰⁷¹BOA, 2 de junio de 2003.

¹⁰⁷²Teodoro López Díaz, *Caudiel, Crónica del siglo XX*, p. 311.

¹⁰⁷³*La Correspondencia de España*, 11 de junio de 1914.

Alcorisa-Alcañiz-Móra la Nova, de 1922.¹⁰⁷⁴

En 1927 solicitó la línea entre Morella y la Puebla de Híjar con hijuela a Mas de las Matas, que tras diversos problemas le fue adjudicada definitivamente en 1929.¹⁰⁷⁵ Disponía para su explotación de los ómnibus de la tabla, así como de varios camiones Dodge. Realizaba también servicios de clase B (Morella-Viver del Río, 1929).¹⁰⁷⁶ En 1935 renunció a la concesión, haciéndose cargo del servicio Tomás Martí.

Tabla 150. Flota de Miguel Trallero

VEHÍCULO	PLAZAS
FIAT 15/20 HP	12
FIAT 30/45 HP	n.d.
HISPANO-SUIZA 18/20 HP	n.d.
RENAULT 12/20 HP	n.d.
DELAHAYE 20/24 HP	16

Fuente: Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 13 C7 y Sig. 23, Exp. 11 C10. Elaboración propia.

Valenciana, S.A., La

calle Antonio López, 216 Madrid; avenida Valencia, 24 Castelló

Empresa de autobuses domiciliada, a principios de los años 60, en Madrid,¹⁰⁷⁷ y con explotaciones tanto en aquella provincia como en la de Cádiz, concretamente en el municipio de Jerez de la Frontera,¹⁰⁷⁸ donde realizaba servicios a Sevilla, Algeciras y otras localidades de la provincia.¹⁰⁷⁹ Anteriormente, a partir de las primeras décadas del siglo XX, había tenido una destacada presencia en toda la región del Protectorado Español en Marruecos, estableciendo diversas líneas entre localidades como Ceuta,¹⁰⁸⁰ Melilla o Tetuán.¹⁰⁸¹

¹⁰⁷⁴ Enrique Viñas Latorre, "Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", p. 11, [en línea].

¹⁰⁷⁵ Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 13 C7.

¹⁰⁷⁶ Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 11 C10.

¹⁰⁷⁷ *Mediterráneo*, 14 de septiembre de 1961.

¹⁰⁷⁸ *Mediterráneo*, 2 de julio de 1967. Domicilio en aquella localidad en General Mola nº 1 (*Anuario Automovilista de España 1965-1966*, p. 151b).

¹⁰⁷⁹ Eduardo Velo García, "El transporte", *Jerez intramuros* (blog), 10 de febrero de 2011, [en línea] <http://jerezintramuros.blogspot.com.es/2011/02/el-transporte.html> (consultado 6 de junio de 2017).

¹⁰⁸⁰ Localidad en la que seguía operando con sede en la estación de autobuses del Paseo de Colón, según el *Anuario Automovilista de España 1965-1966*, p. 151b.

¹⁰⁸¹ Eduardo Araque Jiménez, "Orígenes y desarrollo del turismo en el Protectorado Español del norte de Marruecos", *Cuadernos de Turismo*, nº 36, 2015, p. 71. Sobre la etapa africana de la empresa, se puede encontrar información en la red:

"El paseo de Antonio García González (Radio Dersa) y su esposa Celia Neila por las ciudades de su juventud: Tetuán y Ceuta", *Asociación La Medina* (blog), 5 de noviembre de 2014, [en línea], <https://asociacionlamedina.wordpress.com/> (consultado 6 de junio de 2017).

"Recuerdos 2", *Recuerdos de Tetuán* (blog), [en línea], <http://tetuanrecuerdos.webcindario.com/leer-mas/annie-cueto/recuerdos-2/> (consultado 6 de junio de 2017).

Fundada por la familia Gargallo, de la Jana, en 1961 era su presidente Clemente Gargallo Vea,¹⁰⁸² vicepresidente y director-gerente José Gargallo Vea¹⁰⁸³ y el subgerente Luis Esbert Soler.¹⁰⁸⁴ Tras el cese de actividad en las líneas marroquíes tras el fin del Protectorado, la empresa buscó nuevos mercados en la península, presentando en marzo de 1961 ante el Ayuntamiento de Castelló un proyecto de ejecución de los servicios urbanos de transporte colectivo que le fue finalmente adjudicado en septiembre de aquel mismo año,¹⁰⁸⁵ conjuntamente con el servicio de trolebuses de la Diputación.¹⁰⁸⁶

La escritura pública se firmó a finales del mes de octubre,¹⁰⁸⁷ inaugurándose la semana siguiente el servicio urbano y suburbano.¹⁰⁸⁸ Se realizaba mediante cuatro autobuses Pegaso Monotral 6021, que atendían las cuatro líneas de las que constaba inicialmente la red, ampliada con una quinta al mes siguiente.¹⁰⁸⁹ Por su parte, para el servicio de trolebuses se contaba con cuatro Pegaso Z-501 de la Diputación, que anteriormente había asumido de forma provisional la explotación de dicho servicio mientras se tramitaba su adjudicación como concesión.¹⁰⁹⁰ Para la prestación de ambos servicios se contaba con las instalaciones del Cocherón de la Diputación Provincial, en la avenida Valencia.¹⁰⁹¹

En 1962 la empresa propuso una ampliación de servicios con la creación de una nueva línea al Grau,¹⁰⁹² accediendo el Ayuntamiento a conceder la autorización supeditándola a una ampliación de la flota por parte de la concesionaria,¹⁰⁹³ que realizó en marzo de aquel año incorporando otros tres autobuses de las mismas características que los anteriores.

La inauguración de esta nueva línea urbana tuvo lugar en abril de 1962,¹⁰⁹⁴ y supuso el inicio de un largo litigio con la concesionaria del servicio interurbano de idéntico itinerario, HIFE, que no fue resuelto hasta octubre de 1963, cuando fue ordenado el cese de prestación del servicio de La Valenciana.¹⁰⁹⁵

“Estación de autobuses”, *Historias de Ceuta. La caballa de oro* (blog), 6 de octubre de 2008, [en línea], <http://caballadeoro.blogspot.com/2008/10/estacin-de-autobuses.html> (consultado 6 de junio de 2017).

J. Luis Gómez Barceló, “Servicios de transporte de viajeros entre Ceuta y Tetuán”, *Turismo Ceuta*, 5 de agosto de 2015, [en línea], <http://turismoceuta.opennemas.com/articulo/cultura/servicios-transporte-viajeros-ceuta-y-tetuan/20150805135909000493.html> (consultado 6 de junio de 2017).

¹⁰⁸² *Mediterráneo*, 1 de septiembre de 2001.

¹⁰⁸³ *Mediterráneo*, 25 de octubre de 1961. Falleció poco tiempo después, en marzo de 1962, según *ABC*, 18 de marzo de 1962.

¹⁰⁸⁴ *Mediterráneo*, 28 de octubre de 1961.

¹⁰⁸⁵ Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 29 de marzo de 1961, AHMC.

¹⁰⁸⁶ *Mediterráneo*, 14 de septiembre de 1961.

¹⁰⁸⁷ *Mediterráneo*, 21 de octubre de 1961.

¹⁰⁸⁸ *Mediterráneo*, 25 de octubre de 1961.

¹⁰⁸⁹ *Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1961.

¹⁰⁹⁰ *Mediterráneo*, 19 de julio de 1961.

¹⁰⁹¹ *Mediterráneo*, 25 de octubre de 1961 y 17 de diciembre de 1961.

¹⁰⁹² Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 17 de enero de 1962, AHMC.

¹⁰⁹³ Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 28 de febrero de 1962, AHMC.

¹⁰⁹⁴ *Mediterráneo*, 28 de abril de 1962.

¹⁰⁹⁵ Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 26 de octubre de 1963, AHMC. En el

Tabla 151. Flota de La Valenciana, S.A., correspondiente a su delegación en Castelló

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO	COMENTARIO
	-	PEGASO Z-501 MACOSA	28+40	1961	A NOMBRE DE DIPUTACIÓN
	-	PEGASO Z-501 MACOSA	28+40	1961	A NOMBRE DE DIPUTACIÓN
	CS-20226	PEGASO Z-501 MACOSA	28+40	1961	A NOMBRE DE DIPUTACIÓN
	CS-20227	PEGASO Z-501 MACOSA	28+40	1961	A NOMBRE DE DIPUTACIÓN
545	CS-20325	PEGASO 6021 INDECASA	21+26	1961	URBANO CASTELLÓ
	CS-20326	PEGASO 6021 INDECASA	21+26	1961	URBANO CASTELLÓ
	CS-20327	PEGASO 6021 INDECASA	21+26	1961	URBANO CASTELLÓ
	CS-20328	PEGASO 6021 INDECASA	21+26	1961	URBANO CASTELLÓ
	CS-22045	CITROËN 2 CV AZU	-	1962	AUXILIAR
	CS-22735	PEGASO 6021 INDECASA	21+26	1962	URBANO CASTELLÓ
	CS-22736	PEGASO 6021 INDECASA	21+26	1962	URBANO CASTELLÓ
	CS-22737	PEGASO 6021 INDECASA	21+26	1962	URBANO CASTELLÓ

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En 1966 continuó la ampliación de servicios con la inauguración en abril de una nueva línea,¹⁰⁹⁶ la quinta de circulación diaria tras la supresión de la del Grau, entre el centro y la parte oeste de la ciudad.¹⁰⁹⁷ Transportaba por entonces aproximadamente a un millón de pasajeros anuales.¹⁰⁹⁸ En septiembre de aquel año, La Valenciana fue la primera empresa de la provincia en implantar la figura del agente único, al instalar un sistema de cobro automático mediante una máquina expendedora automática controlada por el conductor.¹⁰⁹⁹ Con esta medida, la plantilla se situaba en torno a las 40 personas, entre conductores, cobradores, personal de talleres y administrativos.¹¹⁰⁰ Era el gerente en Castelló Manuel Martínez Dolón.¹¹⁰¹

Por su parte, el servicio de trolebuses mantuvo tanto el itinerario como el material móvil inicial, presentando numerosas deficiencias debido a la inadecuación de un proyecto que había nacido obsoleto,¹¹⁰² lo que acabó repercutiendo en las cifras de tráfico, de escasamente doscientos mil usuarios anuales.¹¹⁰³

AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General, se conservan asimismo diversas copias tanto de la sentencia de la sala de lo Contencioso-Administrativo (recurso nº 106 de 1962) como del auto que a continuación se interpuso.

¹⁰⁹⁶ *Mediterráneo*, 23 y 26 de abril de 1966.

¹⁰⁹⁷ Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 25 de febrero de 1966, AHMC.

¹⁰⁹⁸ *Mediterráneo*, 14 de julio de 1968.

¹⁰⁹⁹ *Mediterráneo*, 28 de septiembre de 1966.

¹¹⁰⁰ *Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

¹¹⁰¹ *Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

¹¹⁰² Juanjo Olaizola Elordi, "Los trolebuses de Castellón", *Historias del tren* (blog).

¹¹⁰³ *Mediterráneo*, 14 de julio de 1968.

Tras el fallecimiento del director-gerente José Gargallo, y el consiguiente relevo generacional, la dirección de la empresa pasó a manos del yerno del señor Gargallo, un militar sin experiencia en la gestión de este tipo de compañías.¹¹⁰⁴ Esta circunstancia, unida a la crisis general de los servicios de transporte de viajeros, acabaron sumiendo a La Valenciana en importantes problemas económicos, a pesar de las sucesivas solicitudes de incremento de tarifas o la reducción de expediciones ante la imposibilidad de cumplir horarios.¹¹⁰⁵

Finalmente la situación desembocó en el embargo de los autobuses en abril de 1968 por parte de la Unidad de Recaudación Ejecutiva de Castelló.¹¹⁰⁶ El 27 de mayo de aquel mismo año solicitó la Diputación transferir los derechos de explotación de la red de trolebuses a la mercantil Autotransportes Colectivos Castellonenses S.A., propuesta que fue aceptada en diciembre, interesándose en diciembre de 1969 su refrendo por el Ministerio.¹¹⁰⁷

Unos meses antes, en mayo de 1969, el Ayuntamiento de Castelló accedió a la solicitud de subrogación del servicio urbano por parte de La Valenciana, a favor igualmente de ACCSA, acordándose asimismo la suspensión del servicio de trolebuses.¹¹⁰⁸ El 4 de febrero de 1969 Recaudación Ejecutiva de la Diputación de Castelló levantó el embargo de los autobuses, transfiriéndose el material móvil a ACCSA el 7 de febrero de aquel año.¹¹⁰⁹

El nombre de esta empresa actualmente continúa existiendo en la provincia de Cádiz,¹¹¹⁰ integrada en el grupo Linesur como Auto La Valenciana, S.A.,¹¹¹¹ explotando el transporte urbano y periurbano de Jerez de la Frontera.

Valle Gil, Nicolás

calle Pacheco, 54 Sagunt

Transportista saguntino, solicitó en enero de 1923 implantar un servicio entre Sagunt y Segorbe con un ómnibus Ford 15/20 HP matrícula V-1766.¹¹¹² Aquel mismo año también solicitó las líneas Sagunt-Algimia y entre Sagunt y el Port¹¹¹³.

¹¹⁰⁴Testimonio de Miguel Vallés, vecino de la Jana, en entrevista oral.

¹¹⁰⁵Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesiones del 16 de diciembre de 1966, 4 de enero de 1967, 24 de mayo de 1967, 16 de junio de 1967 y 6 de septiembre de 1967, AHMC.

¹¹⁰⁶Fichas de matriculaciones, JPT.

¹¹⁰⁷Miguel Pascual Laborda, "Trolebús Z-501", Camiones Clásicos, [en línea], <http://www.camionesclasicos.com/FORO/viewtopic.php?p=80002&sid=0d4d92fb3973cf492c7b186b6f8cfa9b> (consultado 7 de junio de 2017).

¹¹⁰⁸Actas del Pleno del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 31 de mayo de 1969, AHMC.

¹¹⁰⁹Fichas de matriculaciones, JPT.

¹¹¹⁰Enrique López Lara, "Evolución y estructura empresarial y territorial de la red de transporte público de viajeros por carretera de Cádiz. Hacia una racionalización del sistema de movilidad de la población", *Cuadernos de Geografía y Ordenación del Territorio*, nº 2, Universidad de Cádiz, 1991, pp. 93-106.

¹¹¹¹"Auto La Valenciana, S.A.", Linesur, [en línea], <http://www.linesur.com/> (consultado 7 de junio de 2017).

¹¹¹²BOP, 8 de enero de 1923; BOP-V 5 de enero de 1923; Expedientes de matriculaciones, en ARV, Fondo DGT, Caja 56.

¹¹¹³BOP-V, 19 de marzo y 15 de septiembre de 1923.

Anexo 2.2

Empresas en activo:

Datos y reseña histórica

Relación alfabética de empresas (sociedades y autónomos) en activo que prestan servicios regulares y/o discrecionales de transporte de viajeros por carretera en la provincia de Castelló, independientemente de la provincia donde se encuentren domiciliadas. No se han incluido las contratistas de líneas nacionales de largo recorrido e internacionales. El grueso de datos para realizar este anexo se ha obtenido, por una parte, de la información mercantil disponible en los Registros Mercantiles de Castelló y València, a través de notas simples informativas literales, en las que se recogen las actas de constitución, estatutos, informes de gestión y otras variaciones en la composición de los órganos de dirección, capital social o domicilio. La referencia concreta para cada empresa en su correspondiente registro se indica mediante nota al pie. La otra fuente primordial de información ha sido la ya mencionada base de datos SABI, disponible en línea. Los datos obtenidos de fuentes distintas a las citadas, se indican mediante notas al pie.

Autobuses Antonio, S.L.

Fecha constitución: 22 de febrero de 1994

Domicilio social: calle 9 d'octubre, 267 Almassora

Página web: <http://www.autobusesantonio.com/es/>

Descripción:

Sociedad limitada almassorina, formada por Antonio Martínez Sánchez y Nemesio Tena Arahuete, actuando como administrador único el señor Martínez. Su capital social asciende a 28.998 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unas pérdidas de 56 euros, con unos ingresos netos de 243.451 €. Autobuses Antonio se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de cinco vehículos entre autocares y minibuses, y de una plantilla de siete trabajadores.

Historia:

Antonio Martínez Sánchez, hijo del transportista Antonio Martínez Fernández, se hizo cargo en 1993 del negocio familiar, constituyendo el 22 de febrero de 1994, junto con Manuel Martínez Sánchez y Nemesio Tena Arahuete, la sociedad limitada Autobuses Antonio, ante el notario Francisco Lapuerta Fenollosa.

El capital social fue establecido en 500.000 pesetas, dividido en 500 participaciones sociales de 1.000 pesetas de valor nominal cada una, de las cuales Antonio Martínez suscribió 250 mediante la aportación del negocio que hasta entonces regentaba, mientras que Manuel Martínez y Nemesio Tena suscribieron 175 y 75 participaciones respectivamente, mediante aportaciones dinerarias. Los hermanos Martínez Sánchez fueron designados administradores solidarios, y el domicilio social se estableció en la vivienda del socio mayoritario, en la calle 9 d'octubre n.º 267 de Almassora.¹

Tabla 1. Flota de Autobuses Antonio en el momento de su constitución:

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
AYATS DIANA	1994 (1983)	A. MTEZ.

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Autobuses Antonio, S.L., RMC; testimonio de Antonio Martínez, en entrevista oral. Elaboración propia.

En Junta Universal de 1997 Antonio Martínez pasó a ser administrador único de la sociedad. En 1998 se amplió el capital en dos millones y medio de pesetas hasta alcanzar los tres millones, ajustados en 2001 en 18.030 euros. En 2002 se acordó otra ampliación de capital de 10.968,25 euros, alcanzando los 28.998,25 € de capital social actuales.

En marzo del año 2000 Autobuses Antonio inició cierta relación con la también empresa almassorina Viajes M. Mundina, siendo designado el administrador de aquella, Manuel Mundina Poy, como administrador solidario de esta, junto con Antonio Martínez. Esta situación se mantuvo hasta el año 2008, en que se recuperó la figura del administrador único, a cargo de Antonio Martínez. Desde 2012 ostenta poderes la hija de Antonio Martínez, Almudena Martínez Tena.²

La facturación de Autobuses Antonio fue incrementándose a lo largo de la segunda mitad de los años 90 hasta alcanzar en 2001 la cifra de 220.000 euros. Desde entonces y durante los siguientes cinco años sufrió una contracción en su facturación en unos treinta mil euros, que provocaron al menos tres ejercicios de pérdidas. Desde entonces, la empresa ha optado por disminuir el riesgo de sus inversiones, con la compra de autocares usados y la consolidación de una importante área de actividad como la del transporte escolar, asumiendo en 2005 el servicio del colegio castellonense Lledó, al que adquirió los dos midibuses con los que prestaba servicio.

A diferencia de otras empresas del sector, Autobuses Antonio no ha padecido un descenso tan significativo en su volumen de negocio durante la crisis económica, si bien sí experimentó una reducción en su cifra de negocios de casi 50.000 euros en el ejercicio de 2009, que ha ido recuperando en los años siguientes. Como consecuencia de esto, ha arrastrado cuatro ejercicios seguidos de pérdidas, regresando en 2012 a las cifras positivas y logrando desde 2015 máximos de

¹Escritura de constitución de Autobuses Antonio, S.L., RMC, Tomo 709, Sec. G, Libro 276, Hoja CS7609.

²Nota simple informativa, RMC, Tomo 709, Sec. G, Libro 276, Hoja CS7609.

facturación.³ La estabilidad obtenida gracias al contrato del transporte escolar del colegio Lledó y una importante contención de las amortizaciones han sido, sin duda, claves. Por ello, la pérdida de dicho servicio en el curso 2017-2018 ha debido suponer un importante golpe para la sociedad, si bien no se disponen de cifras para aseverar esta afirmación.

Tabla 2. Ingresos de explotación y resultados de Autobuses Antonio. Ejercicios 1997-2007 (en euros)

Ejercicio	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ingresos (€)	127.276	158.627	n.d.	210.459	220.583	214.897	206.779	190.556	179.594	165.088	194.387
Resultados (€)	-27.777	-7.992	n.d.	22.885	13.200	-43.421	-18.484	21.637	-5.147	n.d.	25.752

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 1. Ingresos de explotación y resultados de Autobuses Antonio. Ejercicios 1997-2007

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 3. Ingresos de explotación y resultados de Autobuses Antonio. Ejercicios 2008-2017 (en euros)

Ejercicio	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	222.054	160.514	184.345	209.102	206.882	183.380	225.686	230.105	240.784	243.451
Resultados (€)	-16.657	-7.684	-24.910	-23.001	27.524	19.140	16.619	21.828	10.497	-56
Plantilla	4	4	4	4	4	5	5	6	6	7

Fuente: SABI. Elaboración propia.

³Fuente: SABI, [en línea].

Gráfico 2. Ingresos de explotación y resultados de Autobuses Antonio. Ejercicios 2008-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Autobuses Furió, S.L. (Trans-Fur) (“El Plátano”)

Fecha constitución: 27 de mayo de 1953 (operando desde 1924)

Domicilio social: Cañada Real del Camino Viejo a Castelló, 7 Onda

Página web: <http://autobusesfurio.com/>

Descripción:

Sociedad ondense participada a partes iguales por los hermanos Rafael y Beatriz Beltrán Izquierdo, forma parte del Grupo Transvía. Su administrador único y gerente es Rafael Beltrán Izquierdo. Su capital social asciende a 7.573 €, y su cifra de negocio en el ejercicio de 2017 ha sido de 1.905.351 €, con unos beneficios de 301.943 euros. Entre los años 80 y los 2000 ha empleado en algunas ocasiones la marca comercial Trans-Fur, actualmente ya en desuso.

Autobuses Furió opera el transporte regular en dos concesiones, una en la provincia de Castelló (CVCS-108 Puebla de Arenoso-València, con nueve líneas) y otra en la de Teruel (VDA-035 Rubielos de Mora-Teruel, de una línea), además del Contrato-Programa Fuentes de Rubielos-Olba, así como el transporte urbano de la localidad de Onda. Junto a estos realiza el transporte escolar en el Alto Mijares y la Plana Baixa y servicios discrecionales, que representan el 40 % de la facturación.

Los servicios regulares, que apenas suponen un 10% de su facturación, se componen en total de 11 líneas interurbanas, con un tráfico de 129.038 usuarios anuales en la concesión CVCS-108 en

2015,⁴ y 8.548 en la VDA-035 en 2016.⁵ Por concesiones:

CVCS-108 Puebla de Arenoso-València:⁶

Línea 1: Onda-Castelló por Vila-real

Línea 2: Onda-Castelló (directo)

Línea 3: Onda-Vila-real-Estación-Hospital la Plana

Línea 4: Puebla de Arenoso-Onda por Vallat

Línea 5: Puebla de Arenoso-Onda por Espadilla

Línea 6: Fuentes de Ayódar-Onda

Línea 7: Ribesalbes-Onda

Línea 8: Alcudia de Veo-Onda

Línea 9: Ludiente-Onda

Estas líneas se concretan en los siguientes servicios:⁷

- Onda-Vila-real-Hospital la Plana-Castelló (once expediciones de ida y vuelta los días lectivos, nueve los laborables no lectivos, cuatro los sábados y tres los domingos).
- Puebla de Arenoso-Onda (una expedición de ida y vuelta los lunes y jueves por Argelita y Vallat y los martes, miércoles y viernes por Toga y Espadilla).
- Alcudia de Veo-Onda (una expedición de ida y vuelta los martes y jueves).
- Fuentes de Ayódar-Onda (una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes hasta Ayódar; a demanda hasta Fuentes).
- Ludiente-Onda (una expedición de ida y vuelta los lunes, jueves y viernes a la demanda).
- Ribesalbes-Onda (una expedición de ida y vuelta los lunes y jueves laborables).

En total 255 kilómetros de líneas, con 212.558 veh-km recorridos y 5.833 horas anuales de conducción.⁸

En cuanto a la concesión VDA-035, consta de la siguiente línea:⁹

Línea 1: Fuentes de Rubielos-Teruel,

que se traduce en los siguientes servicios:¹⁰

- Fuentes de Rubielos-Teruel (una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes).

⁴*Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

⁵"Aragón Open Data", Gobierno de Aragón, [en línea], <http://opendata.aragon.es/datos/transporte-regular-de-viajeros-por-carretera-en-aragon> (consultado 27 de marzo de 2019).

⁶DOGV, 6 de julio de 1998, modificado y ampliado el 7 de noviembre de 2001 y 18 de octubre de 2013.

⁷"Líneas regulares", Autobuses Furió, S.L., [en línea].

⁸*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-108*, p. 66-68.

⁹"Concesión DA-35", Gobierno de Aragón, [en línea], [http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area s/01_Transportes/VDA-035.pdf](http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area%20s/01_Transportes/VDA-035.pdf) (consultado 27 de marzo de 2019).

¹⁰"Líneas regulares", Autobuses Furió, S.L., [en línea].

- Arcos de Las Salinas-Teruel (una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes).

Con un total de 79 kilómetros y 70.094 veh-km recorridos en 2016.¹¹

Además, opera mediante un contrato-programa con el Gobierno de Aragón la línea Fuentes de Rubielos-Olba (VDA-239), de 16 kilómetros, 7.936 km. anuales y 351 viajeros en 2010.¹² Asimismo, gestiona el servicio urbano de Onda, de una línea, cuyo itinerario se prolonga hasta Artesa (6 expediciones), Tales (2 expediciones) y Suera (2 expediciones los martes y jueves),¹³ mediante un contrato de cobertura de gestión con los respectivos ayuntamientos que cubre el déficit de explotación.

Para la prestación de todos estos servicios, Furió dispone de una flota de 32 vehículos y de una plantilla de 32 personas.

Historia:

Aunque constituida como sociedad en 1953, fue en octubre de 1924 cuando inició sus actividades con tracción mecánica, de la mano de Antonio Furió Agustina¹⁴. Sus inicios, como los de otras muchas empresas aparecidas en aquellos primeros tiempos, tienen sus antecedentes en el transporte en diligencias entre los pueblos del interior con la costa y, especialmente, las estaciones de ferrocarril¹⁵.

Servicios de tracción sangre como los que Antonio Furió Agustina venía prestando con sus caballerías, que unían su localidad, Fanzara, con Onda y Castelló. Y al igual que hicieron otros transportistas carreteros por aquel entonces, en 1924 Antonio Furió, con la colaboración de Rafael y Vicente Beltrán Centelles,¹⁶ dio el paso al automóvil y adquirió un camión-berlina Ford de nueve plazas,¹⁷ con el que el 1 de octubre de aquel año inauguró la primera línea de la comarca, que unía Fanzara y Onda.¹⁸

La segunda línea, también mixta de viajeros y mercancías, fue solicitada el 27 de enero de 1925,¹⁹ entre Vallat y Onda por Fanzara y el ermitorio del Salvador, siéndole concedida el 28 de agosto y ratificada en abril de 1927.²⁰ El día 31 de julio de aquel mismo año le había sido adjudicado también el contrato de conducción del correo entre Onda y Castelló,²¹ que le fue ratificado como de viajeros el 22 de febrero de 1927,²² iniciando los servicios el 7 de mayo.²³ Esta primera fase de

¹¹"Aragón Open Data", Gobierno de Aragón, [en línea].

¹²"Aragón Open Data", Gobierno de Aragón, [en línea].

¹³"Líneas regulares", Autobuses Furió, S.L., [en línea].

¹⁴*H. de C*, 1 de octubre de 1924.

¹⁵Pascual, 2002:Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 465.

¹⁶*Mediterráneo*, 6 de marzo de 1969.

¹⁷Fichas de matriculaciones, JPT.

¹⁸*H. de C*, 1 de octubre de 1924.

¹⁹*BOP*, 26 de enero de 1925 y *H. de C*, 27 de enero de 1925.

²⁰*BOP*, 28 de agosto de 1925 y *H. de C*, 29 de agosto de 1925.*H. de C*, 29 de abril de 1927; Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 13 C3.

²¹*H. de C*, 1 de agosto de 1925.

²²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 12 C2.

expansión por la comarca se completó en 1928 con la solicitud del servicio entre Vallat y Argelita, como prolongación del que ya explotaba hasta Vallat,²⁴ Asimismo, existe constancia de la explotación en 1929 por parte de Furió de una línea entre Vila-real y València,²⁵ sin que esta circunstancia conste en ningún expediente oficial.

De esta manera, durante sus primeros años de actividad en el transporte mecánico de viajeros, Antonio Furió fue extendiendo progresivamente sus líneas por Onda y su comarca, así como por su área natural de influencia hacia la costa, donde se enlazaba con el ferrocarril, la capital provincial e incluso València. Para ello adquirió diversos ómnibus, uno de los cuales acabó calcinado el 12 de junio de 1927, al incendiársele el motor.²⁶

Sin embargo, y a pesar de esta rápida expansión, Furió tuvo que hacer frente a una competencia bastante numerosa, que realizaba servicios por la misma zona, como Pascual Guarque, también de Fanzara, Cristóbal Santolaria, Francisco Navarro Villanueva o Aurelio Esteban Gallén. En aquellos primeros años la empresa de Furió era ya conocida popularmente como “El Plátano”,²⁷ al parecer por el color amarillo de la carrocería de sus coches.²⁸ Domiciliado en la plaza Obispo Granell de Fanzara, Furió disponía de oficina en la calle del Mercado nº 28 de Onda.²⁹

Durante los años anteriores a la Guerra Civil Furió consolidó su posición dominante en su área geográfica, con nuevas líneas a municipios cercanos como Tales y Suera (1933),³⁰ alargando así los servicios suburbanos que ya venía prestando desde diciembre de 1930.³¹ En la línea de Castelló se convirtió en una seria competencia al tranvía a vapor al reforzar significativamente las expediciones (cuatro viajes en 1929,³² cinco en 1935),³³ casi igualando las que prestaba el OGC.³⁴ En cuanto a sus servicios hacia València prolongó definitivamente la línea de Vila-real hasta la capital del Turia con la línea Onda-València, autorizada en diciembre de 1931 con una expedición y reforzada en 1935 con un segundo viaje.³⁵

Durante este proceso de expansión y consolidación también absorbió a la empresa de Aurelio Esteban Gallén, uno de esos pequeños transportistas antes citados que operaban en el que iba convirtiéndose en el territorio de operaciones de Furió, a quien le fueron transferidos en 1935 los

²³H. de C, 7 de mayo de 1927.

²⁴H. de C, 18 de octubre de 1928.

²⁵H. de C, 14 de febrero de 1929.

²⁶H. de C, 13 de junio de 1927.

²⁷Abundando en los apodos y los nombres de frutas cabe señalar que, por las mismas fechas, otra empresa de la zona, la de Pascual Guarque, era conocida como “El Dátil”, un juego de palabras a partir de la marca del ómnibus de Guarque, un Latil de 20 plazas. Ver Esteban Gallén, Aurelio y Guarque Cañada, Pascual, en anexo 2.1.

²⁸Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, pp. 464-465.

²⁹Fichas de matriculaciones, JPT.

³⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 29 C10; H. de C, 3 de junio de 1933.

³¹Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 5 C7 y Sig. 23, Exp. 17 C10.

³²H. de C, 15 de enero de 1929.

³³H. de C, 3 de mayo de 1935.

³⁴Juan Peris Torner, “Castellón, diligencias y autobuses”, *Compartir conocimientos* (blog).

³⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 21 C10; H. de C, 3 de mayo de 1935.

derechos y material de la concesión Onda-Ayódar.³⁶ A lo largo de la década Furió se consolidó como la séptima empresa de la provincia en facturación, con una recaudación en 1933 de 52.612 pesetas y de 82.537 el siguiente ejercicio.³⁷

Para prestar todos estos servicios, Furió aumentó la flota con media decena de autobuses, entre los que destacan algunos como el GMC pullman de 25 plazas que adquirió en 1935 al representante de General Motors en Castelló Prudencio Germán.³⁸

Tabla 4. Flota de Antonio Furió durante la preguerra

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CAS-561	FORD 22 HP CAMIÓN-BERLINA	9	1924	
CAS-978	BERLIET 16 HP	23	1926	
CS-1309	HISPANO-SUIZA 22 HP	16	1927	
CS-1310	BERLIET 23 HP	26	1927	
CS-2251	HISPANO-SUIZA 27 HP	27	1930	
CS-2497	FORD 17 HP	28	1932	
CS-3128	GMC 22 HP PULLMAN	25	1935	
CS-1862	FORD 17 HP	15	1936 (1929)	EX A. ESTEBAN
B-20014	HISPANO-SUIZA 27 HP	27	(1926)	
B-20334	HISPANO-SUIZA 27 HP	31	(1926)	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: *Memoria Anual 1933* y *Memoria Anual 1934*, AHCCCS; Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

La Guerra Civil tuvo terribles consecuencias para Furió. A las confiscaciones del material móvil, que obligaron a suspender los servicios, se sumó la estabilización del frente en 1938 entre Nules y Almenara, que convirtió a toda la Sierra de Espadán –tradicional área de operaciones de Furió– en una zona de enconados combates, con la famosa línea republicana XYZ de defensa de València. Este cúmulo de circunstancias hizo que, al finalizar la contienda en 1939, el material de la empresa se encontrara «prácticamente destrozado e inservible».³⁹

Pascual recoge también dos notas que ilustran la situación de la inmediata postguerra:⁴⁰

Ómnibus matrícula CS-3128. Adquirido en enero de 1935 de la General Motors representada en Castellón por D. Prudencio Germán Palacios. A mediados de septiembre de 1936 fue requisado violentamente en Valencia por el capitán Uribarri, utilizándolo inmediatamente en el transporte de fuerzas al frente de Toledo. Poco después y en disolución de la Columna Uribarri, tomó de esta el

³⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 26 C6.

³⁷*Memoria Anual 1933* y *Memoria Anual 1934*, AHCCCS.

³⁸*H. de C*, 20 de abril de 1935.

³⁹Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 465.

⁴⁰Pascual, 2002: 465-466

coche la Brigada Lister que lo utilizó para transportar la banda de música, servicio que prestó hasta el momento de la huida de esta Brigada a Francia por la parte de Cataluña. En el mes de julio de 1939 fue localizado en Barcelona y una vez recuperado en lamentable estado se reparó en el taller de D. Guillermo Kufert, calle Nápoles, 124. En la segunda quincena de noviembre fue traído de Barcelona y previas unas pequeñas reparaciones y pruebas fue puesto en servicio en la línea de Onda a Valencia.

Ómnibus marca Hispano-Suiza, CS-1309. Adquirido en 1927 de la fábrica Hispano-Suiza. En los últimos días de julio de 1936 fue requisado por el gobernador civil de Castellón y utilizado en el transporte de fuerzas rojas al frente de Córdoba, habiendo permanecido durante toda la guerra al servicio de los rojos. Terminada la guerra, el chófer José Fullea Ripollés dio noticias de haberle visto repetidas veces por Valencia, habiendo sido encontrado en la carretera de Liria en completo estado de abandono y de ruina, siendo remolcado en los primeros días de julio de 1939 con el coche B-20334. Se le cambió el motor Hispano 30/40 por un Chrysler de 24 HP adquirido al señor Dorado de Castellón.

De esta manera, con el material que poco a poco se pudo ir recuperando, comenzaron a restablecer paulatinamente el servicio en algunas de las líneas, operando en 1941 las de Argelita-Onda, Ayódar-Onda, Onda-València y, de manera provisional, Onda-Castelló.⁴¹ Pese a las dificultades, también amplió su área al comenzar a prestar servicio en la línea de Puebla de Arenoso-Castelló. Esta línea de la Puebla debía realizarse escoltado por la Guardia Civil, debido a la fuerte presencia del maquis en la comarca.⁴²

Junto a estas dificultades, Furió debía hacer frente, además, a las carencias de combustibles y neumáticos que afectaban a todo el sector, así como a la imposibilidad de disponer de los vehículos necesarios para prestar todos los servicios y realizar todas las expediciones demandadas. En 1947 disponía sólo de cuatro autobuses y en unas condiciones muy precarias principalmente por el estado de las cubiertas, que obligó a suspender las líneas de menor tráfico y explotar únicamente las de Castelló, Puebla de Arenoso y València con un coche cada una, disponiendo así de un vehículo de reserva.⁴³

Al comienzo de la década de los 50, Furió había reforzado la flota con unos pocos vehículos, y disponía de un local en Onda en la calle Colón n.º 6 y un despacho de billetes en la calle Herrero n.º 9 de Castelló,⁴⁴ esquina Fola, en la planta baja del edificio que entonces ocupaba el Juzgado de Instrucción. El encargado de dicha administración era el popular Mariano Agramunt Soria.⁴⁵

Con estos refuerzos pudo ir recuperando expediciones en la línea de Castelló (tres en 1948, cinco en

⁴¹*Guía comercial de Castellón 1941*, p. 211.

⁴²*Mediterráneo*, 12 de febrero de 1967.

⁴³Escrito de 1947 en el que Antonio Furió alega no tener capacidad para explotar la línea entre Ayódar y Onda, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197.

⁴⁴En funcionamiento hasta el traslado de la parada a la plaza Juez Borrull en 1975. *Mediterráneo*, 29 de noviembre de 1975.

⁴⁵Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 465.

1954),⁴⁶ prolongar en verano la línea de València hasta Montanejos por el itinerario de la línea de Puebla, y restablecer y prolongar la línea de Ayódar hasta Fuentes de Ayódar, atendiendo así a la solicitud de ese Ayuntamiento, con hijuelas a Villamalur y Alcudia de Veo. A estos servicios se sumaron otros que, si bien fueron solicitados, no llegaron a materializarse, como el de Altura-Tales (solicitado en 1954 y finalmente reducido hasta Alcudia de Veo)⁴⁷ y el estival Onda-Moncofa (solicitado en 1956),⁴⁸ así como la fallida incursión por el Alto Palancia, con la línea Segorbe-El Toro.⁴⁹

En estas circunstancias se produjo la constitución, el 27 de mayo de 1953, de la sociedad limitada Autobuses Furió ante el notario Francisco José Fernández Huidobro. Sus socios fundadores fueron Antonio Furió Agustina y sus hijos Antonio y Pedro Furió Durá, así como Benjamina Salas Bagán y los tres hermanos Beltrán Cervelló (Miguel, Rafael y Concordia).

El capital social se fijó en 420.000 pesetas, dividido en 84 participaciones de cinco mil pesetas nominales cada una. Dicho capital, totalmente desembolsado, estaba repartido entre Antonio Furió Agustina con 15.000 pesetas, igual a tres partes; Antonio Furió Dura, 90.000 ptas., 18 partes; Pedro Furió Durá, 105.000 ptas, 21 partes; Benjamina Salas Bagán, 105.000 ptas., 21 partes; y los tres hermanos Beltrán Cervelló 35.000 pesetas y siete partes cada uno. El domicilio social quedó establecido en el domicilio de Antonio Furió, en la avenida Castelló 65 de Onda.⁵⁰

En Junta General celebrada tres días después de la constitución, fue nombrado presidente-director-gerente Rafael Forés Beltrán, modificándose para ello los estatutos de manera que pudiera ocupar dicho cargo sin tener la condición de socio. Rafael Forés destacaría no sólo por su labor en la empresa, sino también por su destacada actividad cultural, siendo el impulsor, en 1963, del Ateneo Cultural y Mercantil de Onda.⁵¹ Asimismo, en 1977, fue elegido presidente de la recién constituida Asociación de Transportes Interurbanos de Viajeros en Autobús, que agrupaba a la patronal provincial del sector.⁵²

En 1955 se incrementó el capital social en 840.000 pesetas, aportando cada uno de los socios el doble de su aportación inicial. Con esta operación, el capital ascendió hasta 1.260.000 pesetas, que le permitieron afrontar con garantías la expansión que llevó a cabo durante la década siguiente. Los resultados durante los primeros años de actividad fueron:

En 1961, Furió explotaba las concesiones Onda-València (V-1402: cs-34), de 72 Km.; Onda-

⁴⁶Manuel Bellido Rubert, *Guía general de Castellón 1948*, pp. 314-315 y *Guía Comercial de Castellón de 1954*, Imprenta Albella, Castelló, p. 21.

⁴⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 173, Exp. 6149.

⁴⁸Solicitud de una línea estival entre Onda y Moncofa, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁴⁹Solicitud de una línea entre Segorbe y El Toro, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió y *Mediterráneo*, 22 de julio de 1961.

⁵⁰Escritura de constitución de Autobuses Furió, S.L., RMC, Tomo 378, Sección 2ª, Libro 158, Hoja 2877.

⁵¹*Mediterráneo*, 11 de septiembre de 1999.

⁵²*Mediterráneo*, 2 de junio de 1977 y *Revista Fenebús*, nº 140, abril-junio 1998, pp. 45-46.

Castelló, de 21 Km.; Puebla de Arenoso-Castelló, con hijuela de Argelita a Ludiente (V-1120: cs-29), de 89 Km., y Fuentes de Ayódar-Castelló, con hijuela de Tales a Alcudia de Veo (V-413: cs-13), de 56 kilómetros, pagando por todo ello 2.380 pesetas de impuesto industrial, a las que se sumaban las 24.500 pesetas que pagaba por los 13 coches de la flota, con una oferta de 481 plazas y una antigüedad media de 17 años.⁵³

Tabla 5. Flota de Furió, S.L. en 1961

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
	B-20014	HISPANO-SUIZA 27 HP	27	(1926)	
	B-20334	HISPANO-SUIZA 27 HP	31	(1926)	
4	CS-1309	HISPANO-SUIZA 22 HP	24	1927	
2	CS-3932	HISPANO-SUIZA 27 HP	31	1943	
	A-7422	22 HP	31	(1940)	
	CS-4431	HISPANO-SUIZA 28 HP	35	1952	
10	CS-4904	PEGASO	41	1954	
	CS-3368	FORD 25 HP	22	1955 (1936)	EX FCO. GIL
	CS-6296	HISPANO-SUIZA 22 HP	35	1956	
	CS-13320	PEGASO Z-404	40	1959	
	CS-14335	LEYLAND COMET	35	1959	
	B-220088	PEGASO 6040	40	(1960)	
	CS-3128	GMC 22 HP	35	1935	EN TERUEL
	NA-5467	26 HP	30	(1942)	EN TERUEL

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda Caja 3955; JPT. Elaboración propia.

A lo largo de los 60 fue consolidando su presencia en Onda, la Sierra de Espadán y el corredor del Mijares y expandiendo tímidamente sus actividades por la provincia de Teruel. En cuanto a la primera área referida, en mayo de 1961 solicitó la línea entre Ribesalbes y l'Alcora,⁵⁴ como prolongación de la concesión Puebla-Castelló, concediéndosele el 16 de mayo de 1963.⁵⁵ En mayo de 1964 solicitó el servicio Betxí-Empalme, como hijuela de la línea Onda-Castelló.⁵⁶ Se le adjudicó en junio de 1966 como la línea Onda-Betxí.⁵⁷ A finales de la década volvió a ampliar servicios: en julio de 1968 se le adjudicó una hijuela por Toga y Espadilla, que permitió establecer

⁵³Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3955, Exp. 12594.

⁵⁴*Mediterráneo*, 25 de mayo de 1961.

⁵⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 323, Exp. 7180.

⁵⁶*BOP*, 21 de mayo de 1964.

⁵⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 498, Exp. 8222 y solicitud hijuela Betxí-Apeadero, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409 Carpeta Furió.

dos itinerarios en la línea de Puebla de Arenoso. Ese mismo año, en febrero, se le había adjudicado otra hijuela entre El Toro y el empalme con la carretera de Campos de Arenoso a Puebla de Arenoso.⁵⁸

En cuanto a la provincia de Teruel, en 1956 resultó adjudicatario de la concesión Rubielos de Mora-Teruel, por Mora de Rubielos (V-1143: TE-20).⁵⁹ En diciembre de 1964 se le adjudicó la hijuela de prolongación hasta Fuentes de Rubielos,⁶⁰ y en abril de 1967 el servicio entre Arcos de Las Salinas, Los Cerezos y La Puebla de Valverde.⁶¹ También solicitó en esas mismas fechas, como prolongación de esta última hijuela, establecer un servicio entre la estación de Mora de Rubielos y Barracas, que no se llegó a autorizar, a pesar de la demanda existente en la zona beneficiada.⁶² En 1964, por su parte, solicitó la prolongación hasta Cortes de Arenoso de la línea de Rubielos de Mora, que tampoco le fue autorizada.⁶³

Con todos estos servicios, Furió gestionaba en 1969 un total de ocho líneas regulares con 18 autobuses y una plantilla de 40 personas. En marzo de ese año inauguró unas nuevas instalaciones en Onda, en la avenida Castelló 65, haciendo esquina con la calle Mosén Martí. De una superficie de 2.000 m², disponía de andenes, garaje, talleres, tienda de repuestos, sala de espera, cafetería, restaurante, despacho de billetes, facturación y consigna y oficinas. La inauguración tuvo lugar el 5 de marzo de 1969, con asistencia del gobernador civil y otras autoridades locales y provinciales.⁶⁴ En aquellos años, fuera de uso ya la antigua cochera de HIFE de Castelló, la estación de autobuses de Furió era la mayor y mejor dotada de la provincia, y ponía en evidencia la carencia de una dotación de este tipo que padecía la capital provincial.

En cambio, en València, el cierre en 1962 de la estación de autobuses de la calle Xàtiva hizo necesario habilitar, junto con Autos Vallduxense, un local en la calle Bailén como despacho provisional hasta la inauguración de la actual estación central, para evitar perjuicios a los viajeros.⁶⁵ El garaje de Onda también era una muestra de la pujanza económica de la sociedad, lo que permitió aumentar y modernizar la flota, que en 1963 era de 11 vehículos.⁶⁶

Esta situación de bonanza comenzó a manifestar algunos síntomas de agotamiento a lo largo de los años 70. Como el resto de empresas, Furió padecía el cada vez mayor descenso del número de viajeros en las líneas de interior debido a la generalización del vehículo particular, la piratería y en

⁵⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 173, Exp. 6148

⁵⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 498, Exp. 8223

⁶⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 434, Exp. 7844.

⁶¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 498, Exp. 8223 y *BOE*, 29 de mayo de 1967

⁶²Solicitud de línea entre la estación de Mora de Rubielos y Barracas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General.

⁶³Solicitud de prolongación hasta Cortes de Arenoso de la línea Teruel-Fuentes de Rubielos, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta Furió.

⁶⁴*Mediterráneo*, 6 de marzo de 1969.

⁶⁵Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 96.

⁶⁶*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

general por la crisis económica que atravesaba el país. Sin embargo, a diferencia de otras empresas con líneas por la zona costera, el carácter específicamente rural de las líneas de Furió hizo que la empresa no pudiera compensar las pérdidas de estas concesiones con otras de mayor tráfico. Los pequeños municipios de la Sierra de Espadán y el Mijares padecieron con especial crudeza el fenómeno de la despoblación y el éxodo rural, lo que afectó más duramente a las cifras de tráfico de estas líneas.

Esto obligó a suprimir expediciones incluso en líneas como la de Castelló,⁶⁷ o a prescindir de la figura del cobrador, como el de la línea de Puebla Manuel Mesías Gallén Campos, uno de los empleados de mayor antigüedad en la empresa y muy popular en la comarca, conocido como “Masías”.⁶⁸ Las ayudas públicas que administraciones como la Diputación empezaron a conceder a algunas líneas impidieron, pese a su insuficiencia, el cese de servicios como el de Villamalur o Ludiente.⁶⁹

Pese a todo, Furió siguió renovando la flota con vehículos de gran calidad, entre los que destacan diversas unidades del autocar autoportante Setra-Seida. En cuanto a los servicios, en 1970 solicitó la unificación de todas las líneas que operaba en la provincia de Castelló, una medida que permitía reducir los costes y lograr una gestión más eficiente, y que no le fue adjudicada hasta más de 15 años después. También comenzó a prestar transporte escolar, participando en el primer concurso público provincial al efecto en 1967.⁷⁰ La despoblación del Alto Mijares y las pequeñas dimensiones de sus municipios provocaron el cierre de muchas escuelas de aquella comarca, haciendo preciso el transporte de los escolares hasta localidades como Onda.

En cuanto a la provincia de Teruel, en julio de 1972 se le adjudicó una nueva hijuela en la línea de Rubielos, en este caso entre Arcos de Las Salinas y Los Cerezos, y entre el empalme de la carretera local de Manzanera con la N-234,⁷¹ ampliando y completando así la malla en torno a Rubielos y las comarcas del Mijares y la Sierra de Javalambre.

Durante estos años también se produjo el fallecimiento de los dos hijos de Antonio Furió Agustina, Pedro y Antonio Furió Durá, el primero en 1971 y el segundo en 1974, así como de Rafael Beltrán Cervelló, en 1979. Con ellos, desapareció una parte importante de la generación que puso en marcha la sociedad. Al mayor de los hijos, Antonio Furió Durá, el señor Furió Agustina le había hecho donación y transferencia, en 1967, de sus participaciones sociales en la empresa. Por su parte el señor Beltrán Cervelló las legó a su esposa y sus cuatro hijos: Elvira, Rafael, María Paz y

⁶⁷BOP, 7 de agosto de 1976.

⁶⁸Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 465.

⁶⁹El servicio a Villamalur era subvencionado por la Diputación con 41.600 pesetas, incrementadas en 1976 hasta las 76.600. El déficit de explotación, sin embargo, alcanzaba las 91.500 pts. (*Mediterráneo*, 29 de abril de 1976). En 1978 fueron de 104.594 pts. para dos expediciones semanales. Para Ludiente, consistían en 135.000 pesetas anuales por una expedición semanal. (*Mediterráneo*, 2 de marzo de 1978)

⁷⁰BOP, 14 de enero de 1967.

⁷¹BOE, 9 de octubre de 1972.

Francisco Beltrán Roca.

En Junta General de 1979 se modificaron las atribuciones de las figuras del presidente-director-gerente y del secretario. El primero de los cargos continuó en manos de Rafael Forés, mientras que para el de secretario fue elegido Rafael Beltrán Salas.

Durante los años 80 la situación de la empresa no hizo sino agravarse. El número de usuarios seguía descendiendo, aumentando el déficit de explotación, y la naturaleza de las concesiones de Furió, antes comentada, impedía que estas malas cifras pudieran compensarse con otras líneas más rentables. La situación era tal que si ya a mediados de los 70 fueron necesarias diversas subvenciones públicas para evitar el cierre de algunas líneas, en los 80 fueron preceptores de ayudas casi todos los destinos de Furió: Rubielos de Mora, Fuentes de Rubielos, Fanzara, Puebla de Arenoso, Vallat, Argelita, Toga, Espadilla, Cirat, Arañuel, Montanejos, Alcudia de Veo, Tales, Sueras, Ayódar y Fuentes de Ayódar.⁷²

Unas subvenciones que, si bien posibilitaban mantener unos mínimos servicios, no permitían afrontar las inversiones necesarias. Esta circunstancia repercutía, entre otros aspectos, en la incapacidad de efectuar la necesaria renovación del material móvil, lo que llevó a que, en 1981, la antigüedad media de la flota de Furió fuera la más elevada de la provincia, 23,5 años, muy cerca del límite de la vida útil de los autobuses, considerada de unos 25 años. Con el plan de ayudas para la renovación de flotas de la Generalitat de 1985 renovó dos vehículos (uno nuevo y uno usado), rebajando la edad media a los 14 años.⁷³ También percibió ayudas de la Diputación General de Aragón para el mismo fin.⁷⁴

En octubre de 1981 la Subdirección General de Transporte de Viajeros declaró la suficiencia del proyecto de Furió de establecer un servicio regular entre Los Cerezos, en la provincia de Teruel, y el Grau de Castelló.⁷⁵

En respuesta a la solicitud de unificación de las líneas de las que era concesionario, en 1980 se autorizó la constitución de la U-1/1980, que dio lugar en 1986 a la concesión Puebla de Arenoso-València (V-8507),⁷⁶ como resultante de la unificación de las cuatro líneas de las que entonces era concesionario, con sus correspondientes hijuelas. Comprendía los servicios Puebla de Arenoso-Castelló, con dos itinerarios, uno por Toga y Espadilla y otro por Argelita, Vallat y Fanzara; Onda a Montanejos con prolongación a València, sólo en verano; Onda-València; Onda-Ribesalbes; Fuentes de Ayódar-Castelló; Alcudia de Veo-Onda; Suera-Onda; Onda-Castelló y Onda-Betxí.

En 1992 se acuerda la modificación del domicilio social por cambio del nombre de la calle, que pasa a ser Ceramista Alós nº 1, de Onda, manteniendo el despacho de billetes de la calle Alfonso

⁷²*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984 y *BOA*, 17 de febrero de 1988.

⁷³*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1986.

⁷⁴*BOA*, 17 de febrero de 1988.

⁷⁵*Mediterráneo*, 29 de octubre de 1981.

⁷⁶*BOE*, 15 de octubre de 1986.

Pallarés nº 16. Asimismo se reorganizaron los órganos directivos, adaptándolos a la legislación mercantil en vigor, de manera que se designó presidente y consejero delegado a Rafael Forés Beltrán, se ratificó en el cargo de secretario a Rafael Beltrán Salas y se eligieron vocales a Vicente Beltrán Salas, Pedro Furió Catalán, Celia Furió Catalán, Antonio Furió Edo y Francisco Miguel Beltrán Roca.

En 1997 se renovó la práctica totalidad del Consejo, produciéndose un relevo generacional. El hijo del hasta entonces secretario Rafael Beltrán Salas, Rafael Beltrán Izquierdo, fue nombrado presidente y consejero delegado. Como secretario fue elegido Carlos Forés Furió y como vocales Vicente Ramón Ricos Furió, Francisco Miguel Beltrán Roca y Antonio Furió Edo.

La situación económica durante los años 90 era poco sólida, con un margen de beneficios muy reducido y una gran dependencia de las subvenciones para las líneas de débil tráfico, tanto en la provincia de Castelló como en la de Teruel.⁷⁷ El descenso de usuarios en estas líneas siguió agravándose, siendo las líneas del Alto Mijares de las más deficitarias de la provincia, con tráficos incluso nulos. El propio Rafael Forés Beltrán afirmaba en una entrevista en 1993 no recordar «tiempos peores que el actual».⁷⁸

La crisis económica de los 90, las altas tasas de desempleo y el incremento del coste de los carburantes agudizaba aún más la situación, disparando los costes de explotación, lo que llevó incluso a la suspensión ocasional de algunos servicios ante la ausencia o insuficiencia de ayudas que permitieran su subsistencia.⁷⁹ La mayoría de líneas de Furió fueron incluidas en el catálogo de débil tráfico de la Generalitat Valenciana y de la Diputación General de Aragón para la percepción de ayudas: Olba, Fuentes de Rubielos, Rubielos de Mora, Puebla de Arenoso, Fuentes de Ayódar, Alcudia de Veo, Tales y Ribesalbes.⁸⁰

Otras ayudas, las que concedía la Generalitat para la renovación de flotas, le permiten adquirir nuevo material, con una decena de incorporaciones a lo largo de la década, entre los que destaca el Hispano Vita sobre chasis Pegaso, el primer autocar de fabricación española adaptado a las especificaciones del Reglamento 66 de seguridad antivuelco,⁸¹ o el primer autobús adaptado de la flota, el n.º 46, un Indcar Mago con capacidad para 28 plazas y con plataforma elevadora para sillas de ruedas.⁸²

El transporte escolar fue adquiriendo peso en la facturación. En 1997 se empezó a prestar el servicio municipal de transporte escolar en Onda, con dos centenares de usuarios.⁸³ En 1998 la antigua

⁷⁷BOA, 10 de septiembre de 1993, 20 de enero de 1999, 7 de septiembre de 2001 y otros.

⁷⁸*Mediterráneo*, 8 de mayo de 1993

⁷⁹*Mediterráneo*, 5 y 18 de diciembre de 1990, 10 de enero de 1991.

⁸⁰DOGV, 15 de octubre de 1997 y BOA, 21 de noviembre de 1997.

⁸¹*Mediterráneo*, 25 de octubre de 1992.

⁸²*Mediterráneo*, 4 de diciembre de 1999.

⁸³*Mediterráneo*, 20 de julio de 2007.

concesión V-8507 fue convalidada por la nueva CVCS-108 Puebla de Arenoso-Onda-Castelló-València, compuesta por seis líneas por el Alto Mijares, la Plana Baixa y extendiéndose hasta Castelló y València: Onda-Castelló con dos itinerarios (por Vila-real y directo), Puebla de Arenoso-Castelló, con dos itinerarios (por Toga y Espadilla y por Argelita y Vallat); Onda-Sueras, Fuentes de Ayódar-Castelló, Onda-Ribesalbes y Alcudia de Veo-Onda.⁸⁴ La inauguración en 2000 del Hospital de la Plana introdujo modificaciones en la línea de Castelló, incluyendo parada en dicho centro sanitario,⁸⁵ lo que se sumaba a los refuerzos ya introducidos en esa línea en los años anteriores.⁸⁶

En 2004, Furió sumó a sus tradicionales servicios regulares, escolares y discrecionales una nueva modalidad, prestada mediante contrato de prestación con el Ayuntamiento de Onda: el servicio urbano. Se implantó de forma provisional en febrero y se adjudicó definitivamente en septiembre,⁸⁷ consistente en una línea entre Artesa y barrios periféricos como el Rajolar o el Colador, y con un coste para el Ayuntamiento de unos 150.000 euros.⁸⁸ En 2007 se completó con nuevos servicios a los polígonos industriales⁸⁹, pero su duración fue efímera, suspendiéndose en 2008.⁹⁰ En cambio, en 2011 se renovó el contrato del urbano.⁹¹ En Aragón, a la concesión Rubielos de Mora-Teruel se sumó el Contrato-Programa Olba-Fuentes de Rubielos, así como el transporte escolar entre Puebla de Valverde y Sarrión.⁹²

Estos nuevos servicios permitieron a Furió sanear su situación a lo largo de los años 2000, remontando las pérdidas de los primeros ejercicios de la década. Asimismo, se llevaron a cabo inversiones significativas, entre ellas la construcción de unas nuevas instalaciones en el Polígono Industrial el Colador, en la Cañada Real del Camino Viejo a Castelló n.º 7, donde se trasladó en 2002 en domicilio social. Dispone allí de cochera, taller, lavadero y oficinas. La empresa dispone, asimismo, de cocheras en Puebla de Arenoso y Sarrión.

Otras iniciativas llevadas a cabo en estos años han sido, en 2007, el inicio de un proyecto junto con la empresa Bionor para el uso de biodiésel como carburante. Este combustible se empezó a utilizar en seis de los 25 autobuses que integraban la flota,⁹³ que se adaptaron para tal fin. Por otra parte, en 2011 se creó, con el apoyo del Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística, un departamento de I+D+i para desarrollar proyectos de mejora de los servicios y la competitividad, identificando las oportunidades tecnológicas.⁹⁴

⁸⁴DOGVI, 6 de julio de 1998.

⁸⁵*Mediterráneo*, 19 de noviembre de 2000.

⁸⁶*Mediterráneo*, 14 de diciembre de 1997.

⁸⁷*Mediterráneo*, 24 de febrero y 2 de septiembre de 2004; *Autobuses & Autocares*, 25 de febrero de 2004.

⁸⁸*Mediterráneo*, 20 de julio de 2007.

⁸⁹*Mediterráneo*, 27 de marzo de 2007.

⁹⁰*Mediterráneo*, 23 de marzo de 2008.

⁹¹*Autobuses & Autocares*, 21 de octubre de 2011.

⁹²BOA, 28 de septiembre de 2007.

⁹³*Autobuses & Autocares*, 1 de julio de 2007.

⁹⁴*Autobuses & Autocares*, 20 de enero de 2011.

Tabla 6. Ingresos de explotación y resultados de Furió. Ejercicios 1996-2006 (en euros)

Ejercicio	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ingresos (€)	793.565	889.218	923.289	877.660	984.306	1.194.612	1.130.578	1.376.692	1.545.495	1.683.358	1.984.546
Resultados (€)	19.310	14.789	36.085	4.118	-69.854	-8.553	660.876	54.306	71.481	4.787	35.499

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 3. Ingresos de explotación y resultados de Furió. Ejercicios 1996-2006

F

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En cambio, la situación económica ha hecho necesario adoptar una política de renovación de flota mediante la adquisición de vehículos de segunda mano, que representan un destacado porcentaje del total de incorporaciones. Como en otras empresas de la Plana Baixa, se ha optado preferentemente por la marca Volvo, por el servicio prestado por el concesionario de este fabricante, situado en Nules.

También destaca la absorción, en 2008, de la empresa de Rosario Miranda Valero tras la jubilación de su titular. Esta sociedad explotaba mediante una autorización provisional el servicio Onda-Ludiente, que fue transferido a favor de Furió en diciembre de ese mismo año, incluyéndose en 2013 en la concesión CVCS-108 como línea n.º 9.⁹⁵

En 2003, en Junta General se aceptó la dimisión del secretario Carlos Forés Furió, que fue sustituido por el nuevo consejero Enrique Grangel Furió. En 2008 fue nombrado consejero Pedro Furió Olucha, y en 2009 se confirieron poderes a Beatriz Beltrán Izquierdo.⁹⁶ De esta manera los hermanos Beltrán Izquierdo reforzaron su control sobre la empresa.

⁹⁵Resolución del director general de transportes y logística por la que se autoriza provisionalmente a Autobuses Furió, S.L., la realización del servicio público regular de viajeros por carretera entre "Ludiente-Castellón", Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

⁹⁶Nota simple informativa, RMC, Tomo 378, Sección 2ª, Libro 158, Hoja 2877.

Tras alcanzar en 2008 su máximo de ingresos superando los 2,8 millones de euros, la cifra de negocio ha ido decreciendo significativamente desde entonces, hasta estabilizarse en los últimos ejercicios en torno a los 1,9 millones. Paralelamente a esta disminución del volumen de sus operaciones, también se resintieron los ingresos, con pérdidas en 2013 y 2014. La política de contención de gastos y adecuación de los medios a la demanda, reducción de plantilla e inversiones y otras circunstancias externas, así como el acercamiento al grupo empresarial Transvía, han permitido recuperar las cifras positivas en los últimos ejercicios.⁹⁷

Tabla 7. Ingresos de explotación y resultados de Furió. Ejercicios 2007-2017 (en euros)

Ejercicio	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	2.396.639	2.815.985	2.212.135	2.115.485	2.147.587	1.786.673	1.960.840	1.840.113	1.847.044	1.920.275	1.905.351
Resultados (€)	79.012	97.516	54.994	103.043	2.717	1.889	-75.154	-92.188	145.960	21.979	403.337
Plantilla	41	42	46	46	35	36	33	31	30	31	32

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 4. Ingresos de explotación y resultados de Furió. Ejercicios 2007-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Y es que, como se ha indicado, Autobuses Furió forma parte, desde el 1 de enero de 2016, del Grupo Transvía, por lo que se modificó la estructura del órgano de administración y se nombró como administrador único a Rafael Beltrán Izquierdo, confiriendo además poderes a Salvador María Navas Beltrán y José María Catalán Lorente.

Estas operaciones han aportado solidez a la empresa, llevando a cabo una considerable renovación de la flota con casi una decena de vehículos, muchos de ellos procedentes de otras sociedades del

⁹⁷Fuente: SABI, [en línea].

grupo.

Autobuses Romero Pérez, S.L.

Fecha constitución: 22 de julio de 1997 (operando desde 1978)

Domicilio social: avenida España, 89 Segorbe

Página web: <http://www.autobusesromero.com/>

Descripción:

Sociedad limitada segorbina, propiedad de María Luisa Romero Pérez, que actúa asimismo como administradora única. Su capital social asciende a 39.065 € y el resultado del ejercicio 2015 ha deparado unos beneficios de 4.392 euros, con unos ingresos netos de 254.951 €.

Autobuses Romero se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús en pequeños grupos. Realiza también transporte escolar desde el Alto Palancia para dos colegios privados de Puçol y el Puig y para un instituto de Sagunt. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de 3 minibuses y un taxi, y de una plantilla de dos personas.

Historia:

El inicio de operaciones de esta empresa tuvo lugar en 1978 de la mano de Ricardo Romero Sierra, que comenzó a prestar servicios de taxi en Segorbe. En los años posteriores, a esa actividad sumó los servicios discrecionales de pequeños grupos, para lo que fue adquiriendo diversos minibuses.

El 22 de julio de 1997, Ricardo Romero Sierra y su mujer María Dolores Pérez Salvador constituyeron ante el notario de Segorbe Luis Alberto Lorente Vilar la sociedad limitada Autobuses Romero Pérez, con un capital social de 6.500.000 pesetas, dividido en 1.300 participaciones sociales de 5.000 pesetas de valor nominal, íntegramente suscritas y desembolsadas por los dos socios, de la manera siguiente: Ricardo Romero suscribió 650 participaciones, mediante la aportación de tres vehículos; el resto fueron suscritas mediante aportación dineraria por M.^a Dolores Pérez. El domicilio social fue establecido en la vivienda familiar de Segorbe, en la avenida España n.º 89. Ricardo Romero fue nombrado administrador único.⁹⁸

Desde entonces Autobuses Romero ha venido dedicándose a los servicios discrecionales y escolares de pequeños grupos, disponiendo para ello de un garaje en Altura. Por la naturaleza de estos servicios, la flota ha estado compuesta generalmente por minibuses y midibuses, uno de los cuales fue donado en 2002 al municipio cubano de Baracoa.⁹⁹

⁹⁸Escritura de constitución de Autobuses Romero Pérez, S.L., RMC, Tomo 885, Sección G, Libro 452, Hoja CS-12.470

⁹⁹*Mediterráneo*, 25 de enero de 2002.

Tabla 8 Ingresos de explotación y resultados de Romero Pérez. Ejercicios 2003-2017 (en euros)

Ejercicio	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	96.375	107.655	105.696	129.473	n.d.	141.534	151.182	149.289	146.545	130.957	151.856	189.360	252.330	257.137	254.951
Resultados (€)	906	27.936	100	35	n.d.	-13.508	1.886	12.335	632	-2.593	4.904	1.982	65.075	-3.603	4.392
Plantilla	3	3	3	1	n.d.	4	2	2	1	2	2	2	3	3	2

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 5. Ingresos de explotación y resultados de Romero Pérez. Ejercicios 2003-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 9. Flota de Autobuses Romero en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
SAVA 5720	1997 (1981)	R. ROMERO
IVECO-PEGASO CC95	1997 (1994)	R. ROMERO

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Autobuses Romero Pérez, S.L., RMC, Tomo 885, Sección G, Libro 452, Hoja CS-12.470; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En 2001 se ajustó el capital social a los actuales 39.065 euros. La facturación durante la década de 2000 experimentó un paulatino ascenso hasta estabilizarse en torno a los 140.000 euros, con un margen de beneficios por lo general muy reducido. En 2003, los socios fundadores cedieron el control de la sociedad a la hija del matrimonio, María Luisa Romero Pérez, que se convirtió en única socia y administradora única de la mercantil.

A diferencia de otras empresas de mayores dimensiones, el estallido de la crisis no parece haber tenido grandes consecuencias para su facturación, que se ha mantenido estable desde 2008, con una ligera caída en 2012 pero con un continuo e importante crecimiento hasta 2015, en que el volumen de negocio se ha estancado en torno a los 250 mil euros.¹⁰⁰

Tras haber ampliado su área de negocio con el transporte discrecional de grupos más numerosos, para lo que se adquirió un autocar convencional, en los últimos años la empresa se ha decantado por centrarse en el segmento de los minibuses y midibuses de entre 20 y 37 plazas, consiguiendo de esta manera mantener su actividad y hacer frente a la fuerte competencia de otras empresas que actúan por la zona en el segmento de autocares estándar.

Autocares Azahar 2 (Marzá-Beltrán hasta 1992)

Fecha constitución: 14 de julio de 1980

Domicilio social: calle Sagunt, 1 Castelló

Página web: <https://autocaresazahar.es/>

Descripción:

Sociedad limitada con domicilio social en Castelló pero base operativa en Vila-real, perteneciente a Federico Castillo Gil y su esposa María del Carmen Álvarez Navas, siendo el señor Castillo su actual administrador único. Su capital social asciende a 38.000 € y el resultado del ejercicio 2016 ha deparado unos beneficios de 34.594 euros, con unos ingresos netos de 456.480 €.

Autocares Azahar se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, especialmente viajes nacionales, excursiones y servicios para eventos, participando también, a través de UTE, en el transporte escolar de centros públicos. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de

¹⁰⁰Fuente: SABI, [en línea].

seis vehículos entre autocares y minibuses, y de una plantilla de siete trabajadores.

Historia:

En la evolución histórica de esta sociedad cabe distinguir tres etapas diferentes, con dos denominaciones distintas.

La primera de ellas se inicia el 14 de julio de 1980, cuando se constituye en Castelló ante el notario Carlos Pascual de Miguel la sociedad limitada Marzá-Beltrán, dedicada al transporte de viajeros por carretera y domiciliada en la masía de la Montalba, en la Vall d'Alba.

Estaba formada la sociedad por el matrimonio de José Vicente Marzá Roig y María Rosa Beltrán Villalba, así como por el transportista Vicente Lozano Marín. Su capital social se fijó en 200.000 pesetas, dividido en 200 participaciones sociales de 1.000 pesetas de valor nominal. José Vicente Marzá y María Rosa Beltrán suscribieron cada uno de ellos 50 participaciones en metálico, mientras que Vicente Lozano suscribió 100, aportando para ello un minibús con su correspondiente tarjeta de transportes, con el que la nueva sociedad inició sus operaciones. José Vicente Marzá fue nombrado administrador-gerente de la empresa.¹⁰¹

Tabla 10. Flota de Marzá-Beltrán, S.L. en el momento de su constitución

MATRÍCULA	VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
V-238252	AVIA 3500 24 PLAZAS	1980 (1969)	V. LOZANO

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Marzá-Beltrán, S.L., RMC, Tomo 189, Sección 2ª, Libro 80, Hoja 1.388; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Dos años después de su constitución, en agosto de 1982, Vicente Lozano abandonó la sociedad, quedando esta integrada únicamente por el matrimonio Marzá-Beltrán, que el 1º de julio del año siguiente decidió venderla a Federico Castillo Gil y Vicente Miravalls Ruiz, antiguos conductores de Meseguer.

El capital social de la empresa quedó repartido a partes iguales entre los dos nuevos propietarios, a razón de 100 participaciones sociales cada uno de ellos. El domicilio social fue trasladado a la calle Llucena n.º 12 de Castelló, vivienda del socio Vicente Miravalls. Ambos socios fueron nombrados como administradores solidarios.¹⁰² La actividad principal de esta etapa de la sociedad fue la prestación del transporte escolar del colegio La Magdalena, de Castelló.

En junio de 1992 se acordó un aumento de capital de 300.000 pesetas, alcanzando así el medio millón. Al mes siguiente, se revocó el órgano de administración, convirtiéndose Federico Castillo en administrador único. Vicente Miravalls abandonó la sociedad, constituyendo la empresa Tikintour. Asimismo, el domicilio social se trasladó a la vivienda del ahora único socio, en la calle Sagunt n.º 1 de Castelló. En diciembre de ese mismo año la sociedad cambió su denominación por la de

¹⁰¹Escritura de constitución de Marzá-Beltrán, S.L., RMC, Tomo 189, Sección 2ª, Libro 80, Hoja 1.388.

¹⁰²Nota simple informativa de Marzá-Beltrán, S.L., RMC, Tomo 630, Sección G, Libro 197, Hoja CS-5.290.

Autocares Azahar 2, siendo su administrador y único socio el señor Castillo.

La trayectoria de la sociedad Autocares Azahar 2 no gozó de mucha estabilidad a lo largo de la segunda mitad de los años 90 y la primera de los 2000. Pese a que la facturación fue aumentando progresivamente hasta 2004, y de forma mucho más intensa entre ese año y 2007, en que se dobló, fueron frecuentes los ejercicios con pérdidas (1999-2001), de las que comenzó a recuperarse durante los años anteriores a la crisis. El grueso de las actividades siguió siendo los servicios discrecionales de todo tipo, especialmente viajes, excursiones y eventos.

Tabla 11. Ingresos de explotación y resultados de Azahar 2. Ejercicios 1995-2005 (en euros)

Ejercicio	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ingresos (€)	134.239	151.892	165.668	175.338	204.304	214.193	212.424	270.481	277.206	312.692	420.169
Resultados (€)	3.313	1.103	18.315	7.911	-23.532	-46.863	-23.477	1.775	24.433	31.299	22.240

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 6. Ingresos de explotación y resultados de Azahar 2. Ejercicios 1995-2005

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 12. Ingresos de explotación y resultados de Azahar. Ejercicios 2006-2017 (en euros)

Ejercicio	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ingresos (€)	503.374	638.547	527.581	477.997	478.296	426.199	391.068	348.929	422.542	435.557	456.480
Resultados (€)	783	33.106	-21.046	-41.301	-27.120	-51.504	-42.583	23.150	30.347	59.049	34.594
Plantilla	6	6	7	6	7	5	4	3	4	5	7

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 7. Ingresos de explotación y resultados de Azahar. Ejercicios 2008-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tras alcanzar en 2007 su máxima facturación con más de 600.000 euros, el volumen de negocio de la sociedad sufrió una progresiva e importante caída hasta 2013, reduciéndose en esos años su facturación en casi 200.000 euros.

Para hacer frente a esta situación adversa ha tenido que aplicar una disminución de su flota y plantilla, reduciendo los costes laborales y de amortización. A pesar de ello, ha atravesado cinco duros años de balances negativos consecutivos, siendo especialmente problemáticos los ejercicios de 2009 y 2011. Dentro de la estrategia seguida para hacer frente a la crisis, se constituyó en 2009 la agencia Viajes Costa Plana, S.L., con Federico Castillo como administrador único. Esta agencia, dedicada exclusivamente a los circuitos en autocar, se encarga principalmente de organizar viajes con asociaciones de jubilados.¹⁰³

En 2013 se aumentó el capital social en 34.994 euros, hasta alcanzar los 38.000 euros. En esta operación entró a formar parte de la sociedad María del Carmen Álvarez Navas, esposa del hasta entonces único socio, que ha seguido actuando como administrador único. Desde entonces, con una plantilla reducida a la mitad y unos costes de amortización irrelevantes, acompañados de un ligero repunte de la facturación, Azahar ha vuelto a los resultados positivos, que le han permitido compensar pérdidas, generar reservas e iniciar una renovación de la flota, primero más bien tímida, con vehículos de bajo coste, pero de forma más decidida y ambiciosa a partir de 2017. A esta recuperación también ha contribuido el haber conseguido, en UTE con otras empresas, resultar adjudicatarios de un lote de rutas de transporte escolar de centros públicos para el curso 2017-2018.

¹⁰³Testimonio de Lorena Castillo, administrativa de la empresa, en entrevista oral; SABI, [en línea]; nota simple informativa de Autocares Azahar 2, S.L, RMC.

Autocares Herca, S.L.

Fecha constitución: 1 de agosto de 1988

Domicilio social: avenida Menéndez Pidal, 9 València

Página web: www.autocaresherca.com

Descripción:

Empresa del Grupo Transvía, formó parte desde sus inicios, de dicho grupo. El capital de la sociedad asciende a 40.567,50 euros, siendo su principal accionista la mercantil IBE 97, S.L., con pequeñas participaciones de Vercat 2000, S.L. y de los particulares Urbano Catalán Lorente y Jesús Catalán Verdoy. A su vez, Herca participa en hasta una decena de sociedades del Grupo Transvía. Su volumen de negocio en 2017 ha sido de 6.192.115 euros, con unos beneficios de 452.270 euros. Autocares Herca explota las concesiones CVCS-104 Montanejos-València, CVV-253 València-Sedaví, CVV-255 València-Montcada y CVV-257 València-el Perelló con prolongación al Far de Cullera. En total doce líneas por las provincias de Castelló y València, con un tráfico en 2015 de unos 720.000 usuarios anuales,¹⁰⁴ aunque antes de la crisis llegó a rozar el millón.¹⁰⁵

CVCS-104 Montanejos València:

Línea 1: Altura-Segorbe-València

Línea 2: Montanejos-Segorbe

Línea 3: Segorbe-Port de Sagunt

Línea 4: Gaibiel-Segorbe

Línea 5: Segorbe-Almedíjar

Línea 6: Fuente La Reina-Segorbe

CVV-253 València-Sedaví

Línea 1: València-Sedaví

CVV-255 València-Montcada

Línea 1: València-Montcada

CVV-257 València-el Perelló con prolongación al Far de Cullera

Línea 1: València-el Perelló-el Far de Cullera

Línea 2: València-el Perelló-el Mareny Blau

Línea 3: València-el Perelló por el Palmar

Línea 4: València-el Perelló

¹⁰⁴“Quiénes somos”, Autocares Herca, S.L., [en línea].

¹⁰⁵*Datos estadísticos concesiones Valencia*, Conselleria d’Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

Tabla 13. Ingresos de explotación y resultados de Herca. Ejercicios 1990-2017 (en euros)

Ejercicio	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Ingresos (€)	614.540	829.880	1.023.463	1.238.114	1.649.830	1.987.948	1.887.208	2.139.536	2.039.918	2.177.499	2.295.993	2.434.635	2.746.178	2.911.017
Resultados (€)	39.960	124.550	140.778	181.574	160.278	135.683	242.859	230.029	136.190	153.178	128.157	119.475	248.009	286.245

Ejercicio	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	3.208.515	3.834.592	6.731.110	6.934.062	7.211.265	6.641.761	6.871.866	6.645.231	5.952.307	5.892.360	6.207.603	6.162.069	6.343.147	6.192.115
Resultados (€)	344.328	330.883	497.473	474.819	614.118	368.262	394.008	387.638	224.181	83.770	266.608	341.239	677.702	452.270
Plantilla	30	31	33	31	32	29	30	33	31	28	31	32	29	28

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 8. Ingresos de explotación y resultados de Herca. Ejercicios 1990-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En la concesión CVCS-104, estas líneas se concretan en los siguientes servicios:¹⁰⁶

- Mareny Blau-Mareny Barraquetes-València (tres expediciones de ida y vuelta los días laborables y cuatro los festivos).
- Montcada-València (una expedición de ida y vuelta los días laborables).
- El Perelló-el Saler-València (ocho expediciones de ida y vuelta los días laborables y cuatro los festivos).
- IKEA-C.C. Alfafar-Sedaví-València (31 expediciones de ida y vuelta los días laborables y 15 los festivos).
- Segorbe-València (siete expediciones de ida y vuelta los días laborables y cuatro los festivos).
- Montanejos-València (una expedición de ida y vuelta los jueves, lunes a la demanda).
- Port de Sagunt-Segorbe por Estivella (una expedición de ida y vuelta los días laborables).
- Gaibiel-Segorbe (una expedición de ida y vuelta los jueves; martes a demanda).

Del conjunto de concesiones, la CVCS-104 supone 228 kilómetros de líneas, 275.592 kilómetros/veh. recorridos anualmente y 6.744 horas de conducción anuales;¹⁰⁷ la CVV-253 9,45 km., 182.904 km/veh. recorridos y 9.836 horas de conducción;¹⁰⁸ y la CVV-257 42 km. de línea, 204.565 km/veh. recorridos y 5.809 horas de conducción.¹⁰⁹ Respecto a la CVV-255 la Conselleria no ofrece datos.

Junto a estos servicios regulares, Herca realiza transporte escolar, así como servicios discrecionales de diverso tipo. Para su prestación dispone, según fuentes de la empresa, de una flota de 26 vehículos de diversas capacidades y de una plantilla que oscila en torno a los 28 trabajadores. En la provincia de Castelló Herca cuenta en Segorbe con un despacho en la calle Alicante, 9 y un garaje, con una flota asignada de alrededor de media docena de vehículos

Historia

Autocares Herca fue fundada en agosto de 1988 por la familia Catalán (Urbano Catalán Lorente, José María Catalán Lorente, Francisco Catalán Paracuellos, María Jesús Catalán Paracuellos, Antonio Catalán Paracuellos, Montserrat Catalán Paracuellos y Jesús Catalán Verdoy), con un capital social de 6.750.000 pesetas, repartido a partes iguales entre los socios fundadores a excepción de Jesús Catalán Verdoy.¹¹⁰ La estructura adoptada para la sociedad fue la de

¹⁰⁶“Líneas regulares”, Autocares Herca, S.L., [en línea].

¹⁰⁷*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-104*, pp. 25-26.

¹⁰⁸*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVV-253*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2014, pp. 13-14.

¹⁰⁹*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVV-257*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2014, p. 18.

¹¹⁰Escritura de constitución de Auocares Herca, S.L, RMV, tomo 2327, sección 4, libro 805, hoja 14337.

administrador único, recayendo dicho cargo en Jesús Catalán Verdoy, hasta que en 2014 fue nombrada como tal la mercantil Gestiona Vercaf 2006 S.L., representada por Urbano Catalán Lorente.¹¹¹

Explotaba inicialmente la concesión de transporte regular de uso general de viajeros V-3264 Montanejos-València, que le fue transferida a su favor por la Expreso Segorbina, siendo convalidada en 1998 por la CVCS-104 Montanejos-València.¹¹² A esta concesión se fueron sumando progresivamente a lo largo de 2003 otras en la provincia de València, integradas en la Entitat del Transport Metropolità: la V-0463, convalidada por la CVV-253 València-Sedaví,¹¹³ la V-0833 por la CVV-255 València-Montcada,¹¹⁴ y la V-2803 y V-3318 por la CVV-257 València-el Perelló con prolongación al Far de Cullera.¹¹⁵

Los inicios de la compañía fueron acompañados de unos resultados más bien modestos, que fueron progresivamente incrementándose hasta los espectaculares ingresos del ejercicio 2006, que prácticamente duplicaron a los del anterior, lo mismo que los resultados. La irrupción de la crisis supuso un ligero descenso del volumen de negocio, pero sin volver en ningún caso a las cifras anteriores a 2008. En los últimos años la facturación se ha estabilizado en torno a los seis millones de euros.

Autocares Josmarbus, S.L.U.

Fecha constitución: 12 de enero de 2012 (sin actividad conocida)

Domicilio social: calle Escuelas, 13 Alfondeguilla

Descripción:

Sociedad limitada unipersonal de Alfondeguilla, constituida el 12 de enero de 2012 en Martorell ante la notario Matilde Farriol Bonet, por María Trinidad Clavell Benet, de la cual es administradora única. Su capital social asciende a 14.100 €, dividido en 1.410 participaciones sociales de 10 euros de valor nominal, íntegramente suscritas por la única socia mediante la aportación de un automóvil de turismo.

Autocares Josmarbus, S.L.U. figura en los registros de la Conselleria d'Habitatge como titular de una tarjeta de transportes, siendo su objeto social el servicio de taxi, transporte de viajeros por carretera, transporte de mercancías por carretera y otra serie de actividades relacionadas.¹¹⁶

En 2012 figuraba como titular de un autocar MAN Andecar Viana II, aunque se desconoce si la empresa tiene o ha tenido actividad. Las únicas cuentas disponibles indican una facturación en 2013

¹¹¹Boletín Oficial del Registro Mercantil (BORME), 15 de septiembre de 2014.

¹¹²DOGV, 1 de julio de 1998, modificado el 14 de junio de 2001 y 13 de octubre de 2013.

¹¹³DOGV, 30 de abril de 2003

¹¹⁴DOGV, 5 de mayo de 2003

¹¹⁵DOGV, 30 de abril de 2003

¹¹⁶Escritura de constitución de Autocares Josmarbus, S.L., RMC, Tomo 1.585, Sección 8, Libro 1.147, Hoja CS33896.

de 6.674 euros, arrojando un balance de pérdidas de 1.172 euros.¹¹⁷

Autocares La Magdalena, S.L. (Calero)

Fecha constitución: 23 de septiembre de 1995 (operando desde principios de los 90)

Domicilio social: calle Lleida, 2 1º 2ª Castelló

Página web: <http://autocareslamagdalena.es/>

Descripción:

Sociedad limitada castellonense, formada por el matrimonio de Antonio Calero Calero y Desamparados Alcarria Núñez, actuando como administrador único el señor Calero. Su capital social asciende a 9.015 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 539 euros, con unos ingresos netos de 184.980 €.

Autocares La Magdalena se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, trabajando especialmente para el Colegio La Magdalena de Castelló, con tres rutas.¹¹⁸ Realiza además viajes, excursiones y otros servicios discrecionales. Para su prestación dispone de una flota de cuatro autocares, y de una plantilla de tres trabajadores.

Historia:

Antonio Calero Calero era conductor del colegio La Magdalena de Castelló. Ante el coste que para el colegio suponía mantener por sí mismo el servicio de transporte, ofreció a sus conductores la posibilidad de constituirse en empresa. Antonio Calero, junto con Daniel Cava Mergarez, iniciaron a principios de la década de los 90 su andadura como empresarios.¹¹⁹ Pocos años después ambos socios se establecieron por su cuenta (ver Miranda Valero, Rosario, en anexo 2.1).

El 23 de septiembre de 1995 Antonio Calero constituyó, junto con su esposa Desamparados Alcarria Núñez, la sociedad limitada Autocares La Magdalena ante el notario de Benicàssim Antonio Cambronero Martínez.

El capital social era de 1.500.000 pesetas, dividido en 150 participaciones sociales de 10.000 pesetas de valor nominal, íntegramente suscritas y desembolsadas a partes iguales entre los dos socios, tanto de forma dineraria como mediante la aportación de un autocar. El domicilio se estableció en la vivienda del matrimonio C/. Alcalde Tárrega n.º 67, trasladado al año siguiente al actual de la calle Lérida n.º 2, ambos de Castelló. Antonio Calero fue nombrado administrador único de la sociedad.¹²⁰

¹¹⁷Fuente: SABI, [en línea].

¹¹⁸“Rutas de autobús”, Colegio La Magdalena, [en línea], <https://www.colegiolamagdalena.com/informacion/informacion-y-servicios/rutas-de-autobus/> (consultado 28 de junio de 2019).

¹¹⁹En 1990 ya aparece anunciado en la Guía Telefónica (*Guía telefónica Castellón 90/91*, p. 18).

¹²⁰Escritura de constitución de Autocares La Magdalena, S.L., RMC, Tomo 805, Sección G, Libro 372, Hoja CS-10.203.

Tabla 14. Ingresos de explotación y resultados de Autocares La Magdalena. Ejercicios 2003-2017 (en euros)

Ejercicio	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	154.564	177.453	175.759	175.266	202.223	213.557	197.142	177.328	176.456	157.903	167.015	159.492	166.261	159.518	184.980
Resultados (€)	7.082	28.364	-5.752	-40.944	-2.405	3.693	-4.328	3.339	3.033	-3.008	11.155	13.588	13.031	525	539
Plantilla	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 9. Ingresos de explotación y resultados de Autocares La Magdalena. Ejercicios 2003-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 15. Flota de Autocares La Magdalena en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 5035 NA	1995 (1981)	A. CALERO

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Autocares La Magdalena, S.L., RMC, Tomo 805, Sección G, Libro 372, Hoja CS-10.203; entrevista a Antonio Calero. Elaboración propia.

La principal actividad de la empresa, desde su constitución, fue la realización del transporte escolar del Colegio La Magdalena, que en 2006 constaba de tres rutas con 120 usuarios,¹²¹ así como diversos servicios discrecionales.

En 2001 se ajustó el capital social a 9.015 euros. A lo largo de los primeros años de esa década el volumen de negocio se incrementó ligeramente hasta situarse en torno a los 175.000 euros, que aumentaron a partir de 2006 hasta superar los 200.000. Esta evolución, sin embargo, no fue acompañada de una clara progresión en los resultados, con cifras dispares tanto de beneficios como de pérdidas.

Desde el inicio de la crisis en 2008, el volumen de negocio de la sociedad ha ido descendiendo paulatinamente desde los 200.000 € hasta los 160.000 € aproximadamente, aunque los resultados se han estabilizado en los últimos tres ejercicios, con resultados positivos. Esto ha sido en parte posible mediante una reducción de los gastos de personal y de amortización.¹²²

Autocares Meseguer, S.L.

Fecha constitución: 1 de diciembre de 1981 (operando desde principios de los 60)

Domicilio social: calle Tarragona, 2 Castelló

Página web: <http://www.autocaresmeseguer.com/>

Descripción:

Sociedad limitada castellonense, perteneciente al matrimonio formado por José Bellés Mateu y Carmen Prades Pineda. Su actual administrador único es José Bellés Mateu, que lo es a su vez de otra serie de empresas ligadas al sector turístico (Viajes Equus, S.A. y M&C Viajes y Turismo Rural, S.L.), siendo esta última también titular de una autorización de transportes. Su capital social asciende a 24.040 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 22.263 euros, con unos ingresos netos de 2.224.731 €.

Autocares Meseguer se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, especialmente excursiones, eventos y servicios a empresas, así como al servicio de automóviles de alquiler con conductor a través de la marca M&C Berlinas, actualmente en desuso.

Para la prestación de estos servicios dispone de una treintena de vehículos, entre autocares y

¹²¹*Mediterráneo*, 17 de junio de 2006.

¹²²Nota simple informativa de Autocares La Magdalena, S.L., RMC y SABÍ, [en línea].

minibuses y turismos y microbuses, y de una plantilla de 31 personas.

Historia:

Aunque el nombre haya permanecido invariable a lo largo de los años, la trayectoria de esta empresa ha atravesado diversas fases, que se pueden agrupar en dos grandes etapas.

La primera de ellas se inicia en los años 60, cuando el taxista José Meseguer Padilla se inició con un servicio de microbuses en la ciudad de Castelló,¹²³ ante el auge de los servicios discrecionales y escolares de pequeños grupos que se venía experimentando a lo largo de aquella década, y aprovechando el abaratamiento de las furgonetas y la facilidad para la obtención de tarjetas de transporte.

Tabla 16. Flota de José Meseguer Padilla matriculada en la provincia de Castelló

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
AVIA 2500 18 PLAZAS	1968	
DKW F-1000	1970 (1965)	EX E. RIBES
SAVA A-504	1970	
BARREIROS 4600-1	1971	
SETRA SEIDA S-14	1972 (1968)	EX AMSA
MERCEDES-BENZ L406 D	1973	
BARREIROS 2900 VAN HOOL	1974	
SETRA SEIDA S-14/1	1976	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Si bien no está claro el año de inicio de actividad en el sector de los servicios discrecionales,¹²⁴ sí que se puede afirmar que en 1967 ya estaba en activo,¹²⁵ y que en 1968 adquirió su primer minibus nuevo, un Avia de 18 plazas. Estaba por entonces domiciliado en la plaza Tetuán n.º 38, posteriormente trasladado a C/. Pintor Castell, 2.

Uno de los principales inconvenientes del servicio de microbuses era la dificultad de competir en precio con las empresas de autobuses de mayor capacidad, que podían ofrecer tarifas más económicas.¹²⁶ Por ello, José Meseguer apostó por disponer de vehículos más grandes, adquiriendo entre 1970 y 1972 autobuses de 33, 44 y 58 plazas. Con ellos realizaba servicios discrecionales como viajes y excursiones, además de transporte escolar y el laboral del Termalismo de Benicàssim.

¹²³Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda Caja 3910, Exptes. 15023 y 15021.

¹²⁴En 1961 todavía trabajaba exclusivamente como taxista con un Plymouth de 8 plazas CS-12463 (Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda Caja 3910 Exp 15021).

¹²⁵*Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

¹²⁶*Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

Entre los conductores de la empresa se puede citar a Alfredo Ferrando Juan y Fidel Tena Vicente.¹²⁷

El 1 de diciembre de 1981 se constituyó ante el notario Juan Carlos Caballería Gómez la sociedad anónima Autocares Meseguer. Estaba formada por el matrimonio de José Meseguer Padilla y María Joaquina Sanchis Sanchis, que además representaban a sus hijos José Vicente y Jaime Meseguer Sanchis.

El capital social se estableció en cuatro millones de pesetas, representado por 400 acciones nominativas de 10.000 pesetas cada una, repartidas entre los cuatro socios, a razón de 190 acciones cada cónyuge y 10 acciones cada uno de los hijos. Dicho capital fue totalmente desembolsado mediante la aportación a la sociedad de los autobuses con los que José Meseguer venía operando, junto con la aportación dineraria de los dos hijos.

Tabla 17. Flota de Autocares Meseguer, S.A. en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
MERCEDES-BENZ O319 D	1981 (1965)	J . MESEGUER
SETRA SEIDA S-14	1981 (1968)	J . MESEGUER
SAVA 504	1981 (1970)	J . MESEGUER
MERCEDES-BENZ L406 D	1981 (1973)	J . MESEGUER
BARREIROS 2900 VAN HOOL	1981 (1974)	J . MESEGUER
SETRA SEIDA S-14/1	1981 (1976)	J . MESEGUER
SETRA SEIDA S-10	1981 (1976)	J . MESEGUER

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Autocares Meseguer, S.A., RMC, Tomo 201, Sección 3ª, Libro 91, Hoja 1.170; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Quedaron designados como administradores solidarios de la sociedad los propios José Meseguer Padilla y María Joaquina Sanchis Sanchis. El domicilio social se fijó en la calle Zorita n.º 30 de Castelló,¹²⁸ aunque también figura como dirección la carretera de Borriol Km. 3,5.

Ya como sociedad, Autocares Meseguer siguió realizando el servicio del Termalismo de Benicàssim y otros discrecionales, renovando periódicamente la flota con nuevos autocares, entre los que destaca uno de doble piso de 1987. En 1984, uno de sus autobuses sufrió un grave accidente al desplomarse por un barranco en Llucena, cuando transportaba un grupo de escolares. Afortunadamente sólo unos pocos ocupantes resultaron heridos de carácter leve.

A finales de los 80, la dirección del Termalismo requirió, para la prestación del servicio de transporte de sus pacientes, la adquisición de cuatro midibuses adaptados. La fuerte inversión que

¹²⁷*Mediterráneo*, 9 de marzo de 1971 y 7 de mayo de 1974.

¹²⁸Escritura de constitución de Autocares Meseguer, S.A., RMC, Tomo 201, Sección 3ª, Libro 91, Hoja 1.170.

esto suponía, y la incertidumbre que se cernía sobre el futuro de aquel establecimiento termal,¹²⁹ llevaron a Meseguer a abandonar este servicio, que fue asumido por el grupo Autos Mediterráneo. Desde entonces y hasta su jubilación, Meseguer, tras deshacerse de la mayor parte de su flota, se limitó al transporte del personal del Termalismo hasta su cierre en 1992.

El 1 de abril de 1992, en Junta Universal, se decidió transformar la sociedad de anónima en limitada, denominándose desde entonces Autocares Meseguer, S.L. No varió ni el domicilio de la misma ni su capital social, fijado en cuatro millones de pesetas repartido en 400 participaciones sociales de 10.000 pesetas de valor nominal. José Meseguer Padilla y María Joaquina Sanchis Sanchis continuaron como administradores solidarios.

Tras el cierre del Termalismo, José Meseguer decidió deshacerse de la sociedad y abandonar el sector, vendiendo los autocares a, entre otros, sus propios conductores, como Manuel Mundina Poy, que se estableció por su cuenta. Anteriormente ya habían hecho lo propio otros conductores como Federico Castillo Gil y Vicente Miravalls Ruiz.

Liquidada gran parte de la empresa, la transfirió a favor del empresario José Belles Mateu, director de la agencia Viajes Equus, que ya llevaba años dedicándose al sector de los viajes y transportes.

En Junta General Extraordinaria de 2 de diciembre de 1993, José Meseguer y María Joaquina Sanchis cesaron en sus respectivos cargos, nombrándose como administrador único a José Belles Mateu. El domicilio social se trasladó a la calle Tarragona n.º 2, no variando ni el objeto y ni el capital social de la empresa, que fue ajustado en 2001 a 24.040 euros.

Desde entonces la empresa mantuvo, a través de su nuevo propietario, una estrecha vinculación con la agencia Viajes Equus, que disponía de oficinas por toda la provincia y de una nave en el polígono Estadio n.º 9 de Castelló. Realizaba traslados al aeropuerto de Manises.

A principios de la década de 2000, Viajes Equus estrenó unas nuevas instalaciones en la Ciudad de Transporte de Castelló, C/. Holanda n.º 172, con un amplio garaje para la flota de Meseguer. Desde entonces se imprimió un nuevo ritmo a la sociedad, aumentando considerablemente el número de vehículos y el volumen de negocio, que en el ejercicio de 1999 llegó a triplicar al del año anterior. Desde entonces, y hasta el estallido de la crisis, los ingresos de la sociedad no hicieron sino aumentar espectacularmente en dos periodos, el primero entre 1998 y 2001 (en que se multiplicaron por siete) y el segundo entre 2002 y 2007, en que se duplicaron.

La clave de este crecimiento se encuentra en diversos factores, propios y externos. Por una parte, la empresa supo aprovechar la gran demanda de servicios discrecionales existente durante los primeros años de la década de 2000 para todo tipo de viajes, excursiones y eventos, a los que se

¹²⁹Según declaraciones de su ex director Joaquín Farnos, resumidas en un artículo del diario *Levante de Castelló*, 24 de febrero de 2014.

sumaron los servicios que prestaba al grupo empresarial Porcelanosa.¹³⁰

Tabla 18. Ingresos de explotación y resultados de Meseguer. Ejercicios 1994-2006 (en euros)

Ejercicio	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ingresos (€)	93.952	178.914	125.331	108.681	173.229	370.378	626.267	772.116	767.501	825.909	879.407	988.278	1.226.577
Resultados (€)	-1.965	14.167	16.561	3.866	14.691	14.757	2.509	7.595	5.495	7.379	154.649	4.292	36.673

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 10. Ingresos de explotación y resultados de Meseguer. Ejercicios 1994-2006

Fuente: SABI. Elaboración propia.

A nivel interno, Meseguer llevó a cabo una constante y ambiciosa ampliación y renovación de la flota, principalmente mediante el sistema de arrendamiento financiero, con autocares y minibuses de alta gama y diversas capacidades, siendo la primera empresa de la provincia en incorporar autocares rígidos de 15 metros. Igualmente, se apostó por el alquiler de turismos con conductor mediante la marca M&C Berlinas. Por otra parte, se aplicó una agresiva política de precios respecto a la competencia.¹³¹ La combinación de ambos aspectos no sólo ha permitido un crecimiento constante de la sociedad durante los años de bonanza, sino también afrontar la crisis sin presentar ningún ejercicio de pérdidas.

Autocares Meseguer ha ampliado en dos ocasiones su objeto social, incluyendo en 2004 la fabricación, comercialización, distribución y venta de material publicitario, y en 2016 el alquiler de

¹³⁰ *Mediterráneo*, 20 de junio de 2003.

¹³¹ Que trajo aparejada la aplicación de unas condiciones laborales inferiores a las del resto del sector de la provincia, como se puede observar en *BOP*, 1 de diciembre de 2015.

automóviles sin conductor, vislumbrando así una nueva área de negocio de la sociedad.¹³²

Por otra parte, en octubre de 2003, José Belles Mateu, su esposa María Carmen Prades Pineda y las hijas del matrimonio María y Carla Bellés Prades, constituyeron la sociedad limitada M&C Viajes y Turismo Rural, con un capital social de 3.006 euros, dedicado a los alojamientos de turismo rural, domicilio social en la C/. San Antonio n.º 29 de la Serra d'en Galceran y con José Bellés Mateu como administrador único.¹³³

Tabla 19. Ingresos de explotación y resultados de Meseguer. Ejercicios 2008-2017 (en euros)

Ejercicio	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	1.569.802	1.386.522	997.457	975.457	1.180.993	1.346.593	1.117.497	1.308.363	1.796.488	2.224.731
Resultados (€)	16.391	40.003	40.006	24.140	24.004	11.479	28.961	13.330	23.655	22.263
Plantilla	22	17	13	12	8	8	10	13	27	31

Nota: no se encuentran disponibles los datos de 2007, por lo que no se incluyen.

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 11. Ingresos de explotación y resultados de Meseguer. Ejercicios 2008-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En 2008, tras una ampliación de capital de treinta mil euros, se modificó el objeto social de la misma incluyendo el alquiler de vehículos con conductor y transporte público, disponiendo para ello de su correspondiente tarjeta de transportes. En 2016 se agregó también el alquiler de automóviles sin conductor.

Tras una década de enorme crecimiento del volumen de negocio hasta alcanzar los 1,6 millones de euros de cifra neta en 2008, a partir de ese año experimentó un fuerte descenso de facturación, que pasó a situarse ligeramente por debajo del millón de euros. Desde 2012 Meseguer ha conseguido

¹³²Nota simple informativa de Autocares Meseguer, S.L, RMC, Tomo 628, Sección G, Libro 195, Hoja CS5209.

¹³³Escritura de constitución de M&C Viajes y Turismo Rural, RMC, Tomo 1184, Sección G, Libro 747, Hoja CS21135.

revertir su situación, logrando en 2017 un máximo de volumen de negocio de 2,2 millones de euros.

Automóviles Altaba, S.L.

Fecha constitución: 18 de enero de 2002 (operando desde 1939)

Domicilio social: avenida Castelló, 15 Vilafranca

Página web: <http://www.autobusesaltaba.com/>

Descripción:

Sociedad villafranquina participada a partes iguales por los hermanos Jacinto y Patricia Altaba Marín, que actualmente ejercen de administradores solidarios. Su capital social asciende a 300.000 €, y su cifra de negocio en el ejercicio de 2017 fue de 1.201.482 euros, con un resultado positivo de 11.997 euros.

Automóviles Altaba opera el transporte regular en dos concesiones, una en la provincia de Castelló (CVCS-103 Vilafranca-Morella, con cuatro líneas) y otra en la de Teruel (VDA-021 La Iglesuela del Cid-Teruel, de una línea), además de los Contratos-Programa VDA-269 La Iglesuela del Cid-Alcañiz y VDA-218 Cantavieja-Alcorisa. Junto a estos realiza el transporte escolar en els Ports, algunos centros del Alt Maestrat y el Maestrazgo turolense, suponiendo esta actividad aproximadamente un 30% de la facturación actual. Los servicios discrecionales, consistentes en buena medida en excursiones del IMSERSO en la zona del Baix Maestrat, representan un 60% de la facturación, contando para ello con una base en Vinaròs.

Los servicios regulares representan sólo el 10 % de su actividad actual, explotando en total siete líneas interurbanas, con un tráfico en 2015 de 1.487 usuarios anuales en la concesión CVCS-103¹³⁴ y 2.908 en 2016 en la VDA-021.¹³⁵ Por concesiones:

CVCS-103 Vilafranca-Morella:¹³⁶

Línea 1: Cantavieja-Morella

Línea 2: Vilafranca-Morella

Línea 3: Sorita-Morella

Línea 4: Castellfort-l'Hostalet de la Canà

Estas líneas se concretan en los siguientes servicios:¹³⁷

- Vilafranca-Morella (una expedición de ida y vuelta los lunes y miércoles).
- Cantavieja-Morella (una expedición de ida y vuelta los martes y jueves hasta Olocau. Prolongación a Mirambel y Cantavieja a demanda).

¹³⁴Datos estadísticos Castellón, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

¹³⁵"Aragón Open Data", Gobierno de Aragón, [en línea].

¹³⁶DOGV, 1 de julio de 1998, modificado y ampliado el 14 de junio de 2001, 23 de mayo de 2006 y 2 de agosto de 2013.

¹³⁷"Líneas regulares", Automóviles Altaba, [en línea].

- Sorita-Morella (una expedición de ida y vuelta los viernes).
- Castellfort-l'Hostalet de la Canà (una expedición de ida y vuelta los jueves a demanda).

En total, 183 kilómetros de líneas, con 56.376 veh-km recorridos y 1.594 horas anuales de conducción.¹³⁸

En cuanto a la concesión VDA-021, consta de la siguiente línea:¹³⁹

Línea 1: La Iglesuela del Cid-Teruel

Esto se traduce en el servicio:¹⁴⁰

- La Iglesuela del Cid-Teruel (una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes).

Con un total de 114 kilómetros y 56.544 veh-km recorridos en 2016.¹⁴¹

Además, opera mediante contrato-programa con el Gobierno de Aragón las líneas La Iglesuela del Cid-Alcañiz, de 110 kilómetros,¹⁴² 25.420 km. anuales y 362 viajeros y Cantavieja-Alcorisa, de 96 kilómetros, 49.212 km. anuales y 1.506 viajeros en 2016,¹⁴³ que se concretan en los siguientes servicios:¹⁴⁴

- La Iglesuela del Cid-Alcañiz (una expedición de ida y vuelta martes y miércoles).
- Cantavieja-Alcorisa (una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes).

Para la prestación de todos estos servicios, Altaba dispone de una flota de 30 vehículos y de una plantilla de 19 trabajadores.¹⁴⁵

Historia:

Aunque constituida como sociedad en 2002, sus orígenes se remontan al final de la Guerra Civil, cuando Delfín Altaba Ferrer, mecánico de Portell de Morella, adquirió la concesión Vilafranca-Morella,¹⁴⁶ actuando él mismo de conductor. Altaba pertenecía a una familia de transportistas de la comarca, dedicados principalmente al transporte de mercancías en camión, que desde mediados de

¹³⁸ *Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-103*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015, p.p. 14-15.

¹³⁹ "Tarifas concesión VDA-021", Gobierno de Aragón, [en línea], [http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area s/01_Transportes/Tarifas_Lineas_Regulares/VDA-021La%20Iglesuela%20del%20Cid-Teruel.pdf](http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area%20s/01_Transportes/Tarifas_Lineas_Regulares/VDA-021La%20Iglesuela%20del%20Cid-Teruel.pdf) (consultado 16 de febrero de 2017).

¹⁴⁰ "Tarifas concesión VDA-035", Gobierno de Aragón, [en línea], [http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area s/01_Transportes/Tarifas_Lineas_Regulares/VDA-035RubieltosdeMora-Teruel.pdf](http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area%20s/01_Transportes/Tarifas_Lineas_Regulares/VDA-035RubieltosdeMora-Teruel.pdf) (consultado el 11 de febrero de 2017).

¹⁴¹ "Aragón Open Data", Gobierno de Aragón, [en línea].

¹⁴² "Tarifas Contrato-Programa La Iglesuela del Cid-Alcañiz", Gobierno de Aragón, [en línea], [http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area s/01_Transportes/CP%20La%20Iglesuela%20del%20Cid%20-%20Alca%20C3%B1iz.pdf](http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/Area%20s/01_Transportes/CP%20La%20Iglesuela%20del%20Cid%20-%20Alca%20C3%B1iz.pdf) (consultado 16 de febrero de 2017).

¹⁴³ "Aragón Open Data", Gobierno de Aragón, [en línea].

¹⁴⁴ "Líneas regulares", Automóviles Altaba, [en línea].

¹⁴⁵ Fuente: SABI, [en línea].

¹⁴⁶ Como se deduce de la autorización dada en 1940 para satisfacer en metálico el impuesto del timbre. *BOE*, 23 de noviembre de 1940. Le fue adjudicada definitivamente en 1952. *BOE*, 22 de agosto de 1952.

los años 30 se habían iniciado en el transporte de viajeros.

Sus inicios fueron muy precarios, por la falta de un vehículo en condiciones. En noviembre de 1939 Altaba solicitó a las autoridades dos chasis Dodge o Chevrolet para el servicio, petición que fue reiterada en junio del año siguiente por el Ayuntamiento de Portell, y denegada por el Ministerio, alegando que carecía de vehículos.¹⁴⁷ De esta manera, las averías por el mal estado del autobús, la falta de combustibles y otras carencias hacían que el servicio de la línea fuera muy irregular. Además, la presencia del maquis en la zona hacía necesario que las expediciones fueran escoltadas por la Guardia Civil.

En marzo de 1948 adquirió a su tío Miguel Ferrer Castell la concesión y material de la línea Cinctorres-Morella,¹⁴⁸ que integró en la de Vilafranca,¹⁴⁹ y en 1950 el servicio público regular de transporte mecánico de viajeros y correo, así como equipajes y encargos por carretera, entre Cantavieja y Morella, que le fue adjudicado en 1954.¹⁵⁰ De esta manera la familia Altaba Ferrer se centró en el transporte de pasajeros, dejando el de mercancías a otra rama de la familia. Para la prestación de estos servicios, utilizaba la cochera de HIFE en Morella, en la calle Puerta de San Mateo n.º 10, que amplió con la actual cochera de Vilafranca.

Consolidada así principios de los 50 su posición en el área de els Ports de Morella, donde también competía con otras pequeñas empresas como la de José Mestre Beltrán, comenzó a extender sus actividades hacia el Maestrazgo turolense. En 1951 con la línea La Iglesuela del Cid-Teruel, convalidada en 1954 a favor de Fermín Altaba Ferrer,¹⁵¹ y posteriormente con la de Cantavieja-Alcorisa, ya en la década de los 60.¹⁵²

A estos se sumaban otros servicios regulares por la comarca, contratados por ayuntamientos como el de Olocau del Rey, además de especiales como los del ermitorio de la Mare de Déu del Llosar, en sus correspondientes festividades.

Esta área tradicional de operaciones fue ampliada en 1953 al sur de Cataluña, cuando se inició la explotación de una línea entre Amposta y Santa Bàrbara, en el Baix Ebre. Disponía para ello de un garaje en este último municipio, que incluía la vivienda del conductor. Con la adquisición de todas estas líneas, también fue ampliando la flota con el material móvil adscrito a las mismas.

Según los registros de Hacienda,¹⁵³ Altaba disponía en 1961 de los coches del cuadro, con una

¹⁴⁷Petición del Ayuntamiento de Portell para que le sea suministrado el chasis solicitado por Altaba, ya que el servicio es irregular y el coche asignado tiene múltiples averías, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11343, Exp. 90 IA-40.

¹⁴⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (4)84, Sig. 15, Exp. 8 C2.

¹⁴⁹BOE, 22 de agosto de 1952.

¹⁵⁰BOE, 10 de enero de 1955.

¹⁵¹BOE, 24 de agosto de 1954.

¹⁵²Herederos de Jacinto Altaba, "Historia de la empresa: Automóviles Altaba, S.L.", p. 2. No se ha encontrado documentación que permita fijar con precisión la fecha de adquisición de esta línea. En Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 147, Exp. 5967, consta que en 1960 le fue ofrecida esta línea a Altaba, y que éste la rechazó por antieconómica.

¹⁵³Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3980.

oferta de 125 plazas sentadas, y una antigüedad media de la flota de 13 años. Por todo esto, además de por las concesiones Cantavieja-Morella y Morella-Vilafranca, pagaba un total de 7.230 pesetas de impuesto industrial.

Tabla 20. Flota de Delfín Altaba en 1961

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-3172	CHEVROLET 21 HP	23	1953 (1935)	EX CRISTÓBAL ALTABA
M-72812	BÜSSING-NAG	31	(1946)	RESERVA
CS-4504	BEDFORD A	21	1955 (1953)	EX HIFE
CS-4246	DODGE K	23	1948	RESERVA
B-112846	RENAULT FRÉGATE	7	(1956)	TAXI

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda Caja 3980; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Durante los años 60 llevó a cabo, por una parte, una reorganización de los servicios regulares, solicitando en octubre de 1963 la unificación de las líneas que operaba en la provincia de Castelló: Cantavieja-Morella y Vilafranca-Morella, con desviaciones a la Mata, Forcall y Cincorres.¹⁵⁴ Dicha solicitud le fue concedida en abril de 1968 con la unificación U-76, que dio lugar a la concesión V-2787 Vilafranca-Morella, que incluía las hijuelas Cantavieja-Morella y Forcall-Cincorres. En Aragón, inició en 1968 un servicio entre Allepuz y Mora de Rubielos.¹⁵⁵

Por otra parte, adoptó una política de diversificación de servicios, con nuevas áreas de negocio como el transporte de trabajadores tanto en els Ports y el Maestrazgo como en el Baix Ebre (de las canteras de talco, recolectores y vendimiadores, textiles, de la cementera, etc.) que inició en 1964, los servicios de transporte escolar, que comenzó en el curso 1968/1969,¹⁵⁶ o el servicio de correo entre Gúdar y la estación de Mora de Rubielos. Tenía por entonces una flota de cuatro autobuses,¹⁵⁷ que tuvo que ampliar en los años siguientes para poder atender estos nuevos tráficos. Fruto de esto, en 1970 adquirió su primer autocar de 12 metros y 60 plazas, un Setra-Seida con motor Pegaso. De esta manera fueron combinando en el parque móvil de la empresa los grandes autocares de turismo con los autobuses y midibuses de menor capacidad para los servicios escolares y regulares. Asimismo, en 1970 le fue concedida la licencia para autotaxis y vehículos de alquiler, actividad que ya venía desempeñando desde años atrás.¹⁵⁸

Esta diversificación permitió aliviar el descenso de viajeros de las líneas regulares, que se experimentó de manera general a partir de finales de los 60, y que se fue agravando en las décadas

¹⁵⁴BOP, 22 de octubre de 1963

¹⁵⁵Herederos de Jacinto Altaba, "Historia de la empresa: Automóviles Altaba, S.L.", pp. 2-3.

¹⁵⁶"Empresa", Automóviles Altaba, [en línea].

¹⁵⁷Mediterráneo, 1 de febrero de 1963.

¹⁵⁸Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, p. 467.

posteriores. El éxodo rural -especialmente intenso en las comarcas donde operaba Altaba- y la generalización del automóvil particular provocaron una gran disminución del número de usuarios de las líneas regulares, menguando la rentabilidad de las mismas hasta convertirlas en deficitarias.

A diferencia de otras concesionarias, con líneas en la costa con mayor tráfico, Altaba carecía de otras concesiones que pudieran compensar este déficit, y las primeras ayudas públicas no se otorgaron hasta los años 80. Por ello, los servicios discrecionales, escolares y de trabajadores constituyeron un área de negocio que permitió la subsistencia de la empresa durante este periodo.

En 1976 se produjo el primer relevo generacional, al pasar la empresa a manos de Jacinto Altaba Segura, hijo del fundador Delfín Altaba, domiciliado en la avenida Generalísimo n.º 13 de Vilafranca y que comenzó a operar bajo la marca comercial de “Automóviles Altaba”. Bajo su dirección, la empresa tuvo que hacer frente a una época especialmente dura, pues al cada vez más acusado descenso de viajeros, se unía un importante incremento de costes por el alza del precio de los carburantes, la inflación y, además, la mayor exigencia de renovación de flota debido a los nuevos requisitos de la normativa de transporte escolar.

El déficit de explotación de las líneas regulares era tal que su subsistencia dependía completamente de las ayudas públicas de la Diputación, que se otorgaban a la práctica totalidad de las líneas operadas por Altaba: en 1984 se subvencionaron las líneas a Morella, Villosres, Ortells, Palanques, Sorita y Olocau.¹⁵⁹ Sin embargo, la cuantía de estas ayudas resultaba insuficiente, por lo que la prestación del servicio iba acumulando un déficit que llegó a ser inasumible en algunos momentos,¹⁶⁰ suspendiéndose temporalmente la circulación en 1988 y amenazando de suspensión en otras ocasiones.¹⁶¹ Desde que, en 1993, se sistematizaron las primeras ayudas por parte de la Conselleria, se han venido determinando como beneficiarias las líneas de débil tráfico las operadas por Altaba en la concesión Vilafranca-Morella.¹⁶²

En cuanto a las líneas que discurren por territorio aragonés, la Diputación General de Aragón estableció este tipo de ayudas antes que lo hiciera la administración valenciana, y ya en 1987 la concesión La Iglesuela del Cid-Teruel era beneficiaria de estas subvenciones, lo mismo que la de Cantavieja-Alcorisa, por un importe de 920.000 y 550.000 pesetas en 1989, respectivamente.¹⁶³ La que explotaba en Cataluña también recibió subvenciones entre 1982 y 1995, pasando posteriormente a manos de HIFE.¹⁶⁴

En 1998 la antigua concesión V-2787 fue convalidada por la nueva CVCS-103 Vilafranca-Morella,

¹⁵⁹*Mediterráneo*, 22 de enero de 1984.

¹⁶⁰Concretamente 395.231 pesetas en 1990 (*Mediterráneo*, 20 de abril de 1991).

¹⁶¹*Mediterráneo*, 15 de septiembre de 1988, 24 de septiembre de 1988, 12 de junio de 1989, 29 de noviembre de 1989 y 28 de febrero de 1990.

¹⁶²*DOGV*, 15 de octubre de 1997.

¹⁶³*BOA*, 17 de febrero de 1988 y 29 de diciembre de 1989.

¹⁶⁴Xavier Flórez, “Altaba”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

compuesta por cuatro líneas: Cantavieja-Morella, Vilafranca-Morella, Sorita-Morella y Castellfort-l'Hostalet de la Canà.¹⁶⁵

Tabla 21. Flota aportada a la sociedad en la ampliación de capital de 2005

Nº	VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
	IVECO 49.10	(1987)	J. ALTABA Y A. MARÍN
	SCANIA K112	1987	J. ALTABA Y A. MARÍN
	SCANIA K 113 CLC	(1989)	J. ALTABA Y A. MARÍN
	RENAULT MASTER	1993	J. ALTABA Y A. MARÍN
38	RENAULT MASTER T35 D	1995	J. ALTABA Y A. MARÍN
39	SCANIA K113 BEULAS STERGO E	1995	J. ALTABA Y A. MARÍN
40	RENAULT MASTER T35 D	1995	J. ALTABA Y A. MARÍN
	RENAULT MASTER	1996	J. ALTABA Y A. MARÍN
	RENAULT MASTER	1996	J. ALTABA Y A. MARÍN
	RENAULT MASTER	1997	J. ALTABA Y A. MARÍN
44	SCANIA K124 BEULAS STERGO E	1997	J. ALTABA Y A. MARÍN
	RENAULT MASTER	1999	J. ALTABA Y A. MARÍN
	MAN 8.160 ALVILASA ALVI 26	1999	J. ALTABA Y A. MARÍN
47	MAN 18.400 IRIZAR CENTURY II	1999	J. ALTABA Y A. MARÍN
	MAN BEULAS GIANINO	2000	J. ALTABA Y A. MARÍN
52	MAN BEULAS EUROSTAR E	(1997)	J. ALTABA Y A. MARÍN
53	MERCEDES-BENZ OC500 BEULAS AURA	2005	J. ALTABA Y A. MARÍN
54	IVECO A50 C13 INDCAR STRADA	2005	J. ALTABA Y A. MARÍN

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Automóviles Altaba, S.L., RMC, Tomo 1124, Sección G, Libro 688, Hoja CS19342; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

A pesar de las dificultades que atravesaban las líneas regulares, la apuesta por los servicios discrecionales y los viajes no sólo permitió diversificar el área de negocio y consolidar la solidez de la empresa, sino también obligó a mantener una política de renovación de la flota en la que se siguieron combinando los minibuses y midibuses para los servicios regulares y escolares con los autocares de turismo, en los que se apostó de manera decidida por la casa catalana Beulas.

En enero de 2002 se constituyó finalmente en sociedad limitada ante la notario de Morella Carmen Küster Santa-Cruz. Fueron socios fundadores el matrimonio Jacinto Altaba Segura y Ángela Marín

¹⁶⁵DOGV, 1 de julio de 1998.

Prades, que suscribieron cada uno de ellos 10 participaciones sociales de 500 euros de valor nominal cada una, con lo que el capital social quedó fijado en 5.000 euros, totalmente suscrito y desembolsado. Jacinto Altaba Segura fue nombrado administrador único, y el domicilio social quedó fijado en la avenida Castelló n.º 13 de Vilafranca, modificado en 2005 al n.º 15.¹⁶⁶ A esta sociedad le fueron transferidas paulatinamente las diversas concesiones que explotaba en Castelló y Teruel.

En Junta Universal celebrada en diciembre de 2005 se aprobó un aumento de capital mediante la aportación a la sociedad de diversos vehículos de la flota de la empresa, propiedad de la sociedad de gananciales de Jacinto Altaba Segura y su esposa Ángela Marín. La cuantía total de la aportación se cifró en 295.000 euros, con lo que el capital social ascendió hasta los 300.000.

En 2007 se firmó con el Gobierno de Aragón un Contrato-Programa por el que Altaba comenzó a prestar servicio regular de viajeros en una nueva línea entre La Iglesuela del Cid y Alcañiz, a la que se sumaba la de Cantavieja-Alcorisa, reforzando su presencia en el Maestrazgo y extendiéndose hasta el Bajo Aragón.

Desde 2008, la cifra de negocio ha ido decreciendo significativamente desde rozar el millón y medio de euros hasta estabilizarse en torno a los 1,2 millones. La suspensión durante los años de la crisis de las ayudas para la explotación de los servicios regulares ha supuesto la acumulación de un déficit de explotación cercano a los sesenta mil euros.¹⁶⁷

Paralelamente a esta disminución del volumen de sus operaciones, también han descendido los ingresos, pero sin presentar pérdidas en ningún ejercicio. La política de contención de gastos y adecuación de los medios a la demanda se tradujo en una reducción de la plantilla, pero no en un descenso en la inversión en material móvil, con unos costes de amortización superiores a los cien mil euros anuales.

Tabla 22. Ingresos de explotación y resultados de Automóviles Altaba. Ejercicios 2008-2017 (en euros)

Ejercicio	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	1.472.251	1.470.382	1.417.939	1.406.769	1.184.414	1.289.204	1.226.559	1.130.102	1.208.375	1.201.482
Resultados (€)	51.714	98.263	57.202	20.360	12.304	35.780	45.896	38.697	44.542	11.997
Plantilla	24	20	17	20	20	19	18	17	18	19

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En marzo de 2009, ante la jubilación del administrador único Jacinto Altaba Segura, se produjo el segundo relevo generacional en la empresa, nombrándose como administradores solidarios a los dos hijos de matrimonio Altaba-Marín, Patricia y Jacinto Altaba Marín. Con ellos, Automóviles Altaba ha seguido manteniendo la doble apuesta por los servicios regulares y escolares con los

¹⁶⁶Escritura de constitución de Automóviles Altaba, S.L., RMC, Tomo 1124, Sección G, Libro 688, Hoja CS19342.

¹⁶⁷Patricia Altaba, administradora de la empresa, en entrevista oral.

discrecionales.

Gráfico 12. Ingresos de explotación y resultados de Automóviles Altaba. Ejercicios 2008-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Autos Mediterráneo, S.A.

Fecha constitución: 17 de mayo de 1927

Domicilio social: calle Carcagente, 1 Castelló

Página web: <https://www.autosmediterraneo.com/>

Descripción:

Sociedad anónima castellonense, perteneciente a la familia Cuevas y matriz de un grupo de empresas ligadas a la misma familia. Su actual Consejo de Administración está integrado por los cuatro hermanos Cuevas Julve (Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier), y por José Bellver Frías, ex jefe de tráfico, estando presidida por Mercedes Cuevas.

Según SABI, su capital social asciende a 292.036 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 1.541.606 euros, con unos ingresos netos de 9.394.019 €. AMSA es propietaria del 100% de Hertocar, S.L., propietaria a su vez de Autocars Torres, y participa en el 87% del capital de Servicios de Emergencias Médicas de Castellón, S.L., dedicada al transporte sanitario, en el 30% de Vía Reservada, S.A., concesionaria del servicio del Tram de Castelló y en el 45% de Ayuda Familiar Castellón, S.L., de asistencia domiciliaria. Participa asimismo en la U.T.E. Transporte Escolar Provincia de Castellón con un 36,43%, que ejecuta la gestión del servicio público de transporte escolar en la provincia.

Autos Mediterráneo opera el transporte regular en dos concesiones en la provincia de Castelló

(CVCS-101 Alcalà de Xivert-Alcossebre, de una línea) y CVCS-105 Castelló-Alcañiz y Castelló-Vinaròs, de 26 líneas), así como el transporte urbano de las localidades de Benicàssim y Vinaròs. Junto a estos realiza el transporte escolar de gran parte de la provincia, a través de la UTE mencionada anteriormente. En torno al 80% de su volumen de negocio corresponde a servicios regulares.

Gestiona, por tanto, 19 líneas interurbanas, con un tráfico de más de dos millones de usuarios anuales. Por concesiones:

CVCS-101 Alcalà de Xivert-Alcossebre:¹⁶⁸

Línea 1: Alcalà de Xivert-Alcossebre

Concretada en el siguiente servicio:¹⁶⁹

- Alcalà-les Fonts-Alcossebre-Capicorb (cuatro expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes no festivos en invierno, que se incrementan progresivamente hasta las nueve en verano).

El itinerario de la línea tiene una longitud de 17 kilómetros, con 26.469 kilómetros recorridos anualmente y 1.038 horas anuales de producción.¹⁷⁰

En cuanto a la concesión CVCS-105, consta de las siguientes líneas:¹⁷¹

- Línea 1: Castelló-Morella
- Línea 2: Morella-Alcañiz
- Línea 3A: Culla-Albocàsser
- Línea 3B: Albocàsser-Benicarló
- Línea 3C: Càlig-Benicarló
- Línea 4: la Pobla Tornesa-les Useres
- Línea 5: Cabanes-Empalme N-340
- Línea 6: la Serra d'en Galceran-Torreblanca-Castelló
- Línea 7: Torreblanca-Torrenostra
- Línea 8: Playa Orpesa-Castelló
- Línea 9: Catí-Vinaròs
- Línea 10: Peníscola-Vinaròs
- Línea 11: Castelló-Sant Mateu
- Línea 12: Castelló-Borriol

¹⁶⁸DOGV, 1 de julio de 1998, modificado el 24 de abril de 2001, 11 de marzo de 2005 y 4 de marzo de 2013.

¹⁶⁹*Horarios autobús Alcalà-Alcossebre*, Autos Mediterráneo, [en línea], <https://www.autosmediterraneo.com/wp-content/uploads/2019/06/20190628-HORARIOS-ALCAL%C3%81-ALCOSSEBRE.pdf> (consultado 29 de junio de 2019).

¹⁷⁰*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-101*, Conselleria d'Infraestructures, València, 2015, p. 12.

¹⁷¹DOGV, 6 de julio de 1998, modificado y ampliado el 24 de abril de 2001.

- Línea 13: Benicàssim-Castelló por Grau y Vil·les
- Línea 14: Benicàssim-Castelló por Serradal
- Línea 15: Castelló-Vinaròs
- Línea 16A: Castelló-Vinaròs (por AP-7) Itinerario A
- Línea 16B: Castelló-Vinaròs (por AP-7) Itinerario B
- Línea 16C: Castelló-Vinaròs (por AP-7) Itinerario C
- Línea 17: Sant Mateu-la Vall d'Alba-Vilanova d'Alcolea
- Línea 18: Sant Mateu-Xert-Vinaròs

Todas ellas se traducen en los siguientes servicios:¹⁷²

- Castelló-Benicàssim por Vil·les (hasta 33 expediciones de ida y vuelta los días laborables y 26 los sábados, domingos y festivos en invierno, que en verano se incrementan hasta las 67 de lunes a viernes y 39 los fines de semana).
- Castelló-Benicàssim por Serradal (diez expediciones de ida y vuelta los días laborables en invierno y 11 en verano; ocho los sábados, domingos y festivos).
- Castelló-Benicàssim por CV-149 (diez expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes en invierno; 21 en verano).
- Torreblanca-Torrenostra (circulación sólo en verano, con doce expediciones de ida y vuelta diarias).
- Castelló-Torreblanca-Alcossebre (con prolongación a Vilanova d'Alcolea y la Serra d'en Galceran) (una expedición diaria de ida y vuelta de lunes a viernes no festivos).
- Vinaròs-Benicarló-Peníscola (hasta 32 expediciones en invierno, incrementándose hasta las 38 en verano).
- Castelló-Vinaròs (siete expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes; seis los sábados y cuatro los domingos y festivos).
- Castelló-UJI-Roser-Hospital-Borriol (trece expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes; seis los sábados, domingos y festivos).
- Castelló-Sant Mateu-Morella-Alcañiz (tres expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes, de las cuales dos se prolongan hasta Morella, y una a Alcañiz lunes y viernes; una los sábados hasta Morella).
- Catí-Sant Mateu-Vinaròs (una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes, tres suplementarias en el recorrido parcial Sant Mateu-Vinaròs).
- Albocàsser-Benicarló-Culla (una expedición diaria de ida y vuelta Albocàsser-

¹⁷²"Líneas regulares", Autos Mediterráneo, S.A., [en línea].

Benicarló de lunes a viernes, con prolongación a Culla los lunes, martes y jueves -descendente- y los lunes, miércoles y viernes -ascendente-).

- Castelló-les Useres (una expedición de ida y vuelta de lunes a viernes hasta la Pobla, donde enlaza con el de Sant Mateu)
- Castelló-Orpesa-Playa (tres expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes, seis en verano).
- Castelló-Morella-Alcañiz (una expedición de ida y vuelta diaria en verano).

Con un total de 800 kilómetros de líneas, 1.942.000 kilómetros recorridos anualmente y 69.800 horas de conducción.¹⁷³

En cuanto a los urbanos, opera un total de tres líneas (dos en Vinaròs y una en Benicàssim, esta última con circulación sólo estival).

Para la prestación de todos estos servicios, dispone de una flota de 120 vehículos y de una plantilla de 75 trabajadores, correspondiendo a la base de Vinaròs en torno al 45% de la flota y personal.

Historia:

La historia de esta sociedad se fragua en dos municipios en torno al Pla de l'Arc, en la zona septentrional de la Plana Alta. Por una parte, en Cabanes, el comerciante de tejidos Vicente Cuevas Marco (les Useres, 1870)¹⁷⁴ regentaba junto a su mujer, Rosa Bellés Raudi, la tienda Tejidos Cuevas, en la plaza de la fuente.¹⁷⁵ Con sólo 15 años, el joven Vicente Cuevas estableció una red de caballerías para el transporte de productos textiles por la comarca, llegando a abrir tiendas en Benlloc y Orpesa. A partir de esta infraestructura, el hijo de Vicente Cuevas, José Cuevas Bellés (Benlloc, 1893-Castelló, 1988), por aquel entonces alcalde de Cabanes, restableció en 1917 una línea de diligencias entre Vilanova d'Alcolea y Castelló, por Cabanes.¹⁷⁶

Aparte de por su trayectoria empresarial, de la que se tratará a continuación, José Cuevas es recordado por ser el impulsor, durante su etapa al frente de la alcaldía, de una canalización para abastecer al pueblo de agua desde un manantial en les Santes. Casado con Brígida Bellés Escuriola, el matrimonio no tuvo descendencia.¹⁷⁷

En 1927, vistas las ya indudables ventajas de la tracción mecánica, José Cuevas convenció a su padre para dar el paso al automóvil, transformando la antigua línea de diligencias en una moderna de ómnibus. Por ello solicitó a la Junta de Transportes una línea entre Cabanes y la Ribera, que le

¹⁷³*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-105*, pp. 30-32.

¹⁷⁴El mayor contribuyente por industrial de la villa. Carles Mulet i Garcia, "La repressió franquista a Cabanes", Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea], <http://www.memoriacastello.cat/pagina223.html> (consultado 3 de enero de 2017).

¹⁷⁵*Mediterráneo*, 8 de junio de 2013.

¹⁷⁶Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 461.

¹⁷⁷Salvador Bellés, *Mis amigos y otros seres humanos*, pp.74-76.

fue adjudicada el 22 de abril de 1927¹⁷⁸. Igualmente fue autorizado a realizar servicios de clase D.¹⁷⁹

Por aquellas mismas fechas, en Vilanova d'Alcolea, José Santamaría Bort había establecido en 1925 un servicio de ómnibus a Castelló, por Torreblanca, que le fue adjudicado en exclusiva el 19 de julio de aquel año. Empleaba para ello dos Fiat de 15 plazas, matrículas CAS-710 y 914.¹⁸⁰

Tras estos precedentes, el 17 de mayo de 1927 se constituyó, en la plaza de la iglesia nº 5 de Cabanes, la sociedad anónima Autos Mediterráneo ante el notario Raimundo Noguera. Firmaron la escritura José Santamaría Bort, José Cuevas Bellés, Julio Traver Salvador, Pascual Soldevila Ribés y Domingo Llobet Mateu. El capital social inicial fue de sesenta mil pesetas, repartidas en 1.200 acciones de 50 pesetas al portador, figurando como bienes los dos Fiat 15/20 HP de José Santamaría.¹⁸¹ El objeto inicial de la sociedad era el establecimiento «de un servicio público de auto-ómnibus y auto-camiones desde Castellón a Benicásim, Orpesa, Cabanes, Torreblanca, Villanueva y Alcalá».¹⁸²

Su primer Consejo de Administración estuvo compuesto por José Cuevas Bellés como presidente; vicepresidente José Santamaría; Domingo Llobet de secretario y Julio Traver de tesorero. Todos los socios se obligaron a aportar a la sociedad las concesiones de servicios públicos que tenían adjudicadas, en este caso las líneas de Vilanova y de la Ribera. Algunas fuentes locales apuntan que en la formación de la sociedad participaron también algunos pequeños inversores cabanenses.¹⁸³

La empresa inició sus actividades tras la celebración de una Junta General extraordinaria el 30 de agosto de 1927, que nombró un nuevo consejo de administración, con José Cuevas de presidente, José Santamaría de vicepresidente y Pascual Soldevila de tesorero. Domingo Llobet pasó a vocal, y se incorporaron al Consejo Ramiro Torres Verdoy como vocal y el destacado comerciante castellonense Ezequiel Dávalos Masip de secretario.¹⁸⁴

Contaba por entonces AMSA con una cochera, conocida como “la casa dels frares” en la plaza dels Hostals de Cabanes, junto al comercio de tejidos de la familia, así como otra casa en el Empalme de la Ribera, propiedad de Manuel Cuevas, uno de los hermanos del presidente.¹⁸⁵ En los archivos de la Jefatura Provincial de Tráfico figura un domicilio de la empresa en “P. Morón s/n” de Castelló en

¹⁷⁸H. de C, 23 de abril de 1927

¹⁷⁹H. de C, 28 de mayo de 1927.

¹⁸⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 2 C1.

¹⁸¹José Santamaría desembolsó 259 acciones; José Cuevas, Julio Traver, Pascual Soldevila y Domingo Llobet 64 cada uno; el resto permanecían en cartera (Escritura de constitución de Autos Mediterráneo, S.A., RMC, Tomo 752, Sección G, Libro 319, Hoja CS8779).

¹⁸²Escritura de constitución de Autos Mediterráneo, S.A., RMC, Tomo 752, Sección G, Libro 319, Hoja CS8779

¹⁸³Rafael Fabregat Condill, “¿Invertir para perder dinero? No, gracias”, *El último Condill* (blog), 16 de septiembre de 2010, [en línea], <http://rafaelcondill.blogspot.com/2010/09/invertir-no-tiene-interes-alguno.html?m=0> (consultado 4 de enero de 2017).

¹⁸⁴Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, pp. 462-463.

¹⁸⁵Carles Mulet i Garcia, “La repressió franquista a Cabanes”, Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea]

1927. También parece que durante el primer año de actividad los autobuses salían de Castelló primero desde la plaza Clavé y poco después desde un garaje en la calle Asensi nº 20.¹⁸⁶

En mayo de 1928 se puso en funcionamiento una nueva cochera en Castelló, situada en el nº 3-5 de la calle Conde Pestagua,¹⁸⁷ en el edificio que posteriormente sería conocido por albergar la popular tienda de bicicletas de Casañ. La planta baja del inmueble fue reformada transformándola en garaje, instalando un surtidor Harry Walker.¹⁸⁸ En esa dirección se acabó estableciendo el domicilio social, en una fecha no determinada (para Pascual fue «casi un año antes de la guerra civil»,¹⁸⁹ mientras que para Bellés fue sobre 1929).¹⁹⁰ Lo cierto es que hasta al menos el año 1937 las juntas generales se seguían celebrando en los locales del Ayuntamiento de Cabanes, pero en 1933 no figura en el censo de Contribución Industrial ninguna sociedad domiciliada en la localidad.¹⁹¹

Durante su primer año de actividad, AMSA inauguró el 1 de julio de 1927, aún con un funcionamiento provisional, un servicio combinado entre Castelló y Alcalà de Xivert,¹⁹² siéndole autorizada aquel mismo verano a José Cuevas una línea entre Alcossebre y el empalme con la carretera general que se prolongaba hasta Alcalà.¹⁹³ Estos servicios, junto con los de la Ribera y de Vilanova, se prestaban con los dos Fiat de José Santamaría, a los que se sumaron a lo largo de la década dos Unic y un Saurer, carrozados por Prades.¹⁹⁴ La plantilla estaba formada por media docena de empleados, haciendo el propio José Cuevas de conductor o cobrador.

En 1928, coincidiendo con la apertura de su nuevo local en Castelló, se inauguró una línea entre Castelló y Vinaròs,¹⁹⁵ en directa competencia con el servicio de HIFE, como prolongación de la línea de Torreblanca.¹⁹⁶ Esta situación era contraria a lo establecido por la vigente ley de transportes, por lo que José Santamaría, en representación de Autos Mediterráneo, presentó un recurso ante la Junta provincial, alegando que era esta empresa la concesionaria en exclusiva del itinerario entre Castelló y Torreblanca, por lo que HIFE no podía realizar el servicio. La Junta provincial, en la sesión del 30 de mayo de 1928,¹⁹⁷ resolvió a su favor, pasando a ser AMSA la titular exclusiva de esta línea hasta el 30 de junio, en que fue adjudicada a HIFE.¹⁹⁸ Sin embargo

¹⁸⁶*H. de C*, 1 y 11 de julio de 1927.

¹⁸⁷*H. de C*, 2 de mayo de 1928.

¹⁸⁸Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 463.

¹⁸⁹Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 463.

¹⁹⁰*Mediterráneo*, 8 de junio de 2013.

¹⁹¹Conciertos aprobados sobre el impuesto de transportes, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 875, Exp. 3233.

¹⁹²*H. de C*, 1 de julio de 1927

¹⁹³*H. de C*, 1 de agosto de 1927. Dicha autorización se repitió en los veranos de 1930 y 1931 (Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 14 C10)

¹⁹⁴El 14 de noviembre de 1928 adquiere al concesionario de los hermanos Cano un ómnibus Saurer, siendo el primero de esta prestigiosa marca. El coche fue carrozado por Prades y destinado a la línea Castelló-Vinaròs (*H. de C*, 14 de noviembre de 1928).

¹⁹⁵*H. de C*, 2 de mayo de 1928

¹⁹⁶Solicitud de prolongación hasta Vinaròs de la línea entre Castelló y Torreblanca, en AMV, Caja 450, Exp. 6.

¹⁹⁷*H. de C*, 31 de mayo de 1928.

¹⁹⁸*H. de C*, 3 de julio de 1928.

AMSA siguió explotando la línea enlazando en Torreblanca el servicio de Vilanova con otro Torreblanca-Vinaròs,¹⁹⁹ que le fue adjudicado en 1929.²⁰⁰

A lo largo de los años 30, al tiempo que perdía los servicios estivales Alcalà-Alcossebre, estableció otro de la misma naturaleza entre Castelló y les Vil·les de Benicàssim,²⁰¹ entre Castelló y Benlloc,²⁰² y fue reforzando progresivamente el servicio de Vinaròs, con nuevas expediciones, consolidando su presencia en el norte de la provincia al adquirir en 1931 un solar en Vinaròs para edificar un garaje en la calle San Francisco de dicha localidad.

El 30 de abril de 1935, en aplicación del Decreto de 19 de julio de 1934, la línea de Vinaròs fue adjudicada a la compañía ferroviaria Norte,²⁰³ que operaba estos servicios a través de su filial Autobuses y Ferrocarriles Combinados, S.A. Esta sociedad, a su vez, arrendó su explotación a los antiguos concesionarios, por lo que AMSA siguió realizando sus tres expediciones diarias.

Para atender a todos estos servicios, la flota se fue ampliando progresivamente a lo largo de la primera década de funcionamiento con más de dos decenas de adquisiciones, en las que se combinaban marcas de importación de gran prestigio como Saurer, Bedford o MAN con los populares Chevrolet. En el momento de estallar la guerra, disponía de la flota de la tabla 23.

En los años 30, la empresa mantuvo una facturación de en torno a las 225.000 pesetas anuales (227.436 en 1933 y 224.008 en 1935), lo que la situó como la tercera del sector en la provincia, por debajo de HIFE y AVSA.²⁰⁴

Durante los primeros años de la Guerra Civil, Autos Mediterráneo continuó explotando las líneas de las que era concesionaria, a pesar que gran parte de la flota fue requisada o destruida a lo largo de la contienda. En octubre de 1937 celebró Junta General en su domicilio social de la renombrada plaza Sanchis Banús de Cabanes, figurando José Cuevas como gerente.²⁰⁵

Por otra parte, Mulet indica que, según consta en las anotaciones del libro de actas del Ayuntamiento de Cabanes, en mayo de 1937 la cochera de la Ribera, propiedad de Manuel Cuevas, se encontraba bajo control de los trabajadores de la compañía Autos Mediterráneo, lo que constataría que, al menos en cierto grado, la empresa quedó bajo control obrero.²⁰⁶ Ese mismo año de 1937 se incorporó a la compañía el aludido Manuel Cuevas Bellés (1901-1978), comerciante y

¹⁹⁹Según la guía de 1929 (Manuel Bellido Rubert, *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, p. 73 y 75) los coches de ambas compañías salían de Vinaròs a la misma hora (7:00), e iniciaban el regreso desde Castelló con una hora de diferencia (el de AMSA salía a las 15:30 y el de HIFE a las 16:30).

²⁰⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 4 C7

²⁰¹*H. de C*, 14 de julio de 1930.

²⁰²*Guía comercial de Castellón 1935*, p. 189.

²⁰³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 281, Exp. C6/N31

²⁰⁴*Memoria Anual 1933, Memoria Anual 1934 y Memoria Anual 1935*, AHCCCS. La absorción de Lacorte por parte de HIFE en 1933 hizo pasar a AMSA de la cuarta a la mencionada tercera posición.

²⁰⁵*H. de C*, 25 de septiembre de 1937

²⁰⁶Carles Mulet i Garcia, "La repressió franquista a Cabanes", Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea]

alcalde de Cabanes entre 1933 y 1936.²⁰⁷

Tabla 23. Flota de Autos Mediterráneo de preguerra

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
1	CAS-710	FIAT 15/20 HP	15	1927 (1925)	J. SANTAMARÍA
2	CAS-914	FIAT 15 HP	15	1927 (1925)	J. SANTAMARÍA
3	CS-1266	UNIC 16 HP	32	1927	
3b	CAS-234	FORD 16 HP	10	1927 (1922)	
4	CS-1392	UNIC 16 HP	26	1928	
5	CS-1679	SAURER 22 HP PRADES	30	1929	
6	CS-2118	SAURER 22 HP	28	1930	
7	CS-2347	CHEVROLET 20HP	23	1931	
8	CS-2356	CHEVROLET 20HP	23	1931	
9	CS-2399	CHEVROLET 20HP	19	1931	
10	CS-2413	CHEVROLET 20HP	19	1931	
11	CS-2540	CHEVROLET 20HP	25	1932	
12	CS-2564	CHEVROLET 20HP	23	1932	
12b	V-4760	DELAGE 13 HP LIMOUSINE	7	1932	
13	CS-2688	BEDFORD 20 HP	19	1933	
14	CS-2498	CHEVROLET 20 HP	15	1933 (1932)	
15	CS-2724	BEDFORD 20 HP	23	1933	
16	CS-2729	BEDFORD 20 HP	15	1933	
17	CS-2945	REO 20 HP	23	1934	
18	CS-2919	REO 20 HP	22	1934	
19	CS-2920	CHEVROLET 22 HP	17	1934	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: archivo AMSA. Elaboración propia.

Una vez Castelló bajo control franquista, se celebró en diciembre de 1938 la Junta general, con José Cuevas Bellés de nuevo como presidente del Consejo de Administración,²⁰⁸ según reza el anuncio

²⁰⁷Carles Mulet i Garcia, "La repressió franquista a Cabanes", Grup per la recerca de la memòria històrica de Castelló, [en línea] y *Mediterráneo*, 8 de junio de 2013.

²⁰⁸Que fue nombrado jefe de la rama de autobuses y taxis del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones (*Guía comercial de Castellón 1941*, p. 132) que era la entidad representativa del sector según la Ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos por Carretera (Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, p. 200)

de la convocatoria.²⁰⁹ En dicha reunión se aprobaron los necesarios créditos para la compra de material, así como el traslado de la sede social a la plaza Fadrell de Castelló. Este garaje fue construido en 1936 sobre unos terrenos de su propiedad, parte de los cuales fueron cedidos a la ciudad, dando lugar a la actual plaza.²¹⁰

La ya mencionada requisita y destrucción de gran parte del material móvil de la empresa supuso un grave problema, que sin embargo no impidió que Autos Mediterráneo fuera una de las primeras compañías castellonenses en reanudar los servicios, iniciando el 1 de octubre de 1938 las líneas de Vinaròs²¹¹ y Vilanova d'Alcolea,²¹² a las que se sumaron posteriormente las de Cabanes-Empalme²¹³ y la nueva de Castelló-Vall d'Alba, resultante de la prolongación de la antigua hijuela de Benlloc.²¹⁴ La acuciante falta de ómnibuses obligó a empezar prácticamente de cero y renovar toda la flota, hasta el punto de volver a comenzar la numeración. Se hicieron grandes esfuerzos por recuperar el material disperso (por ejemplo, se pudo recuperar un autobús del garaje de la Hispano, donde se encontraba cubierto de escombros por efecto de los bombardeos), así como por adquirir nuevos vehículos. Pero no era ésta una tarea fácil: la depauperada España de posguerra no producía casi automóviles, pero tampoco estaba en condiciones de importarlos, ni por su situación económica ni por las políticas autárquicas impuestas, optándose en algunos casos por la reconstrucción a base de piezas aprovechables de otros desguazados, entre ellas las de los camiones ZIS soviéticos procedentes de la ayuda al bando republicano.

Entre 1939 y 1940 se adquirieron diversos chasis Chevrolet en Vizcaya proporcionados por la Junta de Transportes a diversas empresas,²¹⁵ encargándose la propia AMSA de su carrozado. En uno de los casos se utilizó una carrocería proveniente de un desguace de San Gregorio, en Bilbao. Con todo ello, a lo largo de los años 40 se pudo reunir una flota de algo menos de 20 unidades. En cuanto a las instalaciones, se adquirieron unos terrenos junto a la acequia Mayor de Castelló, en la actual plaza Fadrell, sobre parte de los cuales se alzó un garaje con capacidad de hasta 30 coches, además de oficinas.

Las primeras inscripciones que se conservan en el Registro Mercantil datan del año 1942, cuando se celebró Junta General extraordinaria el 12 de marzo. En ella se acordó una significativa ampliación de capital de 240.000 pesetas, fijándose en 300.000 pesetas. Era esta una medida imprescindible para afrontar los numerosos retos a los que AMSA debía hacer frente, entre ellos la renovación y ampliación de la flota (para lo que se abrió una suscripción) y la expansión de sus actividades, como

²⁰⁹*Mediterráneo*, 3 de diciembre de 1938.

²¹⁰*H. de C*, 22 de septiembre de 1936.

²¹¹En 1941 ya efectuaba dos expediciones diarias de ida y vuelta a Vinaròs (*Guía comercial de Castellón 1941*, p. 209).

²¹²*Mediterráneo*, 28 y 30 de septiembre de 1938.

²¹³El 1 de julio de 1948 José Cuevas Bellés transfirió oficialmente esta concesión a favor de AMSA, según consta en el expediente de adjudicación de la línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 16, Exp. 18 C3.

²¹⁴*Guía comercial de Castellón 1941*, p. 210.

²¹⁵*Mediterráneo*, 11 de septiembre de 1938.

se tratará a continuación. En la referida Junta de 1942 se aprobaron nuevos estatutos, por lo que la sociedad pasó a constituirse por tiempo indefinido, fijándose el domicilio social en la plaza Fadrell nº 4.

Como se ha apuntado en el párrafo anterior, parte de la estrategia de recuperación de la sociedad pasó por su expansión por la provincia de València, adquiriéndose el 12 de agosto de 1941 la concesión Albuixech-València (V-837; v-16) a Juan Navarro López.²¹⁶ Para la prestación de este servicio se adquirieron unas cocheras en Bonrepós, en la carretera nacional.²¹⁷

En julio de 1946 la Guardia Civil denunció a la empresa por deficiencias en las instalaciones del garaje de Castelló, imponiéndole una sanción de 50 pesetas. Los defectos observados fueron la no apertura de la sala de espera una hora antes de la salida del primer coche, la colocación de un banco debajo del cuadro de luces, la situación de la fuente de agua en los retretes de caballeros y la no existencia de libro de reclamaciones.²¹⁸

Como el resto de empresas del sector, los años de la posguerra fueron muy duros, debiendo hacer frente a múltiples carencias, especialmente de neumáticos y carburantes, cuyo desabastecimiento obligaba frecuentemente a interrumpir los servicios. En mayo de 1948 AMSA solicitó un aumento del cupo de carburantes para aumentar el servicio en las líneas que explotaba.²¹⁹

Durante los 50 la empresa adquiere un nuevo impulso de la mano de Javier Cuevas Bellés, con nuevas líneas regulares y una potenciación de los discrecionales. La década se inicia en marzo de 1950 con una importante Junta General Ordinaria en la que se acuerda un aumento de capital de 300.000 pesetas, doblando por tanto el capital social de la empresa, que se establece en 600.000 pts. En dicha Junta, además, es reelegido José Cuevas como presidente.

Esta ampliación de capital se realizó mediante la emisión de 1.200 acciones de 250 pesetas nominales cada una, a repartir de forma prorrateada entre los accionistas. Estos eran en aquel año un total de 54, siendo los principales José Cuevas Bellés y su madre María Rosa Bellés Radiu, seguidos a cierta distancia por Manuel Cuevas Bellés y el hijo de José Santamaría Bort, José Santamaría Nebot.

Esta capitalización le permitió a la compañía afrontar una importante ampliación y renovación de la flota, mediante la adquisición a lo largo de 1951 de tres autocares de la nueva marca Pegaso, siendo la primera empresa de la provincia en matricular autobuses del fabricante estatal ENASA. Los autocares Pegaso fueron claramente los preferidos en la política de compras de la empresa, que también adquirió algunas unidades sobre chasis Leyland. Este hecho muestra la apuesta que por la calidad de su parque móvil tuvo la dirección de AMSA en aquellos años, pues tanto los Pegaso

²¹⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 533, Exp. 8431.

²¹⁷Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 464.

²¹⁸Denuncia de la Guardia Civil de Benicàssim por deficiencias en el garaje de AMSA, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-111.

²¹⁹Solicitud de incremento en el cupo de carburantes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11197 Exp. IA-157.

nacionales como los Leyland británicos eran las dos marcas más prestigiosas en la España de los años 50 en cuanto a vehículos industriales se refiere.

Respecto a las líneas regulares que explotaba en la provincia de Castelló, a lo largo de los 50 le fueron oficialmente adjudicadas en virtud de la legislación en vigor. Además, en febrero de 1954 Autos Mediterráneo e HIFE se hicieron cargo de los derechos y material de la línea Castelló-la Serra d'en Galceran, así como de su personal, tras la renuncia en 1953 de su concesionaria, la empresa Revest, por su escasa rentabilidad.²²⁰ Esta operación se realizó tras la firma, el año anterior, de un acuerdo con HIFE en el que, entre otros aspectos, se contemplaban los términos de adquisición de dicha concesión, según la cual el importe sería satisfecho por ambas empresas, aunque sería AMSA la que explotaría el servicio.²²¹

De esta manera, la línea de Cabanes-Empalme se convirtió en la V-183: CS-7, adjudicada el 30 de junio de 1951; la de la Vall d'Alba en la V-256: CS-11, adjudicada el 26 de febrero de 1956,²²² que poco después incluyó las hijuelas Benlloc-la Serra d'en Galceran, adjudicada el 14 de diciembre de 1956 y Benlloc-Vilanova d'Alcolea, inaugurada el 14 de julio de 1958.²²³ Por su parte, la línea Castelló-Vilanova d'Alcolea dio lugar a la V-254: CS-10. En cuanto a la de Vinaròs, una sentencia del Tribunal Supremo de 1943 adjudicó su titularidad a la ferroviaria estatal RENFE, si bien su explotación siguió a cargo de HIFE y AMSA.²²⁴ En total 118 kilómetros de líneas, por las que, en 1961, pagaba de impuesto industrial 1.869,12 pesetas.²²⁵

En Junta General Extraordinaria de marzo de 1952 se adaptaron los estatutos a la nueva ley de sociedades anónimas de 17 de julio de 1951, y fueron reelegidos en sus cargos los miembros del Consejo de Administración, quedando José Cuevas Bellés como presidente y director gerente; su hermano Manuel de vicepresidente, su otro hermano Javier de secretario, José Santamaría Nebot de vicesecretario y Juan Sirvent y Severino Ramos de vocales, aplazándose hasta 1957 el cese de los miembros del Consejo a los que les correspondía. Se nombraron también apoderados en Madrid, para que pudieran representar a la compañía en las subastas y concursos públicos a los que se estimara pertinente concurrir. En agosto del año siguiente, 1952, se nombró a José y Manuel Cuevas -presidente y vicepresidente del Consejo, respectivamente- consejeros-delegados del mismo, y en abril de 1953 se aceptó la dimisión como vicesecretario de José Santamaría, que fue relevado en su cargo por el conductor vinarocense Julio Segarra Bort.

²²⁰Juan Peris Torner, "Félix Irún Pardo...", *Compartir conocimientos* (blog).

²²¹Acuerdo entre AMSA e HIFE para los tráficos entre los municipios de la Pobla Tornersa y la Serra d'en Galceran, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AMSA,

²²²BOE, 25 de marzo de 1953.

²²³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 130, Exp. 5844.

²²⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 2 C7. Efectuaba dos viajes diarios de ida y vuelta, reforzados con otro suplementario en verano, según Gonzalo Puerto Mezquita, *Guía comercial e industrial de Castellón de la Plana*, pp. 15 y 20.

²²⁵Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3910, Exp. 15142.

Durante estos años, parece claro que la incorporación de Javier Cuevas Bellés proporcionó un nuevo impulso a la empresa, que apostó por los servicios discrecionales y la organización de viajes nacionales e internacionales, un mercado por entonces muy incipiente y que proporcionó un toque de distinción al nombre de la sociedad. Como apunta Pascual,²²⁶ en unos años en los que el negocio turístico aún era testimonial y las agencias de viaje prácticamente no existían, AMSA comenzó a organizar viajes por España y Europa, ocupándose no sólo del transporte, sino también del alojamiento, guías, manutención y resto de detalles. Las adquisiciones de diversos autocares de turismo de prestigiosas marcas a lo largo de los 50 y 60 puede ser una buena prueba de ello.

También se consolidó la presencia en la zona norte de València, con la adjudicación en mayo de 1955 de la concesión Massalfassar-València (V-1620: V-61).²²⁷ Tenía por entonces AMSA 20 trabajadores y 18 vehículos.

La entrada de Javier Cuevas, por otra parte, también aseguró el relevo generacional en el Consejo, pues tanto José como Manuel Cuevas no tuvieron descendencia. Javier Cuevas Bellés (1914-1993) contrajo nupcias con Francisca Julve Capdevila. Fruto de ese matrimonio nacieron los actuales responsables de la empresa: Vicente, Mercedes, José Manuel y Javier Cuevas Julve.

Sin embargo, hay discrepancias entre los diversos autores en cuanto a la fecha de su incorporación a la empresa. Para Bellés fue en 1953, mientras que para Pascual sucedió en torno a 1940.²²⁸ En las actas de las diversas Juntas Generales, por su parte, se advierte su reelección como secretario en 1952, lo que indicaría que su presencia en el Consejo de Administración ya se remontaba, al menos, a finales de la década anterior.

Sea como fuere, en 1954, al suscribirse y desembolsarse la totalidad de las acciones emitidas en la anterior ampliación, se acuerda en la Junta General Extraordinaria de abril una nueva ampliación de capital de un millón doscientas mil pesetas, emitiéndose para ello 4.800 acciones de 250 pts. cada una. Con ello, el capital social ascendió a 1.800.000 pts. Las acciones fueron repartidas de forma prorrateada entre los 54 accionistas (37 varones y 17 mujeres), entre los cuales los más destacados eran José Cuevas Bellés y María Rosa Bellés Radiu, seguidos por Manuel Cuevas, José Santamaría, Javier Cuevas, Elvira Ramos y Dolores Salvador.

Dos años después, en la Junta General Extraordinaria de abril de 1956, se aprobó otra ampliación de capital de 3.600.000 pesetas, fijándose un capital social de 5.400.000 pts. Dicho aumento se realizó mediante la emisión de 7.200 acciones de 500 pesetas cada una, que fueron suscritas y desembolsadas inmediatamente por 28 accionistas. Los más destacados fueron José y Manuel Cuevas Bellés, seguidos por el hermano de ambos, Javier. Disminuyeron significativamente su

²²⁶Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 464.

²²⁷Adjudicada definitivamente a AMSA el 2 de octubre de 1972, incluyendo la prolongación hasta la playa de Massalfassar (*BOE*, 27 de octubre de 1972).

²²⁸*Mediterráneo*, 8 de junio de 2013 y Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 464.

participación en la empresa otrora importantes socios como José Santamaría, con lo que la familia Cuevas reforzó el control que ejercía sobre la sociedad. Formaban el Consejo de Administración José Cuevas Bellés (presidente), Manuel Cuevas Bellés (vicepresidente), Javier Cuevas Bellés (secretario), Julio Segarra Bort (vicesecretario) y Juan Sirvent Llanes y Severino Ramos Feltrer (vocales).

Durante los años 60, una vez consolidada como referente de los servicios discrecionales y viajes internacionales, Autos Mediterráneo reforzó el segmento de los servicios regulares en la provincia, aumentando su presencia en todas aquellas zonas en las que ya venía actuando, hasta acabar dominando prácticamente sin solución de continuidad todo el litoral norte de la provincia y el Baix Maestrat.

Este proceso se llevó a cabo progresivamente a partir de tres ejes principales de actuación: la apertura de nuevas líneas, la absorción de pequeñas concesionarias y la asunción por adquisición de las concesiones de HIFE correspondientes a estas zonas geográficas, tras el traslado de aquella sociedad a Barcelona en 1961. Todo esto supuso un importante desafío económico y organizativo para AMSA, por el desembolso que todas estas adquisiciones suponían y el aumento de flota, personal y recursos necesarios.

La situación al empezar la década, en 1961, era la siguiente: AMSA pagaba de impuesto industrial 1.869,12 pesetas por las concesiones que explotaba y 27.500 por los 25 coches que componían la flota,²²⁹ formada aquel año por los vehículos de la tabla 24, con una oferta total de aproximadamente 830 plazas y una antigüedad media de nueve años.

En cuanto a la apertura de nuevas líneas, desde principios de los 60 AMSA empezó a solicitar diversos servicios costeros, ante el aumento del tráfico en estas zonas por el fenómeno del turismo y el veraneo. Son los casos de la línea de Benicàssim por Grau y Vil·les (solicitada en diciembre de 1962, inaugurada en julio de 1964 y adjudicada el 26 de abril de 1965 como V-2454: CS-45),²³⁰ Torreblanca-playa (solicitada en agosto de 1963 como hijuela de la línea Castelló-Vilanova d'Alcolea y adjudicada el 17 de noviembre de 1965)²³¹ y la Castelló-Desert de les Palmes (solicitada en noviembre de 1963 también como hijuela de la línea de Vilanova, adjudicada el 21 de diciembre de 1964 e inaugurada en julio de 1965).²³²

Por otra parte, el 1 de octubre de 1962 adquirió la concesión Peníscola-Vinaròs (V-915: cs-26) a Francisco Martínez Martí, al absorber los derechos y material de esta empresa.²³³ Por último, entre 1963 y 1966 se hizo con una parte de las concesiones de HIFE, correspondientes al corredor entre

²²⁹Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3910.

²³⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 409, Exp. 7699.

²³¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 457, Exp. 7989.

²³²Expediente de adjudicación de las líneas Castelló-Desert de les Palmes, en AGA, IDD (04)061, Caja 470, Exp. 8063. *Mediterráneo*, 17 de junio de 1965.

²³³*BOE*, 1 de febrero de 1963.

Castelló y Sant Mateu y entre Vinaròs y Morella, controlando completamente el cuadrante nororiental de la provincia.

Tabla 24. Flota AMSA en 1961

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
7	CS-3608	CHEVROLET 22 HP	20	1939
10	CS-3788	ZIS-5	25	1941
11	CS-3798	ZIS-5	25	1941
14	NA-5960	HISPANO 27 HP	41	1948 (1946)
15	CS-4361	PEGASO	40	1951
16	CS-4389	PEGASO	40	1951
17	CS-4402	PEGASO	40	1951
18	BI-13144	DODGE 23 HP	33	1951 (1938)
19	CS-2724	BEDFORD 20 HP	23	1952 (1933)
20	CS-4460	PEGASO	39	1952
21	CS-4515	LEYLAND COMET	35	1953
22	CS-4662	FORD HÉRCULES	29	1954
23	CS-5519	PEGASO Z-203	40	1955
24	CS-5704	PEGASO Z-401	22	1956
25	CS-5759	PEGASO Z-401	22	1956
26	CS-6213	PEGASO Z-401	22	1956
27	CS-7352	LEYLAND COMET	35	1956
28	CS-7673	LEYLAND COMET	37	1956
29	CS-10331	PEGASO Z-401	48	1958
30	CS-10836	PEGASO Z-401	18+36	1958
31	V-58100	LEYLAND COMET	35	1959
32	CS-13233	PEGASO Z-404	42	1959
33	CS-15609	PEGASO Z-404	42	1960
34	CS-16554	SAURER 36 HP	39	1960
35	CS-17683	SKODA 45 HP	41	1961

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: AMSA, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3910 y Libro 277; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

El grueso de esta operación tuvo lugar en 1963, cuando el 5 de agosto adquirió las concesiones de HIFE la Pobra Tornesa-les Useres (V-84), Morella-Vinaròs (V-470), Catí-Vinaròs con hijuela (V-

479: cs-16), Alcañiz-Castelló (V-499), Castelló-Sant Mateu (V-1338) y la Salzadella-Vinaròs (V-1403),²³⁴ a las que se sumó el 13 de abril de 1966 Albocàsser-Benicarló,²³⁵ todas ellas con su correspondiente personal y material móvil.²³⁶ Además, en junio de 1969 inició la prestación de su primer servicio urbano, de carácter estival, en Benicàssim, que no tuvo continuidad en temporadas posteriores.²³⁷

Esto supuso pasar de explotar cinco líneas (más otras dos en València) con unos ocho coches²³⁸ (el total de la flota rondaba la veintena) a operar 15 líneas con sus hijuelas que daban servicio a 60 localidades, con una flota de medio centenar de autobuses y un centenar de trabajadores. En el verano de 1967 se realizaban unas cien expediciones diarias, con un tráfico mensual de 350.000 viajeros.²³⁹ Como se puede observar en la tabla, se adquirieron más de treinta vehículos, tanto urbanos como autocares, de los cuales prácticamente la mitad provenían de las empresas HIFE y Martínez, a cuyas concesiones habían estado adscritos.

Asimismo se quiso aumentar la presencia de la compañía en otras provincias, consolidándose en el área norte de València en la que ya operaba al serle adjudicados los servicios Massalfassar-playa (el 15 de diciembre de 1964, como prolongación de la línea V-1620: V-61 de la que era concesionaria),²⁴⁰ y Meliana-playa (el 23 de septiembre de 1966, como hijuela de la línea Albuxech-València).²⁴¹ En total se llegaron a destinar a las líneas valencianas una decena de coches. También por esas fechas, en marzo de 1964, AMSA realizó gestiones para establecer líneas entre Castelló y Madrid, Barcelona y Zaragoza,²⁴² apoyada por la Asamblea Provincial de Turismo. Las dos primeras fueron desestimadas al no reunir las condiciones exigidas por la legislación, puesto que existía conexión ferroviaria, mientras que el servicio con Zaragoza pasó a fase de estudio, aunque nunca se llevó a cabo.²⁴³

Por otra parte, también se llevaron a cabo inversiones inmobiliarias, adquiriéndose a principios de los 60 unos terrenos cercanos a la cochera de la plaza Fadrell, de una extensión aproximada de 10.000 m², en lo que actualmente correspondería a la manzana formada por las calles Carcaixent, Segarra Ribes, Marqués de la Ensenada y plaza del Mar Mediterráneo.

En 1963, ante la necesidad de dotar a Castelló con una estación central de autobuses, el Ayuntamiento convocó a los representantes de los diversos sectores implicados para perfilar los

²³⁴BOE, 23 de mayo de 1964.

²³⁵BOE, 5 de enero de 1967.

²³⁶Concretamente 37 trabajadores de diversas categorías, según indica José Bellver, ex jefe de tráfico, en entrevista oral.

²³⁷*Mediterráneo*, 22 de mayo y 15 de julio de 1969.

²³⁸*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

²³⁹*Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

²⁴⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 439, Exp. 7875.

²⁴¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 533, Exp. 8431.

²⁴²Cuyo itinerario ya explotaba en buena medida con la línea Castelló-Alcañiz. La solicitud de este servicio el 10 de marzo de 1964 se conserva en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AMSA.

²⁴³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Cajas 278 y 231, Exptes. 6522 y 6544.

diversos aspectos relacionados con su construcción.²⁴⁴ En dicha reunión, la familia Cuevas ofreció estos terrenos anteriormente mencionados, valorados en 3.000 pts el m², una cifra módica para entonces. Desgraciadamente no hubo acuerdo, de modo que en 1967 se reiteró el ofrecimiento, presentando en esa ocasión un anteproyecto de garaje de autobuses, con aparcamiento subterráneo de turismos.²⁴⁵ Pese a todo la propuesta siguió estancada, y en 1969 Manuel Cuevas, como presidente del Grupo Sindical Provincial de Líneas de Viajeros, volvió a ofrecer los terrenos.²⁴⁶ Finalmente, en 1973 y ante la falta de acuerdos, se acabaron urbanizando aquellos solares, construyéndose un edificio de viviendas y una gasolinera, en la que repostaban los autobuses.²⁴⁷

Todas estas ambiciosas operaciones implicaron una fuerte inversión, para lo que hizo falta reforzar la capitalización de la sociedad. En la Junta General Extraordinaria de octubre de 1963 se acordó una ampliación de capital de diez millones ochocientas mil pesetas, quedando fijado un capital social de 16.200.000 pts. Esta ampliación se llevó a cabo mediante la emisión de 3.600 acciones de 1.000 pesetas y otras tantas de 2.000 pts. de valor nominal. Cuatro años después, en 1967, el fallecimiento de Juan Sirvent obligó a una renovación parcial del Consejo de Administración, designándose a Ricardo Borrás Santamaría para suplir la vacante.

Como para el resto de empresas del sector, los años 70 fueron una época de crisis y dificultades, debido a múltiples circunstancias. Por un lado, se agravó el descenso de tráfico en la mayoría de líneas regulares, que ya se venía experimentado desde mediados de los 60 por la generalización del uso del automóvil particular.²⁴⁸ Este descenso era especialmente notorio en las líneas de interior, aunque se podía compensar en cierta medida con el aumento de usuarios de las nuevas líneas litorales, pese a que padecían estas una gran estacionalidad. Por otro lado, la crisis económica que acompañó la crisis del petróleo provocó fuertes niveles de inflación y de desempleo, así como un incremento exacerbado del precio de los combustibles, lo que disparó los gastos de explotación.

Todos estos elementos obligaron a replantear la política de la empresa, replegando su actividad a la provincia de Castelló para facilitar su gestión,²⁴⁹ y potenciando otros servicios que permitieran compensar a los regulares deficitarios, como los de la costa, el transporte escolar o servicios discrecionales, en los que AMSA ya se había forjado un nombre, además de reestructurando y racionalizando las concesiones.

A nivel corporativo, la sociedad inició la década con pocos cambios en el Consejo de Administración, cuyos miembros fueron reelegidos sucesivamente. El fallecimiento en 1978 del

²⁴⁴Acta de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 11 de octubre de 1968, en AHMC.

²⁴⁵*Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

²⁴⁶Acta de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, sesión del 11 de octubre de 1968, en AHMC.

²⁴⁷Testimonio de José Bellver, ex jefe de tráfico, en entrevista oral.

²⁴⁸A lo que se sumaba la competencia ilegal de los numerosos servicios "piratas", como apuntó Francisco Javier Cuevas en una entrevista (*Mediterráneo*, 23 de agosto de 1970).

²⁴⁹Testimonio de José Bellver, ex jefe de tráfico, en entrevista oral.

vicepresidente Manuel Cuevas obligó a reestructurar el Consejo, incorporando a la segunda generación con Vicente Cuevas Julve, a quien se le otorgaron poderes en 1979.

El descenso -casi desaparición- de viajeros en algunas líneas de interior condenó al cierre a líneas históricas de la empresa como la de la Ribera, haciendo inútiles antiguas infraestructuras como la cochera de la plaza dels Hostals de Cabanes, “la casa dels Frares”,²⁵⁰ que fue cedida a la Cooperativa de Crédito y Caja Rural Ntra. Sra. del Buen Suceso, conservando en los bajos una sala de espera para los viajeros, inaugurada en agosto de 1973.²⁵¹

Las únicas líneas que no sólo no perdían usuarios, sino que los ganaban, eran las de la costa, en las que se producían grandes aglomeraciones durante el verano. Esta estacionalidad en los tráficos, sin embargo, no les restaban interés, por lo que se solicitaron nuevas líneas en la amplia zona costera en la que AMSA estaba presente. Uno de estos emergentes núcleos turísticos era Orpesa, solicitándose un servicio estival entre el pueblo y la playa como hijuela de la concesión V-254 Castelló-Vilanova d'Alcolea. Le fue adjudicada el 24 de enero de 1972.²⁵² Tres años después, el 25 de noviembre de 1975,²⁵³ se le adjudicó otra hijuela de la misma concesión, entre Benicàssim y el Desert de les Palmes, con circulación estival.

También de carácter veraniego y festivo eran los servicios que, desde 1969 y a lo largo de los años 70, se ofrecieron durante las tardes de los fines de semana a las recién inauguradas discotecas benicenses Alameda y La Viña.²⁵⁴ Servicios inéditos hasta la fecha que mostraban el cambio de hábitos que estaba experimentando la sociedad castellanense, y que permitían a la empresa ampliar su área de actividad y compensar el descenso de los servicios tradicionales.

Por su parte, la inauguración en septiembre de 1969 del Colegio Universitario de Castelló en las instalaciones del Mater Dei resultó un destacado generador de tráfico al que AMSA dio respuesta como recorrido parcial de la línea de Vilanova.

Paralelamente, el 22 de junio de 1971 AMSA adquirió a RENFE las tres cuartas partes de la concesión Castelló-Vinaròs, explotando HIFE la cuarta parte restante. Esta línea había sido adjudicada a RENFE el 21 de enero de 1960, que arrendó su prestación a través de su filial ATCAR.²⁵⁵

En cuanto a la provincia de València, durante los primeros años de la década se resolvieron las adjudicaciones definitivas de las concesiones que ya venía explotando en la zona norte de la capital: el 13 de noviembre de 1971 se le concedió de forma definitiva la línea la Pobla de Farnals-València

²⁵⁰*Mediterráneo*, 8 de junio de 2013.

²⁵¹*Mediterráneo*, 10 de agosto de 1973.

²⁵²*BOE*, 25 de febrero de 1972.

²⁵³*BOE*, 7 de enero de 1976.

²⁵⁴*Mediterráneo*, 21 de junio y 26 de julio de 1969.

²⁵⁵Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 131, Exp. 5849.

(V-2984: V-111) y el 11 de agosto de 1972 la de Massalfassar-València (V-1620).²⁵⁶

En 1978 AMSA, junto con otras operadoras de líneas metropolitanas de València (Autos Vallduxense, Auto Viajes Turia, Manuel Roig y Cía. y Enrique García Soucase) promovieron una unificación de todos aquellos servicios, que dio lugar a la U-323.²⁵⁷ Frustrada finalmente la operación, los problemas organizativos y logísticos que planteaban estas explotaciones, y el descenso en su número de usuarios, hicieron aconsejable su transferencia a otro concesionario, permitiendo a AMSA replegarse y concentrar todas sus actividades en la provincia de Castelló, concretamente en la zona nororiental que prácticamente monopolizaba, con cocheras en Castelló, Vinaròs y Morella.

Por esta razón, a los pocos meses de su adjudicación definitiva, AMSA negoció su traspaso. La Dirección General de Transportes Terrestres autorizó la subrogación de las concesiones Albuixech-València y Massalfassar-València el 15 de febrero de 1974 a favor de Enrique García Soucase,²⁵⁸ y el cambio de titularidad de la de la Pobla de Farnals-València²⁵⁹ a favor de Autos Vallduxense el 15 de diciembre de 1978.²⁶⁰

Otra de las estrategias para mejorar la eficiencia de la empresa y la mejor prestación de los servicios fue la solicitud de unificación de las diversas concesiones que explotaba. En este sentido, el BOP del 29 de marzo de 1977 recoge la petición de AMSA de unificar todas sus líneas en una única concesión U-293. El 31 de enero de 1979 se le adjudicó la concesión V-3286 Castelló-Alcañiz, resultante de dicha unificación. Comprendía los servicios Benicarló-Culla (V-82), la Pobla Tornesa-les Useres (V-94), Cabanes-Empalme (V-183), Castelló-Vilanova d'Alcolea con hijuelas (V-254), Castelló-la Vall d'Alba con hijuelas (V-256), Morella-Vinaròs (V-470), Catí-Vinaròs con hijuelas (V-479), Alcañiz-Castelló (V-499), Peníscola-Vinaròs (V-915), Castelló-Sant Mateu (V-1338), la Salzadella-Vinaròs (V-1403) y Benicàssim Castelló (V-2454).²⁶¹

Como el resto de empresas, la implantación del agente único, suprimiéndose a finales de los 70 la figura del cobrador, fue una medida inevitable de ahorro de personal, quedando para la historia nombres como Eladio Roca, Víctor Royo, Luis Estupiñá, José Vicente Mateu, José Vicente Bellés, Jaime Roger “Cucala” o Juanito Boix. Pese a todo, siguió conservándose el carácter familiar de la

²⁵⁶BOE, 27 de octubre de 1972.

²⁵⁷BOP, 19 de agosto de 1978.

²⁵⁸BOE, 7 de febrero de 1975. Este a su vez las traspasó el 30 de noviembre de 1978 a AVSA (BOE, 26 de octubre de 1979).

²⁵⁹Línea tranviaria operada hasta 1955 por CTFV. Tras la caducidad de esta concesión en 1952, CTFV renunció a la misma, abandonando el servicio, que fue sustituido por autobuses (Hermenegildo Cerezo Rabadán y Empresa Municipal de Transportes de Valencia: *Tranvías, trolebuses y autobuses - la Empresa Municipal de Transportes de Valencia*. EMT, Valencia, 2006, pp. 73-78 y Antonio Doménech Carbó, *Los tranvías de Valencia. Transporte y estructura urbana 1876-1970*, Conselleria d'Infraestructures i Transport, Valencia, 2007, pp. 116-117).

²⁶⁰BOE, 26 de octubre de 1979.

²⁶¹BOE, del 16 de marzo de 1979.

empresa, no registrándose ningún conflicto laboral de relevancia.²⁶²

Tras la gran ampliación de la década anterior, a consecuencia de la adquisición de numerosas líneas, la renovación de la flota durante los años 70 fue mucho más moderada. Sin embargo, ni la problemática de las líneas de interior, ni la crisis económica, ni el alza de los combustibles doblegaron la política de calidad de la empresa en la adquisición de material móvil. Una simple mirada al listado revela que la práctica totalidad de autobuses incorporados a la flota corresponden a las primeras marcas del momento, destacando tanto los carrozados de lujo de Ayats como los autoportantes de Setra-Seida, junto a algunos urbanos y un Pegaso articulado para la línea de Vinaròs.

Reorganizadas sus concesiones, y centralizadas sus actividades en la provincia de Castelló, AMSA pudo afrontar la nueva década con garantías, llevando a cabo una ambiciosa renovación de la flota y reforzando las líneas de mayor tráfico, sin dejar de buscar nuevas oportunidades de negocio. En este último sentido, los viajes para pensionistas y jubilados que comenzó a ofrecer la Seguridad Social a través del entonces Instituto Nacional de Servicios Sociales resultaron de gran interés,²⁶³ ofreciendo nuevos servicios a un área de tanta experiencia como los viajes discrecionales. Por ello, en la Junta General Extraordinaria de 1980 se otorgaron poderes especiales a favor de la mercantil madrileña Viajes Olimpia, S.A. para presentarse a los concursos que a tal efecto convocaba la Seguridad Social.

A lo largo de la década se completa el relevo generacional en el Consejo de Administración, que ya se venía realizando desde el fallecimiento de Manuel Cuevas en 1978. En la Junta General Extraordinaria de 1985 se distribuyeron los cargos, siguiendo en la presidencia José Cuevas Bellés, a pesar de su avanzada edad (91 años). Como vicepresidente fue nombrado Javier Cuevas Bellés, ocupando casi todos los demás cargos los hijos de este: Vicente Cuevas Julve de secretario, Mercedes Cuevas Julve de vicesecretaria y José Manuel Cuevas Julve como vocal. La otra vocalía recayó en José Bellver Frías, por entonces jefe de tráfico.

Tras el fallecimiento en 1988 del presidente y fundador de la empresa, José Cuevas Bellés, se reorganizó de nuevo el Consejo, nombrando presidente a Javier Cuevas Bellés, vicepresidenta Mercedes Cuevas; secretario Vicente Cuevas; vicesecretario José Bellver, y José Manuel y Francisco Javier Cuevas Julve como vocales.

A nivel laboral, la actividad de AMSA se vio alterada, como la del resto de empresas de la provincia regidas por el convenio colectivo, por las huelgas de 1988 y 1990, de seguimiento masivo.²⁶⁴

Por otra parte, en la ya referida Junta General de 1985 se aprobó una ampliación de capital en

²⁶²Testimonio de José Bellver, ex jefe de tráfico, en entrevista oral.

²⁶³BOE, 18 de noviembre de 1978.

²⁶⁴*Mediterráneo*, 29, 30 y 31 de marzo; 2 y 13 de abril de 1988 y 1, 2, 8, 9, 10, 11, 17, 18, 26, 27, 28 de marzo; 6, 11, 12, 13, 15, 16 y 20 de abril; 1 y 18 de mayo y 17 de junio de 1990.

32.400.000 pesetas, representados por 285 acciones al portador (cuatro de 500 pts. Nominales, 88.000, 131 de 10.000 pts. y 62 de 500.000 pts.). Con ello, el capital social ascendió hasta los 48.600.000 pesetas.

Esta operación permitió, entre otras medidas, una considerable renovación y ampliación de la flota a partir de la segunda mitad de la década, con una decena de nuevos urbanos para las concurridas líneas del litoral, que multiplicaron las expediciones, así como una quincena de autocares, para los numerosos servicios escolares y discrecionales que seguía prestando. Estas numerosas adquisiciones (16 sólo entre 1988 y 1989) permitieron rebajar la antigüedad media de la flota, que en 1986 había sido de 15,7 años,²⁶⁵ ajustándose a las nuevas exigencias legales.

La culminación del relevo generacional en el Consejo de Administración tuvo lugar durante los primeros años de la década de los 90. En la Junta del 5 de diciembre de 1991 se reorganizó el Consejo, quedando Javier Cuevas y Vicente Cuevas como presidente y secretario respectivamente, y pasando el resto de miembros como vocales. Tras el fallecimiento en el verano de 1993 del presidente Javier Cuevas se consumó este proceso, acordado en la Junta del 1 de septiembre de 1994, en la que se eligió a Mercedes Cuevas como presidenta, Vicente Cuevas de secretario y José Manuel Cuevas, Francisco Javier Cuevas y José Bellver como vocales, cargos que mantienen en la actualidad. En la misma sesión se cambió la naturaleza de las acciones, que pasaron de ser al portador a ser nominativas, reforzando así la familia su control sobre la sociedad.

La situación financiera de la empresa muestra un incremento progresivo de los ingresos de explotación a lo largo de los 90, pero con un reducido margen de beneficios. Sin duda el esfuerzo llevado a cabo durante la década anterior pasaba factura.

Tabla 25. Ingresos de explotación y resultados de Autos Mediterráneo. Ejercicios 1991-2001 (en euros)

Ejercicio	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ingresos (€)	2.160.200	2.625.470	2.654.873	2.653.057	2.962.409	3.252.059	3.667.865	4.085.547	4.316.460	4.837.800	5.434.331
Resultados (€)	-286.940	85.580	111.629	179.544	382.482	170.868	66.769	72.670	71.340	47.060	65.750

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Las operaciones inmobiliarias permitieron aliviar en parte esta situación: en 1994 el Ayuntamiento acometió una reforma de la plaza Fadrell, construyendo un aparcamiento subterráneo y peatonalizando la superficie de esta plaza, hasta entonces empleada por AMSA como parada de sus líneas. Esta actuación inutilizó en buena medida la antigua cochera, que ahora había quedado emplazada en una zona plenamente céntrica de la ciudad.

Por ello se construyeron, sobre unos terrenos del camino Caminàs propiedad de la familia Cuevas, unas nuevas instalaciones de grandes dimensiones, con garaje cubierto, taller, lavadero y una gran

²⁶⁵ *Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1986.

campa al aire libre, que entraron en funcionamiento en 1997, donde se trasladaron los 60 vehículos que componían entonces la flota. Por su parte la antigua cochera fue derribada aquel mismo año, ampliándose la calle Carcagente y urbanizándose el solar, en el que hoy se alza un hotel, en cuyos bajos permanece aún la oficina de la empresa.²⁶⁶

Gráfico 13. Ingresos de explotación y resultados de Autos Mediterráneo. Ejercicios 1991-2001

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En cuanto a los diversos servicios, los regulares de costa (Castelló-Benicàssim, Vinaròs-Peníscola) siguieron aumentando expediciones y ampliando horarios, lo que hizo necesario reforzar la flota con más autobuses urbanos, dadas las características de estas líneas. Caso similar, pero durante el periodo lectivo, era el de la línea de Borriol, que desde el curso 1982-1983 comunicaba al Colegio Universitario de Castelló, que estrenó una nueva ubicación en la confluencia de la carretera de Borriol y la cuadra del Borriolench. Una línea que experimentó un fuerte incremento en el tráfico, y que también era operada con urbanos.

El 24 de abril de 1995 se inauguró un nuevo itinerario de la línea de Benicàssim por el camino del Serradal,²⁶⁷ y ese mismo verano se estableció un servicio nocturno en la línea de Vil·les.²⁶⁸

Por otra parte, AMSA acabó por entonces de consolidar su presencia en el norte de la provincia, iniciando la prestación del transporte escolar en aquellas comarcas. Para ello tuvo que ampliar considerablemente la flota destinada a la base de Vinaròs, trasladándose a un nuevo garaje de mayor capacidad, sito en la partida Capsades. Asimismo, en 1997 adquirió los derechos y material de la

²⁶⁶ *Mediterráneo*, 2 de abril de 1997.

²⁶⁷ *Mediterráneo*, 24 de abril de 1995.

²⁶⁸ *Mediterráneo*, 26 de julio de 1995.

única concesionaria que seguía explotando una línea regular en el Baix Maestrat: Alcocéber, S.A, siéndole transferida en junio la concesión Alcalà de Xivert-Alcossebre con hijuelas (V-788).²⁶⁹

También absorbió otras pequeñas empresas de aquella comarca: la primera fue la vinarocense Autocares Sebastià, S.L, adquirida en 2000, seguida poco después por Autocars Manolo, de Càlig. Dos años antes de la absorción de Sebastià, Autos Mediterráneo se había hecho cargo del servicio urbano de Vinaròs, contribuyendo a diversificar su área de actividad al incorporar tímidamente los servicios con contrato de prestación, que desarrollaría en los años posteriores.

El 5 de junio de 1998, la antigua concesión V-3286 fue convalidada por la nueva CVCS-105 Castelló-Alcañiz y Castelló-Vinaròs con hijuelas,²⁷⁰ compuesta por 26 líneas que abarcan todo el litoral norte de la provincia y gran parte del Maestrat: Castelló-Morella, Morella-Alcañiz, Albocàsser-Benicarló, Càlig-Benicarló, Culla-Albocàsser, la Pobla Tornesa-les Useres, Cabanes-empalme, Benlloc-la Serra d'en Galceran, Benlloc-Vilanova d'Alcolea, Castelló-Vilanova d'Alcolea, Torreblanca-playa, playa Orpesa-Castelló, Castelló-Torreblanca, Morella-Vinaròs, Canet lo Roig-Sant Mateu, Peníscola-Vinaròs, Castelló-Sant Mateu, Castelló-Borriol, Castelló-Roser, la Salzadella-Vinaròs, Benicàssim-Castelló por Grau y Vil·les, Benicàssim-Castelló por Serradal, Castelló-la Pobla Tornesa, Castelló-Vinaròs y Alcañiz-Castelló. Por su parte, la recién transferida concesión de Alcalà-Alcossebre fue convalidada por la nueva CVCS-101, adjudicada a su favor en la misma fecha.²⁷¹

Todos estos servicios influyeron a la hora de definir la política de adquisiciones de material, con notable presencia de los urbanos y aparición de los primeros autobuses adaptados para personas discapacitadas,²⁷² en respuesta a las nuevas demandas sociales. Si bien el ritmo de adquisiciones de la primera mitad de los 90 fue relativamente moderado, la cifra se disparó a partir de 1995, incorporándose a lo largo de la década más de 70 vehículos, si bien una parte de ellos provenían de las empresas absorbidas.

Frente a la tendencia de etapas anteriores de adquirir autocares de largo recorrido, se optó en esta ocasión, y principalmente a partir de finales de la década, por escoger vehículos más polivalentes y económicos, de tipo interurbano, especialmente aptos para los servicios escolares y las líneas regulares.

La situación de inestabilidad económica puede decirse que perduró hasta el año 2003 aproximadamente, cuando prácticamente se doblaron los beneficios, manteniendo desde entonces

²⁶⁹DOGV, 27 de junio de 1997.

²⁷⁰DOGV, 6 de julio de 1998.

²⁷¹DOGV, 1 de julio de 1998

²⁷²En febrero de 1997 se presentaron cinco nuevos autobuses dotados de piso semibajo y rampa para discapacitados, que se asignaron a las líneas de Borriol, Benicàssim Vinaròs-Peníscola. Para su adquisición la Diputación y la Federación Española de Municipios y Provincias aportaron seis millones de pesetas. *Mediterráneo*, 23 de febrero de 1997. En julio de 1999 llegó el coche nº 183, el primer interurbano dotado de una plataforma elevadora. *Mediterráneo*, 31 de julio de 1999.

unos resultados superiores al millón de euros de beneficios por ejercicio. Su volumen de negocio se mantiene estable por encima de los nueve millones de euros, superándose incluso los diez millones antes que la crisis se hiciera patente. Asimismo, se ha llevado a cabo una dura política de restricción de gastos de personal, reduciéndose la plantilla en prácticamente un tercio desde el año 2000.

Durante esta última etapa de la sociedad se ha consolidado el modelo de negocio que ya se venía configurando en los años anteriores, basado fundamentalmente en la explotación de las concesiones de líneas regulares interurbanas y del servicio de transporte escolar, tanto de los centros públicos a través de la U.T.E. Transporte Escolar Provincia de Castellón como de privados y concertados, representando los servicios discrecionales alrededor de un 20% de su actividad.

Junto a estos servicios citados, se han gestionado también algunos urbanos de poca relevancia y marcada estacionalidad. Se realizan mediante contratos de prestación de escasa entidad pero sin riesgo de viajeros. El primero de ellos fue el de Vinaròs, con dos líneas y circulación todo el año. En 2003 comenzó también a operar el de Peníscola, con dos líneas y circulación estival, hasta que en 2008 pasó a manos de HIFE.²⁷³ También en el verano de 2003 se inició el servicio de forma provisional en Orpesa, hasta que en 2005 se firmó una concesión por cinco años, que fue renovada al finalizar el plazo, aunque en 2016 pasó a manos de otra empresa.²⁷⁴ El que sí se mantiene es el de Benicàssim, inaugurado de forma definitiva en 2004 y de circulación sólo durante el verano.

Este hecho ha repercutido en la configuración de la flota, llegando a representar los autobuses interurbanos y de cercanías más del 40% del total de adquisiciones, que se eleva hasta superar ampliamente el 50% si se incluyen también los autocares no específicos para turismo. Con todo, el periodo que abarca desde el año 2000 hasta la actualidad ha sido, con diferencia, el de mayor ampliación de flota, con más de un centenar de vehículos adquiridos.

Junto con las características citadas anteriormente en cuanto a composición de la flota, hay que destacar igualmente la hasta ahora inédita adquisición habitual –aunque no masiva– de autobuses de segunda mano, especialmente procedentes de las empresas ligadas a la familia Cuevas (Beni Bus y, desde 2003, HICID y ACCSA), entre las que se producen intercambios y adquisiciones conjuntas, como el gran lote de una veintena de autobuses interurbanos Irizar Intercentury de 2005.²⁷⁵

²⁷³*Autobuses & Autocares*, 23 de enero de 2003.

²⁷⁴*Mediterráneo*, 9 de agosto de 2003, 9 de julio de 2005.

²⁷⁵*Autobuses & Autocares*, 30 de mayo de 2005.

Tabla 26. Ingresos de explotación y resultados de Autos Mediterráneo. Ejercicios 2002-2017 (en euros)

Ejercicio	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	5.841.854	6.538.445	6.898.612	7.265.534	7.995.134	8.490.407	9.310.315	9.686.356	10.221.399	10.207.539	9.292.959	9.084.926	9.217.232	8.629.866	9.509.836	9.394.019
Resultados (€)	36.497	85.624	726.793	818.013	985.580	1.018.876	1.011.212	1.292.797	1.590.525	1.408.459	1.062.929	898.251	1.681.657	1.705.529	2.077.383	1.541.606
Plantilla	143	122	105	91	88	88	91	92	90	82	75	70	66	55	54	58

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 14. Ingresos de explotación y resultados de Autos Mediterráneo. Ejercicios 2002-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Las cláusulas contractuales de algunas licitaciones —especialmente las de algunos municipios— y las arriesgadas posturas de otras competidoras marcan un escenario complejo, una situación de incertidumbre con las concesiones prorrogadas y pendientes de licitación pública, que impide afrontar con determinación grandes inversiones en esta materia y planificar a largo plazo, desaconsejando los grandes pedidos y optando por las soluciones más económicas y cortoplacistas. Paulatinamente, a lo largo de las últimas décadas, Autos Mediterráneo ha ido integrándose en un grupo de sociedades ligadas a la familia Cuevas con las que comparten sinergias, como la ya expresada en la gestión de flotas. En 2007 absorbió a la empresa de ambulancias Servicios de Emergencias Médicas de Castellón, S.L., en la que participa casi en un 87% del capital.

Pero sin duda lo más destacado fue la adquisición en 2003 por parte de los hermanos Cuevas del 90% de la, hasta entonces, gran rival en la provincia, HICID —a su vez propietaria de la operadora del servicio urbano castellonense ACCSA—. Esta operación marcó un punto de inflexión en la política de la empresa, permitiendo afrontar conjuntamente grandes inversiones como la gestión de los nuevos proyectos de transporte de la Plana impulsados por la Generalitat, concretamente el Tram. En este sentido, en 2013, ambas mercantiles constituyeron Vía Reservada, S.A., en la que AMSA participa en un 30%.²⁷⁶

En los últimos años ha llevado una política de expansión por nuevas áreas, en una maniobra de posicionamiento ante la inminente salida a concurso de las nuevas concesiones. Así, en noviembre de 2017 se hizo con el control de la valenciana Torres, entrando a formar parte así de la UTE del transporte escolar de la provincia de València, y en 2018 reforzó su presencia en la provincia vecina al adquirir la empresa Ríos. En 2019 ha ampliado su área territorial a la isla de Ibiza, donde ha adquirido la empresa Cosmacar, que a su vez participa también en la sociedad Lucas Costa.²⁷⁷ Asimismo, ha reforzado su actividad en el ámbito del transporte escolar de centros privados, consiguiendo en los últimos años diversos nuevos contratos.

Autos Vallduxense, S.L. (AVSA)

Fecha constitución: 15 de noviembre de 1921

Domicilio social: Polígono Industrial Belcaire, la Vall d'Uixó

Página web: www.autosvallduxense.com; www.avsa.es

Descripción:

Sociedad vallduxense participada en un 55% por el Grupo Transvía a través de Autocares Herca, que entró a formar parte de su capital tras la ampliación acordada en el Consejo de Administración de septiembre de 2014. Desde el 30 de junio de 2015 la empresa ha adoptado la forma jurídica de

²⁷⁶*Mediterráneo*, 31 de agosto de 2003.

²⁷⁷*Mediterráneo*, 13 de marzo de 2019.

sociedad limitada, como el resto de empresas del grupo. Su actual administrador único es Salvador Nabas Beltrán.

Su capital social asciende a 243.542 €, y su cifra de negocio en el ejercicio de 2017 ha sido de 4.097.332 €, con unos resultados de 360.918 euros de beneficios. Participa en el 6% de la U.T.E. Transporte Escolar Provincia de Castellón, en la Sociedad de Garantía Recíproca de la Comunidad Valenciana y en la U.T.E. Autocares Roymar y Otros, adjudicataria de tres lotes de transporte escolar de la provincia de València.²⁷⁸

Autos Vallduxense opera el transporte regular en dos concesiones, una en la provincia de Castelló (CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-València, con siete líneas) y otra en la de València (CVV-256 València-Sagunt, con otras siete líneas), integrada esta última en la Entitat del Transport Metropolità con la marca Metrobús, así como el transporte urbano de las localidades de la Vall d'Uixó, Sagunt, Massamagrell y Puçol. Junto a estos realiza el transporte escolar, en gran parte a través de la U.T.E. Transporte Escolar Provincia de Castellón, suponiendo esta actividad el 25% de su facturación, y, en menor medida, algunos servicios discrecionales, que representan escasamente un 5% de la facturación.

El grueso de su actividad actual (60%) corresponde, pues, a los servicios regulares, explotando más de 20 líneas interurbanas, con un tráfico de algo menos de 800.000 usuarios anuales. Por concesiones:

CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-València:²⁷⁹

- Línea 1: la Vall d'Uixó-València
- Línea 2: Torás-Castelló
- Línea 3A: Castelló-Viver-Teruel
- Línea 3B: Orpesa-Castelló-Viver-Teruel
- Línea 4: la Vall d'Uixó-Castelló
- Línea 5: la Vall d'Uixó-Playa de Xilxes
- Línea 6: la Vall d'Uixó-Playa de Moncofa
- Línea 7: Segorbe-Teruel

Estas líneas se concretan en los siguientes servicios:²⁸⁰

- L320 la Vall d'Uixó-València (cinco expediciones de ida y vuelta los días laborables, dos los sábados y una los domingos).
- L322 Torás-Castelló (una expedición diaria de ida y vuelta los martes y viernes laborables).

²⁷⁸DOGV, 19 de mayo de 2008.

²⁷⁹DOGV, 1 de julio de 1998, modificado el 14 de junio de 2001, 10 de julio de 2006 y 26 de noviembre de 2013.

²⁸⁰"Horarios", Autos Vallduxense, S.L., [en línea].

- L323 A Castelló-Teruel (una expedición diaria de ida y vuelta los viernes y domingos).
- L323 B Orpesa-Castelló-Teruel (circula sólo en verano)
- L324 Castelló-la Vall d'Uixó (once expediciones de ida y vuelta los días laborables, tres los sábados y dos los domingos).
- L325 la Vall d'Uixó-Playa de Xilxes (circula sólo en verano)
- L326 la Vall d'Uixó-Playa de Moncofa (circula sólo en verano)

En total 556,374 kilómetros de líneas, con 466.893 km recorridos y 13.458 horas anuales de conducción.²⁸¹

En cuanto a la concesión CVV-256, consta de las siguientes líneas:²⁸²

Línea 1: València-el Puig-Puçol

Línea 2: La Magdalena de Massamagrell-Playa Pobla de Farnals

Línea 3: Massamagrell-Nàquera-Serra

Línea 4: València-Playas-el Puig

Línea 5: València-Playa de la Pobla de Farnals-la Pobla de Farnals

Línea 6: València-Vinalsa

Líneas 7-11: València-el Port de Sagunt (por varios itinerarios)

Líneas 12-13: Sagunt-el Port de Sagunt (por varios itinerarios)

Línea 14: Les Valls-Canet-el Port de Sagunt

Línea 15: El Port de Sagunt-Gilet-Sant Esperit

Línea 16: Sagunt-Playa de Canet-Urbanización de Corinto

Que se traducen en los siguientes servicios:²⁸³

- L110 Puçol-València (dos expediciones de ida y tres de vuelta los días lectivos).
- L112 València-Playas-el Puig (once expediciones de ida y vuelta los días laborables, cinco los sábados y dos los domingos)
- L115 Port de Sagunt-València (hasta 29 expediciones de ida y vuelta los días lectivos, trece los sábados y siete los domingos).
- L310 les Valls-Sagunt (una expedición de ida y vuelta los días laborables).
- L335 Bus Nit Playa Canet-València (cuatro expediciones de ida y vuelta los fines de semana).

Con un total de 484,083 kilómetros de líneas, 1.544.225 km recorridos y 57.226 horas anuales de

²⁸¹Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 142.

²⁸²DOGV, 14 de marzo de 2003.

²⁸³"Horarios", Autos Vallduxense, S.L., [en línea].

conducción.²⁸⁴

En cuanto a los urbanos, opera un total de seis líneas (dos de la Vall d'Uixó, dos de Sagunt y una en Puçol y Massamagrell), difiriendo estos servicios respecto a los interurbanos en que no se prestan por cuenta y riesgo de la empresa, sino mediante un contrato de cobertura de gestión con los respectivos ayuntamientos, que cubre el déficit de explotación.

Para la prestación de todos estos servicios, AVSA dispone de una flota de 41 vehículos y de una plantilla de 64 trabajadores en 2017.

*Historia:*²⁸⁵

Se constituyó esta sociedad anónima el 15 de noviembre de 1921 en la Vall d'Uixó ante el notario Francisco Badenes Soler. Su principal impulsor fue Silvestre Segarra Aragó, acompañado de Demetrio García García y Vicente Porcar Ribelles, estando también presentes en su constitución el párroco Santiago Obón Troncho, el concejal Joaquín París García, Ismael Llopis Arnau, Luis Rebullida Pastor (que desde agosto de aquel mismo año llevaba explotando la línea la Vall d'Uixó-Castelló), el alcalde Fernando Bovaira Segarra, el concejal Francisco Ten Gregori y José Segarra Serrano. El capital social inicial fue de 100.000 pesetas, repartidas en acciones de 100 pesetas cada una, repartidas entre 285 vecinos de la Vall y la mercantil Silvestre Segarra e Hijos, no pudiendo acumular cada socio más de 50 acciones.

Su primer Consejo de Administración fue presidido por Joaquín París García; designándose como vicepresidente a Santiago Obón; tesorero, el exalcalde Demetrio García; secretario Vicente Porcar y vocales Salvador Rebullida e Ismael Llopis. El objeto inicial de la nueva sociedad fue «establecer un servicio público de autos-ómnibus y autocamiones desde Vall de Uxó a Chilches, Nules y Castellón»,²⁸⁶ adquiriéndose para tal fin el ómnibus Hispano-Suiza CAS-155 del socio Luis Rebullida por 35.000 pesetas. El 16 de noviembre, el Gobierno Civil le autoriza la prestación de servicio en las líneas la Vall-Xilxes y la Vall-Castelló, tras su cesión por parte de Luis Rebullida.

De esta manera, a lo largo del mes de diciembre de 1921 y del siguiente año 1922 se contratan los primeros trabajadores, se arrienda un local en la plaza Castelar nº 1 (entrada por San Cristóbal) y se adquieren tanto los seis primeros autobuses (cinco Hispano-Suiza y un Packard) como los derechos del servicio de coches de tracción sangre de la Vall d'Uixó, incorporándose los cocheros a la empresa. El 8 de abril de 1922 se pone en funcionamiento una línea a la estación de les Valls, y el 20 de julio la conducción de correo a la estación de Nules, comunicando de esta manera la Vall d'Uixó con el ferrocarril.

²⁸⁴Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*, p. 142.

²⁸⁵Salvo que se indique específicamente lo contrario, todos los datos expuestos están extraídos de Ernest Nabàs Orenga, *Un segle d'Autos Vallduxense*.

²⁸⁶Nota simple informativa de Autos Vallduxense, S.L., RMC, Tomo 663, Sección 8, Libro 230, Hoja CS3646.

Tabla 27. Flota de AVSA de preguerra

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
1	CAS-155	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	24	1922 (1921)	L. REBULLIDA
	CAS-175	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	25	1922	
	CAS-184	HISPANO-SUIZA 15/20 HP	14	1922	
	CAS-285	HISPANO-SUIZA 40/50 HP	54	1923	
	CAS-610	HISPANO-SUIZA 30/40 HP PRADES	35	1924	J. PARIS
S/N	CS-1352	FIAT 14 HP TORPEDO	6	1927	
	CS-1664	HISPANO-SUIZA 22 HP	39	1929	
	V-9374	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	30	1929	
	CS-2088	UNIC 17 HP	25	1930	
11	CS-2413	CHEVROLET 20 HP	19	1931 (1931)	EX AMSA
	CS-2425	GMC 24 HP	25	1931	DOBLE PISO
	CS-2681	HISPANO-SUIZA 35 HP MONTÓ	52	1933	
12	CS-2918	GMC 22 HP	20	1934 (1933)	
14	CS-3357	MERCEDES-BENZ 34 HP	35	1936 (1934)	
20	CS-2901	GMC 24 HP	22	1934	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Censos electorales, AHCCCS; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Caja 294, Fondo DGT, Caja 294; Ernest Nabàs Orega, *Un segle d'Autos Vallduxense*. Elaboración propia.

El balance de ese año se cierra con una facturación de 145.100,25 pesetas, y unos beneficios de 9.533 pts, pudiéndose repartir el primer dividendo (del 4%) en 1923. Sin embargo, la ampliación de la flota hizo ya necesaria la petición de créditos bancarios al Sindicato Agrario de San Isidro, al Banco de Valencia y al Banco Español de Crédito. Gracias a ellos se adquieren nuevos vehículos. En 1925, en la Junta general del 22 de septiembre, se acordó la modificación del artículo 4º de sus estatutos, de manera que la sociedad se constituyó por tiempo indefinido. Con unos beneficios aquel año de más de 20.000 pesetas, se acordó también la construcción de unas nuevas instalaciones, adquiriendo diversos solares e inmuebles en la carretera de Xilxes (actual calle Jaume I esquina Benigafull), sobre los que se alzaría un emblemático edificio popularmente conocido como “el Garaig”. Allí se trasladó la sede social de la compañía en 1928.

El 22 de febrero de 1927 la Junta Central de Transportes, en aplicación del Real Decreto de 1924, adjudicó a AVSA en exclusiva por 20 años la concesión de la línea Vall d'Uixó-Castelló; el 3 de julio de 1928 la de Vall d'Uixó-València y el 30 de enero de 1929 la de la Vall d'Uixó-Moncofa.²⁸⁷

²⁸⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 236, Exp. 53 C7.

En esos años se remodela el coche nº 1 y se adquieren dos turismos (un Fiat y un Chevrolet) para el servicio de taxis, para los que AVSA es autorizada en noviembre de 1927.²⁸⁸

En 1930 se reorganizó el consejo, resultando elegido presidente Juan Bautista Nabás Ribelles, Fausto Borgoñón García de vicepresidente, Vicente Porcar Ribelles como secretario; Ismael Llopis de tesorero y José Segarra Serrano y Ernesto Nabás Ribelles como vocales. Fueron estos los hombres que guiaron la empresa durante los años de la república y los primeros meses de la guerra. Dos meses después, el 2 de octubre, el presidente Juan Bautista Nabás fue asesinado junto con el ex-presidente Joaquín París y los antiguos dirigentes Salvador Orenga, Fernando Bovaira y Joaquín Nebot.

Durante la corta presidencia de Juan Bautista Nabás se inauguró otra línea a Viver aquel mismo año, por Jérica y Segorbe. Para atender a estos nuevos tráficos, durante los primeros años de la década se adquieren varios ómnibuses, rotulándose el nº 17 en 1932. En el momento de estallar la guerra, disponía de 25 empleados y 14 vehículos (11 autobuses, dos taxis y un camión). El balance de esos años deparó en 1932 un beneficio de 208.668 pts, que se redujo en 1935 a 9.658. Por facturación, AVSA recaudó en 1933 244.225 pesetas y 240.427 el siguiente ejercicio, consolidándose aquel año como la segunda empresa de transporte de viajeros de la provincia, aunque a mucha distancia de HIFE, que sextuplicaba su recaudación respecto a la vallduxense.²⁸⁹

Tabla 28. Recaudación de AVSA en 1933 y 1934, por tipo de transporte

Año	1933		1934	
	Viajeros	Mercancías	Viajeros	Mercancías
Recaudación (pts.)	235.593,6	8.631,25	231.995,6	8.431,75

Fuente: *Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934*, AHCCCS. Elaboración propia.

En agosto de 1936, AVSA, junto con otra emblemática compañía vallduxense como Calzados Segarra,²⁹⁰ quedaron bajo control obrero a través del Comité del Frente Popular, integrado por fuerzas de la UGT y CNT. El presidente del comité de confiscación fue Manuel Bonig Mangriñán y el secretario José Font Bonig, que gestionaron la empresa de una manera escrupulosa. Se mantuvieron todos los servicios regulares hasta 1937, cuando se suspendió el de Viver. El balance de 1936 revela un beneficio de 9.685 pts, adquiriéndose en 1937 un ómnibus a la Hispano de Fuente En Segures.

En 1938 se fue interrumpiendo el servicio en el resto de líneas, empezando por la de València, limitándose su recorrido hasta Xilxes, y siguiendo por las de Castelló y Moncofa. Algunos vehículos fueron confiscados y destinados al frente (el 11 y 12 al de Teruel, donde fue ametrallado

²⁸⁸H. de C, 1 de diciembre de 1927.

²⁸⁹*Memoria Anual 1933, Memoria Anual 1934 y Memoria Anual 1935*, AHCCCS.

²⁹⁰AVSA y Silvestre Segarra e Hijos S. R.C. eran, en la década de los 30, las únicas sociedades existentes en la Vall d'Uixó, según el censo de Contribución Industrial de 1934, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 877 Exp 124.

el primero; el 14 también a Teruel, con la *Columna de Ferro*, y el 7 a Alcoi). El “Garaig” de la carretera de Xilxes fue asimismo bombardeado, destruyéndose prácticamente todo el edificio y algunos de los vehículos allí aparcados, como el coche nº 2. En junio de 1938, con el frente estabilizado en Nules, se suspendieron todas las actividades.

Acabada la guerra, a lo largo de mayo de 1939 se iniciaron las primeras gestiones para reanudar la actividad tanto de AVSA como de otras empresas locales. El 8 de junio de 1939 se celebró una junta extraordinaria con Fausto Borgoñón como presidente interino, recuperando sus cargos los consejeros supervivientes. En dicha junta se proclamó presidente por aclamación Ernesto Nabás Ribelles, cargo que conservaría hasta 1969.

Nabás fue el encargado de llevar a cabo los trabajos de reconstrucción de la sociedad. Entre ellos cabe destacar las obras de reedificación del “Garaig”, el rescate y recuperación de los vehículos dispersos y su reparación, la rehabilitación de los títulos y la readmisión del personal, excepto de aquellos que fueron depurados en aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas de 9 de febrero de 1939. Para todo ello se solicitaron créditos, especialmente al Banco Central.

Con todo ello, en 1940 AVSA pudo reiniciar la actividad, con siete conductores, cuatro cobradores y once vehículos en diverso estado de funcionamiento. Con ellos se fue restableciendo paulatinamente el servicio a Castelló (1940), València (1944), las estaciones de Moncofa y Nules (1940) y Viver (1942), una línea esta última especialmente complicada por la presencia del maquis en algunas zonas de su itinerario.

En la Junta General del 11 de febrero de 1940 resultó elegida una nueva junta directiva, presidida por Ernesto Nabás Ribelles y formada por Fausto Borgoñón García, Ismael Llopis Arnau, Vicente Porcar Ribelles José Segarra Serrano y Manuel Adrián García.²⁹¹ Años duros, de carencias, sobre todo de neumáticos y carburantes. La escasez de recursos era general, y obligaba a recarrozar y reconstruir vehículos a partir de componentes sueltos o a instalar gasógenos en la mayoría de coches, aunque todo ello no impidió que el servicio se tuviera que interrumpir frecuentemente en casi todas las líneas debido a la falta de neumáticos. Tal era la situación que tenían un mecánico que se encargaba de coser a mano los parches con los que remendaban unas cámaras apuradas hasta el extremo.

Pese a todo, la situación fue recuperando muy lentamente la normalidad. La junta de 1942 acordó el reparto del dividendo correspondiente a aquel ejercicio y al anterior, que fue de 6.000 y 3.000 pesetas respectivamente. La de 1943 ya se pudo celebrar en el nuevo garaje rehabilitado, adquiriéndose aquel año cuatro vehículos para su carrozado (dos usados y dos bastidores nuevos); el año anterior se había empezado a pagar la extra de Navidad.

Junto con las líneas regulares, AVSA realizó también durante la postguerra algunos servicios

²⁹¹Composición de la junta directiva de AVSA en 1941, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342 Exp. IA-42.

discrecionales. Según consta en el AHPC, entre 1943 y 1949 le fueron autorizados los siguientes:

Tabla 29. Autorizaciones de servicios discrecionales de AVSA. Años 1943-1949

COCHE	ARRENDATARIO	DESTINO	AÑO
CS-3644	EDUCACIÓN Y DESCANSO (LA VALL D'UIXÓ)	CASTELLÓ	1943
CS-3792	PARROQUIA LA ASUNCIÓN (LA VALL D'UIXÓ)	BENICÀSSIM	1946
CS-3357	PARROQUIA LA ASUNCIÓN (LA VALL D'UIXÓ)	BENICÀSSIM	1946
CS-2681	CAF VILLARREAL	TERUEL	1949

Fuente: Autorizaciones de servicios discrecionales, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-25 bis.

En 1945 se renovó parcialmente el consejo, sustituyendo Arcadio García París y Ricardo Portalés Bel a los cesantes Fausto Borgoñón y Emilio Bernús. En 1947 se organizaron las categorías laborales de la empresa y sus retribuciones, y se dotó de uniforme a todo el personal de servicio. Pero el hecho más destacado de la segunda mitad de los 40 fue la ampliación de capital en un millón de pesetas acordada en la junta general de 1949. Dicha ampliación se realizó mediante la emisión de mil acciones de mil pesetas nominales, quedándose en cartera sólo 32. Con ello, AVSA alcanzó un capital social de un millón cien mil pesetas.

El gran aumento de viajeros experimentado a lo largo de los años 50 y la consiguiente ampliación de servicios y salidas, permitió y obligó una significativa renovación y ampliación de la flota durante aquellos años, sufragada en parte por el aumento de los ingresos y, fundamentalmente, por dos ampliaciones de capital. La primera de ellas de dos millones de pesetas, acordada en la junta general de 1951, y que se llevó a cabo en las mismas condiciones que la anterior, siendo suscrita íntegramente por los accionistas de la primera serie. La segunda se acordó en 1955, y fue en esta ocasión de un millón y medio de pesetas.

Se multiplicaron los ingresos, pero también lo hicieron los gastos, por las continuas adquisiciones de material móvil (un chasis Pegaso rondaba el medio millón de pesetas), los crecientes costes de personal (350.000 pesetas en 1956) y la competencia de los mejorados servicios de Renfe en las líneas con parte del itinerario coincidente.

De esta manera, AVSA fue consolidando su presencia en la Plana Baixa y el Alto Palancia, con las líneas la Vall-Playa de Moncofa y la Vall-Jérica, ambas en 1955. En 1952 solicitó la línea entre la Vall d'Uixó y Soneja, por Azuébar, el empalme de Chóvar y Alfondeguilla, como hijuela de la línea Vall d'Uixó-Castelló. Fue autorizada provisionalmente hasta la adjudicación del servicio hasta Segorbe.²⁹² En cambio, se le denegaron las solicitudes para establecer una línea entre Castelló, la Vall, Segorbe y Teruel;²⁹³ y otra entre la playa de Moncofa y València.²⁹⁴

²⁹²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 79, Exp. 5501.

²⁹³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 174, Exp. 6157.

²⁹⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 143, Exp. 5930.

Tabla 30. Flota AVSA en 1961

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
	CAS-610	HISPANO-SUIZA 30/40 HP PRADES	24	1928
	V-9374	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	30	1929
	CS-2425	GMC 24 HP	25	1931
11	CS-2681	HISPANO-SUIZA 35 HP MONTÓ	52	1933
12	CS-2918	GMC 22 HP	25	1934
14	CS-3357	MERCEDES-BENZ 34 HP	35	1936
	V-17497	GMC 26 HP	30	1939
	CS-3773	FORD 25 HP	27	1940
	CS-3792	FORD 25 HP	22	1941
	CS-4390	SEDDON	31	1951
	CS-4393	SEDDON	30	1951
	CS-4423	PEGASO	40	1952
	CS-4491	PEGASO PRADES	40	1953
	CS-4519	LEYLAND COMET	34	1953
	CS-5120	PEGASO	40	1955
	CS-5511	PEGASO	40	1955
	CS-7343	LEYLAND COMET	37	1956
	CS-11442	PEGASO	42	1958
	CS-12911	PEGASO Z-404	40	1958
	CS-15369	PEGASO Z-404	42	1959
	CS-16527	PEGASO 6040	41	1960
	CS-17551	PEGASO 6040	40	1960
	CS-17552	PEGASO 6040	40	1960
	CS-18801	PEGASO 6040	41	1961
	CS-18819	PEGASO 6040	41	1961
	V-9269	DODGE TAXI	4	1944 (1929)
	CS-3644	CHEVROLET 22 HP	CAMIÓN	1939(**)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

(**) Dado de baja por JPT en 1942, figura en registros de Hacienda de 1961 (AHPC, Fondo Hacienda, Libro 277).

Fuente: Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda Caja 3975; ARV, Fondo DGT, Cajas 291, 294 y 561; fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

La ampliación del material móvil comenzó a hacer insuficiente la capacidad del histórico “Garaig”,

por lo que en 1953 se adquirieron unos terrenos en la avenida Corazón de Jesús para la futura construcción de un taller y estación de autobuses, que no estarían definitivamente acabados hasta dos décadas después. Disponía también de un garaje en Viver, en el km. 30 de la carretera Canales-Jérica.

La nueva década de 1960 supuso para la compañía una época de consolidación en las zonas en las que ya operaba y de crecimiento especialmente por el Alto Palancia. En esta comarca en concreto, los primeros intentos de expansión se produjeron en 1962, cuando solicitó las líneas Gátova-Almedíjar y Gátova-Castelló,²⁹⁵ que completaban la oferta de la empresa, pero fue la absorción de una pequeña concesionaria lo que preludió el gran desarrollo que experimentaría posteriormente.

En 1961 explotaba las concesiones la Vall d'Uixó-València de 45 km (V-2465; cs-v-93); Castelló-la Vall d'Uixó, con hijuela por la Vilavella, de 25 km; Jérica-la Vall d'Uixó de 45 km; la Vall d'Uixó-Soneja por Azuébar de 20 km; y la Vall d'Uixó-playa de Moncofa de 9 km. Pagaba por ellas 1.440 pts de impuesto industrial, cifra a la que habría que sumar las 49.000 pesetas por los 25 autobuses que componían la flota (tabla 30), con una capacidad total de 900 plazas y una antigüedad media de 12 años.²⁹⁶

El referido periodo de crecimiento puede afirmarse que se inició aquel 1961, con una nueva ampliación de capital de dos millones y medio de pesetas, junto con otra discrecional de la misma cantidad, seguido de una más acordada en la junta de 1963, en esta ocasión de cinco millones de pesetas, destinada en gran parte a la adquisición de la empresa de Martínez Segarra, de Viver. En 1968 se acordó otra, por la misma cantidad.

Sin embargo, todo ello no supuso que AVSA pudiera renunciar a las operaciones de crédito para afrontar las inversiones, especialmente las de material móvil por su elevado coste. En 1963, contaba con una flota de 23 vehículos.²⁹⁷ Se adquirieron durante esos años numerosos autobuses.

Se reforzó el servicio en las líneas de Castelló (donde de adquirió en 1967 un inmueble en la avenida del Rey nº 114 para oficina y sala de espera) y se consolidó la presencia en el Alto Palancia con la adquisición, en diciembre de 1964, de la concesión y el material de la línea Bejís-Estación de Jérica, de Francisco Martínez Segarra, que amplió al año siguiente con los servicios Jérica-Viver,²⁹⁸ Gátova-Segorbe y Almedíjar-Segorbe. Por la Plana Baixa, estableció un servicio los domingos y festivos a les Coves de Sant Josep, inició el servicio para los trabajadores de Pascual Hermanos, de Almenara, y se le adjudicaron las nuevas líneas Moncofa-Xilxes (1964) y Xilxes-Playa (1965), y ese mismo año otra entre la Vall y el Port de Sagunt, por Almenara y Canet.²⁹⁹ En 1966 adquirió la

²⁹⁵Solicitudes de nuevas líneas, en AHPC, Fondo Transportes,, Caja 5409, Carpeta AVSA.

²⁹⁶Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda Caja 3975.

²⁹⁷*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

²⁹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 315 Exp. 7115.

²⁹⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061 Caja 345 Exp. 7330.

concesión Nules-València, de Juan Hernández Aguilar;³⁰⁰ en 1968 se le adjudicó la línea Nules-Playa, y al año siguiente la de Almenara-Playa de Casablanca.

Junto a estas líneas, se solicitaron otras que no llegaron a materializarse y que trataron fundamentalmente de reforzar las conexiones entre la Vall y su comarca: la Vall d'Uixó-Onda, por Betxí y la Vall d'Uixó-Borriana, ambas solicitadas en 1960. La Vall estaba por entonces convirtiéndose en un importante núcleo generador de tráfico, especialmente por la presencia del Instituto Laboral y el establecimiento en la localidad de diversos profesionales liberales.³⁰¹

Se daba así respuesta a la creciente demanda de tráficos a las playas, y se continuaba la política de la empresa de reforzar y aumentar sus actividades en València, previendo la ya irreversible inclusión de la Vall d'Uixó y su comarca en el área de influencia de la capital valenciana.³⁰² Se aumentó asimismo el número de expediciones en la línea de València, pese a que en 1962 se tuviera que abandonar la estación de autobuses de la calle Xàtiva. Para evitar el perjuicio que eso supuso, se habilitó junto con la empresa Furió un local en la calle Bailén como despacho provisional hasta la inauguración de la actual estación central. También hubo un intento de expansión hacia Aragón, solicitando en 1969 el establecimiento de una línea entre Aliaga y València, que no llegó a realizarse.³⁰³

En la junta general de 1969, el presidente Ernesto Nabás Ribelles presentó definitivamente su dimisión, siendo relevado por Juan Bautista Nabás García, que el año anterior había asumido la vicepresidencia. Junto con la del presidente saliente, se aceptó la renuncia de otros miembros del consejo, renovándose parcialmente el mismo con un nuevo vicepresidente, Salvador Nabás Orenga, que fue nombrado también gerente, Ricardo Portalés Romero (secretario) y Demetrio García Esbrí (vocal). Se cerraba así una larga etapa de consolidación y crecimiento y se culminaba una década, que había dejado las siguientes cifras: contaba por entonces la empresa con 54 empleados (25 conductores, 19 cobradores, 8 mecánicos y dos administrativos) y 31 autobuses (24 Pegaso y 2 Leyland) que recorrían 750.000 kilómetros anuales y transportaban a más de un millón de viajeros. Los 70 fueron una década de cambios en múltiples aspectos, marcada por el descenso de viajeros en las líneas regulares, el auge de los discrecionales, la reestructuración de líneas y la expansión por la provincia de València, que fueron afrontados por un Consejo de Administración en buena parte renovado.

La nueva presidencia tuvo también que abordar unas duras negociaciones con los trabajadores por desavenencias respecto al cómputo y retribución de las horas extraordinarias y atrasos, que se resolvió en 1971 tras la mediación de la Delegación de Trabajo. Durante los siguientes años el

³⁰⁰BOE, 6 de agosto de 1966.

³⁰¹Justificación de la solicitud de nuevas expediciones, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta AVSA.

³⁰²Javier Soriano Martí y Raül Pons Chust, "Entorno geográfico de Castelló", en Inmaculada Aguilar (Coord.), *Castellón, un territorio en comunicación*, p. 24.

³⁰³Solicitud de una línea entre Aliaga y Valencia, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409 Carpeta General.

Consejo de Administración experimentaría algunas leves modificaciones, creándose en 1975 la figura del director gerente y eligiéndose como presidente, en 1977, a Arcadio García Sanz.

Ya por esas fechas se percibió un descenso del número de usuarios de las líneas regulares, especialmente en la de València, que se atribuyó en este último caso a la ubicación de la nueva estación central, alejada del centro. Este descenso de usuarios, unido a los cambios en la estructura de las líneas del área metropolitana, así como la transformación y expansión urbana que se venía experimentando, llevaron a AVSA, junto con otras operadoras de líneas metropolitanas (Auto Viajes Turia, Manuel Roig y Cía, Enrique García Soucase y Autos Mediterráneo) a tramitar una unificación para todos aquellos servicios, que dio lugar a la U-323.³⁰⁴ Frustrada finalmente la operación, AVSA llevó a cabo una política de expansión por el corredor norte de València, adquiriendo entre 1978 y 1980 diversas concesiones en esa provincia, coincidentes con el itinerario que ya explotaba entre la Vall y València:³⁰⁵

Tras diversos estudios, en 1977 se adquirieron las empresas de Enrique García Soucase y de Manuel Roig. El primero era concesionario de las líneas Puçol-València (V-1684; V-68), Albuixech-València con hijuela (V-837) y Massalfassar-València, con prolongación a la playa de Massalfassar (V-1620; V-61), que le fueron transferidas en 1978;³⁰⁶ el segundo operaba la concesión el Puig-València (V-962; V-20), transferida a favor de AVSA en 1979. También le fue transferida la última concesión que Autos Mediterráneo explotaba en la provincia de València, la de la Pobra de Farnals-València (V-2984; V-111).

Esta fase de expansión por la vecina provincia culminó al año siguiente, 1980, con la adquisición de Auto Viajes Turia, S.L., que explotaba las líneas Massamagrell-Serra (V-2615; V-99), Sagunt-València (V-1448; V-48 y V-1449; V-49), Benavites-València (V-1994; V-79) y Port de Sagunt-València (V-1216; V-36), con hijuelas.

En cuanto a la provincia de Castelló, en 1974 se le adjudicó la prolongación Bejís-Torás,³⁰⁷ aunque también se tuvo que solicitar a la Administración la reducción de expediciones en las líneas de interior, cada vez con menor demanda por el auge del automóvil particular y el éxodo rural. Fue el caso de servicios como los de Segorbe o Jérica.

Paralelamente al descenso del tráfico en los servicios regulares, se iniciaron los de transporte escolar³⁰⁸ y se empezó a experimentar un cada vez mayor incremento de los discrecionales, como ya se hizo notar en la junta general de 1974. Esta circunstancia obligó a reorientar la actividad de la sociedad hacia este tipo de servicios, aumentando el número de autocares al tiempo que se afrontaba la necesaria renovación de la flota de urbanos y suburbanos, así como la absorción de otras

³⁰⁴BOP, 19 de agosto de 1978.

³⁰⁵Testimonio de Salvador Nabas Orenga, ex presidente de AVSA, en entrevista oral.

³⁰⁶BOE, 26 de octubre de 1979.

³⁰⁷BOE, 22 de enero de 1975.

³⁰⁸Entre el Barrio del Mar de Almenara y Almenara, en 1967 (BOP, 14 de enero de 1967).

empresas locales dedicadas a esta actividad, como la de Agustín Parra García, que atravesaba por importantes dificultades.

Asimismo se adquirió una parcela de 4.000 m² en “els Poalets” para la construcción de un taller, que fue inaugurado en 1974, y se iniciaron las obras de la nueva cochera de la compañía en el solar que esta poseía en la avenida Corazón de Jesús desde 1953, ampliado con la compra en 1975 de un inmueble contiguo. Las nuevas instalaciones entraron en servicio en 1978, trasladándose allí la sede social en 1980. En 1979 se adquirió también un local en Sagunt.

Todo ello supuso un gran esfuerzo en una época económicamente convulsa, con el descenso de ingresos por los servicios regulares, la crisis económica, el incremento del precio de los combustibles y la inflación disparada, así como la suspensión de pagos en 1976 de la empresa Segarra, de traumáticas consecuencias para la Vall d'Uixó. La combinación de todas estas circunstancias hizo que AVSA tuviera que adoptar diversas medidas para garantizar su viabilidad: enajenación de inmuebles (el antiguo “Garaig” en 1979), solicitud de diversos créditos, reducción de expediciones en líneas de débil tráfico (en 1976 y 1979), ampliación de capital hasta los seis millones en 1976, reducción de personal (supresión de la histórica figura del cobrador en 1975,³⁰⁹ jubilaciones anticipadas en 1979), o el intento del Consejo en 1977 de unificar el convenio de personal y regirse toda la empresa por el de València (menos favorable para los trabajadores que el de Castelló), que no se llevó a cabo por la oposición de la plantilla.

Pero sin duda el principal interés de la empresa fue la búsqueda de una mayor eficiencia en la prestación de los servicios, para lo que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 24 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera del 9 de diciembre de 1949, en 1974 se solicitó al Ministerio la unificación de las concesiones que por entonces operaba. Esto permitiría una explotación más racional, empleando menos material móvil y ofreciendo un mejor servicio, todo con un menor gasto de explotación.

La primera de las unificaciones concedidas fue la U-247 Castelló-Torás-València, el 30 de noviembre de 1978.³¹⁰ Unificaba los servicios la Vall d'Uixó-Playa de Moncofa con hijuela (V-791), Jérica-la Vall d'Uixó con hijuelas (V-909), la Vall d'Uixó-València con hijuelas (V-1117), Castelló-la Vall d'Uixó con hijuela (V-1397), Nules-València con hijuela (V-1431), Bejís-estación de Jérica con prolongación a Torás (V-1564), Castelló-Segorbe con hijuela (V-2140) y la Vall d'Uixó-Port de Sagunt (V-2465). Esta unificación dio lugar a la concesión V-3385 Bejís-Castelló-la Vall d'Uixó-València, adjudicada definitivamente el 13 de julio de 1982. La U-323 por su parte, que incluía los nuevos tráficos del área metropolitana de València, ahora operados por AVSA, se acabó integrando en la anterior concesión.

³⁰⁹Fueron muy populares cobradores como Enrique Segarra Arnau, Paulino Mingarro Roig o el hijo de este Paulino Mingarro Arnau. Del señor Mingarro Roig se encuentra una necrológica en *Mediterráneo*, 2 de julio de 1966.

³¹⁰*BOE*, 20 de enero de 1979.

Autos Vallduxense iniciaba la nueva década bajo la breve presidencia de Arcadio García, continuando la ambiciosa -pero también arriesgada- política de expansión por el corredor norte valenciano. Un periodo de cambios en el accionariado y en la manera de gestionar la empresa, cuyo centro de operaciones se fue desplazando cada vez más hacia el Sur. Las tensiones entre los accionistas aumentaron: en la junta general extraordinaria de junio de 1981 se incrementó el número de consejeros con la entrada de Ernesto Nabás y Antonio Forner Peñarroja, elegido presidente en 1982. Ese mismo año falleció el histórico Juan Bautista Nabás, tras treinta años en el Consejo de Administración.

Pero no sólo hubo turbulencias entre los accionistas. Las desavenencias en la negociación del convenio colectivo provincial llevaron a la plantilla de AVSA (como a las del resto de empresas) a secundar masivamente diversas jornadas de huelga en 1988 y 1990.³¹¹

La adquisición de las concesiones valencianas, la necesaria renovación de la flota, la cada vez mayor disminución del número de pasajeros en las líneas regulares y las cargas financieras (calificadas de excesivas en la junta general de 1981) provocaron un considerable -más tarde incluso alarmante- descenso de los ingresos de la sociedad, que obligaron a tomar diversas medidas, entre ellas la apertura de una línea para suscribir préstamos entre los accionistas y trabajadores o la propuesta de una ampliación de capital, por primera vez rechazada en la junta general de 1982. Sí salió adelante la propuesta en 1989 por un importe de 12.300.000 pesetas, con la que el capital social ascendió a los 36 millones, en un momento en que la empresa registró por primera vez números rojos, una situación crítica de la que se fue recuperando durante la segunda mitad de los 90, en gran parte gracias a la venta de las cocheras de la avenida Corazón de Jesús.

La expansión de la compañía continuó durante los primeros años 80, culminando su presencia en el Norte de la provincia de València con la adquisición en 1984 por dos millones y medio de pesetas de la concesión Sagunt-València V-1450 a la mercantil Valenciana de Materiales, Construcciones y Transportes, S.A. (VASA), perteneciente a la valenciana SALTUV,³¹² que se encontraba en proceso de municipalización.³¹³ Como se ha indicado, esto trasladó el centro de las operaciones de la empresa hacia Sagunt, localidad en la que se adquirieron diversos solares.

La Comisión Ejecutiva del Plan de Transporte Metropolitano de València, en la sesión celebrada el 9 de diciembre de 1999, acordó el comienzo de las actuaciones del sistema Metrobús (Autobuses Metropolitanos de València),³¹⁴ marca que engloba todos los servicios urbanos y suburbanos del

³¹¹*Mediterráneo*, 29, 30 y 31 de marzo; 2 y 13 de abril de 1988 y 1, 2, 8, 9, 10, 11, 17, 18, 26, 27, 28 de marzo; 6, 11, 12, 13, 15, 16 y 20 de abril; 1 y 18 de mayo y 17 de junio de 1990.

³¹²Sociedad Anónima Laboral de Transportes Urbanos de Valencia, que operó el transporte urbano de la capital valenciana entre 1964 y 1986. Hermenegildo Cerezo Rabadán y Empresa Municipal de Transportes de Valencia: *Tranvías, trolebuses y autobuses...*

³¹³Todo este proceso está ampliamente tratado en Hermenegildo Cerezo Rabadán y Empresa Municipal de Transportes de Valencia: *Tranvías, trolebuses y autobuses*, pp. 191-201.

³¹⁴Resolución de 18 de enero de 2000, del director general de Transportes, por la que se determina la fecha de extensión

área metropolitana de València, entre ellos los operados por AVSA. Junto con la coordinación tarifaria (con los primeros abonos mensuales), la creación de esta marca implicó una homogeneización de la imagen de todos los vehículos asignados a estos servicios, que estrenaron una nueva librea en la que el amarillo pasó a ser el color más destacado.

Por otra parte, AVSA consiguió ampliar sus actividades hacia Aragón: el 22 de octubre de 1981 la Subdirección General de Transporte de Viajeros declaró la suficiencia del proyecto de establecer un servicio regular Teruel-Viver, como hijuela de la unificación de la que era adjudicataria. Se inauguró el 4 de agosto de 1982, permitiendo prolongar los servicios de AVSA hasta la capital turolense, ofreciendo una línea directa Castelló-Viver-Teruel, que a su vez se volvió a prolongar durante el verano hasta Benicàssim y Orpesa, gracias a la hijuela adjudicada en noviembre de 1988.³¹⁵

Uno de los problemas a los que debía hacer frente la empresa era la excesiva antigüedad de su flota (13,5 años en 1986;³¹⁶ aún mayor en 1983, cuando fue denunciada dicha situación por la junta de accionistas), en un contexto en que se exigía -social y legalmente- una edad de los vehículos cada vez menor. Este hecho, junto con la política de potenciación de los servicios discrecionales, en un intento de compensar el descenso de viajeros en los regulares, llevó a efectuar una compra masiva de autocares, especialmente durante la segunda mitad de los 80.³¹⁷ Las adquisiciones se efectuaron utilizando los créditos de Instituto de Crédito Oficial (ICO), las subvenciones públicas que otorgaba la Conselleria o nuevos sistemas de financiación como el leasing.

El incremento de la flota y los problemas circulatorios que originaba el emplazamiento -entonces ya céntrico- de la estación de autobuses de la avenida Corazón de Jesús, comportó la necesidad de un nuevo traslado. En 1990 se acordó su venta a Mercadona, que se hizo efectiva en 1994 por 244.835.500 pesetas. En 1996 se adquirió, a través de la sociedad participada Serverola S.L., un solar en el polígono Belcaire, en el que se construyó una nueva cochera, que fue arrendada a AVSA en 1997. El traslado a las nuevas instalaciones se verificó en el año 2000.

El 5 de junio de 1998, la antigua concesión V-3385 fue convalidada por la nueva CVCS-106 Bejís-la Vall d'Uixó-València,³¹⁸ que incluía la mayoría de tráficos de la antigua, estableciendo las líneas Teruel-Viver-Castelló con prolongación a Orpesa en verano, Torás-Castelló, la Vall d'Uixó-Castelló, la Vall d'Uixó-Playa de Moncofa, la Vall d'Uixó-Playa de Xilxes, Nules-Playa de Nules y la Vall d'Uixó-València.

de la integración tarifaria al área de transportes de Valencia definida en la Ley 1/1991, así como de la puesta en marcha del sistema Metrobús. *DOGV*, 26 de enero de 2000.

³¹⁵*DOGV*, 20 de enero de 1989.

³¹⁶*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1986.

³¹⁷Más de 40 entre 1980 y 1990, la mayoría sobre chasis Volvo, dado el buen servicio del concesionario de esta marca, ubicado en Nules (testimonio Salvador Nabás, ex presidente de AVSA, en entrevista oral).

³¹⁸*DOGV*, 1 de julio de 1998.

Con la entrada en el nuevo siglo se produjo un cambio importante en el Consejo de Administración, compuesto por sólo cuatro miembros desde el fallecimiento a principios de 2001 del secretario Ricardo Portalés. En la junta general de junio resultó elegido presidente Salvador Nabás Orenga, siendo director ejecutivo su hijo Salvador Nabás Beltrán. Durante esta última etapa, la nueva dirección ha tenido que hacer frente a los momentos más convulsos de su historia, debidos a una acumulación de diversos factores.

Tabla 31. Ingresos de explotación y resultados de Autos Vallduxense. Ejercicios 1991-2001 (en euros)

Ejercicio	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ingresos (€)	2.799.047	2.671.009	2.403.257	2.502.554	2.576.440	2.504.043	2.509.944	2.479.582	2.486.920	2.697.676	2.801.305
Resultados (€)	-239.106	-441.195	361.277	42.888	38.345	-36.890	-150	84.756	15.880	19.322	8.391

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 15. Ingresos de explotación y resultados de Autos Vallduxense. Ejercicios 1991-2001

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En primer lugar, la enorme inversión realizada en la década de los 80 en la renovación y ampliación de la flota, que no obtuvo el retorno en un principio esperado debido a la situación del mercado de discrecional, cada vez más competitivo y con precios a la baja. Además, los problemas económicos de los años 90 impidieron mantener una política de renovación periódica, de modo que, a partir del año 2000, AVSA se vio ante la necesidad de afrontar la renovación inminente de prácticamente toda su flota sin contar con recursos suficientes para ello.

Ante este desafío, la respuesta de la empresa ha sido un cambio en la política de adquisición de material móvil, centrándose en los vehículos de segunda mano y de uso específico para un tipo de servicio determinado, en vez de autocares nuevos y polivalentes como se hacía hasta entonces.

El resultado ha sido una renovación constante con autobuses usados de tipo fundamentalmente

interurbano de corto recorrido,³¹⁹ –mucho más económicos pero con mayores gastos de mantenimiento– con el único objeto de mantener una antigüedad media aceptable. A estos habría que añadir los urbanos para los nuevos servicios, de los que se tratará posteriormente.

En segundo lugar, la expansión de líneas por València tampoco había producido los resultados esperados, pero sí más problemas operativos, logísticos y organizativos de los previstos. La creación de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y la mejora del servicio de vía estrecha (inauguración de Metrovalencia, 1988, recuperación del tranvía, 1994) supusieron un descenso importante de viajeros en las líneas de autobuses de estas áreas, y consecuentemente de los ingresos derivados, ya de por sí mermados desde hacía años, y sólo en parte paliados por las subvenciones que, desde 1993, concedía la Conselleria a las líneas calificadas como de débil tráfico.³²⁰ El crecimiento económico de los años 2000 y el mayor acceso de la población al vehículo privado ahondaron en esta situación.

La respuesta de la empresa podría calificarse, al menos en parte, como una “huida hacia delante”, reforzando aún más sus inversiones en el área metropolitana de València. A finales del año 2000, AVSA acordó presentarse, junto con la mercantil CTSA (ligada al grupo FCC-Vivendi), al concurso para la explotación de la concesión CVV-251 (València-Gestalgar-Serra),³²¹ correspondiente al entorno de la carretera de Lliria, en la zona noroccidental de la capital, una zona considerada con grandes perspectivas de crecimiento.

Adjudicada la concesión en 2001, ambas empresas constituyeron Edetania Bus, S.A., en la que AVSA participaba con el 49%, iniciando sus actividades en mayo de ese mismo año. Para llevar a cabo la inversión que esta operación comportaba, en 2002 se aprobó una ampliación de capital de 166.603,50 € mediante la emisión de 55.350 acciones, suscritas íntegramente, con la que el capital social rozó el medio millón de euros.

La vinculación entre ambas sociedades aumentó significativamente a partir de 2004, cuando el Consejo de Administración de AVSA aprobó la concesión de un préstamo participativo de 245.000 euros ante la venta de las acciones de CTSA. Sin embargo, la delicada situación de la matriz llevó a AVSA a desvincularse accionarialmente como sociedad de Edetania en 2008, si bien los accionistas de ambas son comunes. En 2014, Edetania, S.A., igual que AVSA, entró en el grupo Transvía.

En cuanto a las antiguas concesiones que AVSA explotaba en el corredor norte de València, el 30 de enero de 2003 se convalidaron tanto los antiguos tráficos de la V-3385 Bejís-Castelló-la Vall d'Uixó-València no comprendidos en la CVCS-106 como los de la V-1450 Sagunt-València, dando lugar a la nueva CVV-256 València-Sagunt, que incluía las diversas líneas de la provincia de

³¹⁹Asientos rígidos, cambio automático, piso semibajo y con bodega escasa o nula. En total se adquirieron, entre 2003 y 2010, 33 vehículos de segunda mano.

³²⁰DOGV, 2 de agosto de 1993.

³²¹Hasta entonces operada por la empresa pública CVT (Consortio Valenciano de Transportes), dependiente de FGV. *El País*, 9 de julio de 1998 y DOGV, 21 de febrero de 2003.

València explotadas por AVSA a través de la marca Metrobús: València-Puig-Puçol, la Magdalena de Massamagrell-Platja de la Pobla de Farnals, Massamagrell-Nàquera-Serra, València-Playas-El Puig, Platja de la Pobla de Farnals-Pobla de Farnals, València-Vinalsa, València-Port de Sagunt y Sagunt-Port de Sagunt, les Valls-Canet-Port de Sagunt, Port de Sagunt-Gilet-Sant Esperit y Sagunt-Platja de Canet-Urbanització de Corinto.³²² En diciembre de 2005 se incluyó dentro de la matriz de tráficos de esta concesión un nuevo itinerario entre Montcada y Meliana.

Junto a estos servicios, AVSA inició a principios de la década de 2000 la prestación de otros regulares que ofrecían mayores garantías, al prestarse amparados por un contrato de gestión que establece un precio fijo independientemente del número de usuarios, asumiendo la administración el déficit de explotación: son los servicios urbanos.

Los primeros en ponerse en funcionamiento fueron los de la Vall d'Uixó y Sagunt, ambos inaugurados en 2002. La gestación y desarrollo del urbano vallduxense se encuentra recopilado en Marco,³²³ por lo que aquí basta indicar que inició el servicio en enero de 2002 con una línea y operado con un Mercedes-Benz Cito,³²⁴ adquirido mediante una subvención de la Conselleria. En 2003 se reforzó con un segundo vehículo, de las mismas características, con el que se estableció otra línea.

En cuanto al de Sagunt, venía siendo prestado desde mediados de los 60 por la sociedad laboral SALTUS (posteriormente reconvertida en SALTUYS), ligada a la valenciana SALTUV.³²⁵ Tras la municipalización de esta, la sociedad laboral saguntina desapareció y su deuda fue asumida por la Generalitat en 2000, absorbiendo AVSA a una parte de la plantilla.

Para su prestación se adquirieron también dos Cito híbridos subvencionados por la Conselleria (en 2002 y 2003), consiguiendo unos tráficos de alrededor de medio millón de viajeros anuales. En julio de 2010, tras un estudio de movilidad, el Ayuntamiento de Sagunt acordó una reestructuración del servicio urbano que evitara los solapamientos entre este y la concesión CVV-256, modificándose también las condiciones del contrato, que pasó a tener una cobertura de gestión. Por su parte, AVSA amplió y renovó la flota e implantó un SAE. En 2009 también llevó a cabo en esa localidad una experiencia piloto de préstamo público de vehículos eléctricos, detallada en Nabàs.³²⁶

³²²DOGVI, 14 de marzo de 2003.

³²³Pablo Marco Dols, *Historia del transporte...* pp. 510-513.

³²⁴Autobús urbano híbrido diésel-eléctrico. Incorporaba un motor diésel de gestión electrónica que iba conectado a un generador eléctrico que suministraba energía a un motor central montado en el eje trasero.

³²⁵“SUV-Sagunt”, Transporte Valencia (blog), [en línea], <https://transporteurbanoprovinciavalencia.wordpress.com/tag/saltus/> (consultado 23 de diciembre de 2016).

³²⁶Ernest Nabàs Orenge, *Un segle d'Autos Vallduxense*, pp. 148-149.

Tabla 32. Ingresos de explotación y resultados de Autos Vallduxense. Ejercicios 2002-2017 (en euros)

Ejercicio	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	2.981.618	3.257.584	3.512.206	4.929.000	4.206.335	4.110.591	4.028.288	4.258.763	4.155.693	4.200.975	3.725.526	3.735.665	4.274.930	4.274.930	3.918.793	4.097.332
Resultados (€)	8.537	8.929	37.251	32.099	14.082	-67.885	n.d.	-43.600	8.634	-14.880	-76.012	28.635	-90.610	536.011	377.205	360.918
Plantilla	64	62	62	72	72	81	81	72	61	77	74	59	68	68	66	64

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 16. Ingresos de explotación y resultados de Autos Vallduxense. Ejercicios 2002-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La firma de estos dos servicios urbanos permitió a AVSA diversificar el negocio con unos contratos de explotación más seguros, que se fueron extendiendo en los años siguientes por diversos municipios de la zona Norte de València: Puçol (2003, con dos líneas y un coche), Massamagrell (2008, una línea con un coche) y la Pobla de Farnals (2008, una línea y un coche).³²⁷

Otro de los pilares de la empresa durante las dos últimas décadas ha sido el transporte escolar, una línea de negocio estable iniciada a finales de los 60 y que experimentó un gran desarrollo desde finales de los 80, extendiéndose también a algunos colegios privados. No obstante, el descenso experimentado en esta área ha sido constante desde 2009.³²⁸

Estos contratos sin riesgo de viajeros, que AVSA mantenía con diversas administraciones, garantizaban unos ingresos regulares que le permitían -junto con los ingresos de las líneas regulares rentables y de algunos servicios discrecionales- afrontar sus obligaciones. Es natural que fueran las áreas en las que se intentó, desde 2003, aumentar la presencia de la empresa, planteándose en 2011 el objetivo de acabar el decenio en un 50/50 en el reparto del volumen de negocio en cada área.

Sin embargo, este objetivo distaba mucho de poder alcanzarse, y la crisis económica agudizó las demoras en el pago de los servicios por parte de la Generalitat y diversos Ayuntamientos, llegando a causar serias dificultades que, por ejemplo, obligaron a hipotecar una finca en Sagunt para hacer frente al arrendamiento de nuevos autobuses. A estos impagos se sumó el descenso del número de viajeros en las líneas regulares (acumulando un descenso del 19% desde el año 2008) a causa del paro, la reducción o desaparición de las subvenciones, o la reducción de las solicitudes de discrecionales y el alza del precio del combustible.³²⁹

Todos estos factores, unidos a la delicada situación que desde hacía años atravesaba la sociedad, la condujeron a un punto crítico en 2011, en el que durante varios meses no se pudo hacer frente al pago de las nóminas. El lógico malestar de los trabajadores les llevó a secundar dos jornadas de huelga en diciembre de aquel año. Finalmente el conflicto se resolvió al saldar las Administraciones su deuda.³³⁰ Pese a todo, la situación financiera de la empresa continuaba siendo muy delicada, especialmente desde el punto de tesorería, principalmente como consecuencia de los continuos retrasos en los cobros por parte de las Administraciones.³³¹

Por todo ello, en 2014, el Consejo de Administración acordó una reducción de capital de 346.885 euros para reequilibrar la situación patrimonial, incorporando además un nuevo socio industrial, integrándose en el Grupo Transvía.³³² Como consecuencia de todo ello, la junta general de junio de

³²⁷Posteriormente ese servicio fue adjudicado a otra empresa. "Transporte", Ayuntamiento de la Pobla de Farnals, [en línea], <http://www.lapobladefernals.es/es/content/transporte> (consultado 25 de marzo de 2019).

³²⁸Informe de gestión del ejercicio 2011, RMC.

³²⁹Informe de gestión del ejercicio 2012, RMC.

³³⁰Sobre este conflicto se pueden consultar las crónicas de *Mediterráneo*, 28 de septiembre, 29 de noviembre, 2, 3, 5 y 6 de diciembre de 2011 y 19 de enero de 2012.

³³¹Informe de gestión del ejercicio 2014, RMC.

³³²*BORME*, 31 de marzo de 2015.

2015 acordó su transformación en sociedad limitada, convirtiendo las 165.786 acciones en las que se dividía su capital social en 243.542 participaciones, de un euro de valor nominal, resultando por tanto un capital social de 243.542 €. En la misma junta fueron cesados todos los miembros del Consejo de Administración, nombrándose como administrador único a Salvador Nabás Beltrán.³³³

La integración en el Grupo Transvía le ha permitido a AVSA asegurar su continuidad y afrontar las diversas obligaciones, pudiendo invertir de nuevo en áreas como la de los servicios discrecionales, con la adquisición de nuevos autocares, así como la renovación de la flota.

Autos Vives, S.L.

Fecha constitución: 29 de diciembre de 1989 (operando desde 1968)

Domicilio social: calle Cervantes, 17 Nules

Página web: <http://autosvives.com/>

Descripción:

Sociedad limitada nulense, formada por la viuda del fundador, Dolores Flich Felip y los cuatro hijos del matrimonio Vives Flich (Pedro, José, Miguel y Vicente), actuando como administrador único Pedro Vives Flich. Su capital social asciende a 150.253 € y el resultado del ejercicio 2015 (últimos datos disponibles en SABI) deparó unos beneficios de 48.719 euros, con unos ingresos netos de 279.226 €.

Autos Vives se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, trabajando especialmente para diversas agencias de viajes, suponiendo esta actividad más de 80% de su facturación. También realiza el transporte escolar de Nules. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de siete autobuses y minibuses, y de una plantilla de nueve trabajadores.

Historia:

Pese a constituirse en sociedad limitada en 1989, el inicio de sus operaciones se remonta a 1968, cuando Vicente Vives Lucas, camionero de Nules, decidió establecerse por su cuenta en el transporte de viajeros, ante la inexistencia de ninguna empresa dedicada a este sector en su localidad.³³⁴ Para ello adquirió un midibús Pegaso de 30 plazas, con el que realizaba servicios discrecionales y de transporte escolar. Entre otros, realizaba el transporte escolar de los colegios de la Consolación y los Salesianos de Borriana.

El 20 de noviembre de 1985, Vicente Vives falleció a los 59 años de edad en un accidente con el autobús con el que se había iniciado en el sector casi veinte años antes. El suceso tuvo lugar en la carretera N-340 en el término municipal de Almenara, cuando el autocar alcanzó a un camión que iba a girar a la izquierda. Además del fallecimiento del conductor, resultaron heridos en total nueve

³³³Nota simple informativa de Autos Vallduxense, S.L., RMC. Tomo 663. Sección 8. Libro 230. Hoja 3646.

³³⁴Testimonio de Pedro Vives Flich, gerente de Autos Vives, S.L., en entrevista oral

de los ocupantes del vehículo.³³⁵ La tragedia conmocionó a toda la localidad de Nules, que acudió masivamente a su entierro. Vicente Vives dejó viuda, Dolores Flich Felip, y cuatro hijos.³³⁶

Cuatro años después de aquel fatídico accidente, el 29 de diciembre de 1989, Dolores Flich y sus cuatro hijos constituyeron la sociedad limitada Autos Vives, ante el notario de Nules Enrique Montoliu Ferrer. El capital social se fijó en 25 millones de pesetas, representado por cien participaciones sociales de 250.000 pts. de valor nominal, íntegramente suscritas y desembolsadas a partes iguales entre Dolores Flich Felip y sus cuatro hijos Pedro, José, Miguel y Vicente Vives Flich. Dicho desembolso se realizó mediante la aportación a la sociedad de los siguientes vehículos, junto con dos turismos.³³⁷

Se nombró como administrador único a Pedro Vives Flich, que se mantiene actualmente en el cargo, y el domicilio social se estableció en la vivienda familiar de la calle Cervantes, 17, disponiendo además de un garaje en la avenida Nyons, 19.

Tabla 33. Flota de Vives en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)
PEGASO 6046 OBRADORS	1989 (1976)
VOLVO B58 OBRADORS S'AGARÓ	1989 (1980)
PEGASO 5036 S OBRADORS S'AGARÓ PLUS	1989 (1985)
PEGASO 5036 S/1 OBRADORS PLUS 350	1989 (1987)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Escritura de constitución de Autos Vives, S.L, RMC, Tomo 438; Sección G, Libro 7, Hoja 188CS. Elaboración propia.

La actividad principal de la empresa siempre se ha basado en los servicios discrecionales, con una larga trayectoria en viajes nacionales e internacionales, renovándose periódicamente la flota con autocares de turismo.

En 2001 se ajustó el capital social, fijándose en 150.253 euros, dividido en cien participaciones sociales de 1.502,53 €. Hasta 2004, el volumen de negocio oscilaba entre los 200.000 y 300.000 euros, obteniendo con ello unos resultados modestos, no siendo infrecuentes los ejercicios con pérdidas.

En 2003 Vives introdujo una nueva área de negocio al comenzar en octubre la prestación del servicio urbano de Nules, compuesto por una línea.³³⁸ Este servicio, para el que se destinó un minibús, se amplió en agosto de 2009 con la línea Nules-playa. La prestación de esta última fue asumida por Vives tras declinar la por entonces concesionaria, Autos Vallduxense, su explotación

³³⁵ *Mediterráneo*, 21 y 22 de noviembre de 1985.

³³⁶ *Mediterráneo*, 23 de noviembre de 1985.

³³⁷ Escritura de constitución de Autos Vives, S.L, RMC, Tomo 438; Sección G, Libro 7, Hoja 188CS.

³³⁸ *Mediterráneo*, 1 de octubre de 2003.

por falta de usuarios, atendándose a las condiciones del pliego de adjudicación del servicio que le concedió la Generalitat.³³⁹ Por esta razón el Ayuntamiento de Nules amplió el contrato vigente del servicio urbano, integrándose al año siguiente el recorrido a la playa en el urbano.³⁴⁰ En 2016 este servicio urbano, operado mediante un contrato de gestión, fue adjudicado a otra sociedad, cesando Vives la prestación del mismo.³⁴¹

El urbano de Nules, así como el auge de los servicios discrecionales (viajes, excursiones, eventos, etc.) como consecuencia del crecimiento económico de la primera mitad de los años 2000, multiplicó el volumen de negocio de Vives, doblando la facturación entre 2003 y 2007, pasando de rondar los 300.000 euros hasta rozar los 600.000 €.

Tabla 34. Ingresos de explotación y resultados de Vives. Ejercicios 1998-2008 (en euros)

Ejercicio	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ingresos (€)	275.262	283.867	222.513	315.944	327.684	296.534	424.097	578.275	542.889	596.296	523.508
Resultados (€)	-6.944	22.020	-22.437	17.521	53.342	-19.113	-19.009	18.679	41.428	3.941	19.869

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 17. Ingresos de explotación y resultados de Vives. Ejercicios 1998-2008

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Esta situación llevó a realizar una fuerte inversión en la ampliación de la flota, tanto con nuevos autocares como con midibuses y minibuses, destacando los tres vehículos adquiridos en 2004. La plantilla, por su parte, se dobló. Tras el estallido de la crisis, esta inversión ha supuesto un lastre para la situación financiera de la sociedad, que debía hacer frente a las deudas y amortizaciones con

³³⁹ *Mediterráneo*, 11 de agosto de 2009.

³⁴⁰ *Mediterráneo*, 15 de junio de 2010.

³⁴¹ "Nules cambia empresa adjudicataria del servicio de transporte público para viajeros", Ayuntamiento de Nules, 2016, [en línea], <http://www.nules.es/es/noticia/nules-cambia-empresa-adjudicataria-del-servicio-transporte-publico-para-viajeros> (consultado 8 de marzo de 2017).

una considerable reducción del volumen de negocio, con unos ingresos que se han vuelto a situar en cifras semejantes a las de finales de los años 90, presentado pérdidas en diversos ejercicios.

Pese a todo, en los últimos años se ha renovado la flota, adquiriendo nuevos autocares, y recuperando la plantilla de los años anteriores a la crisis.

La reducción de las amortizaciones y los gastos de personal, unidos a una tímida recuperación de los ingresos, le han permitido recuperar las cifras positivas, ampliar la plantilla y afrontar algunas inversiones.

Tabla 35. Ingresos de explotación y resultados de Vives. Ejercicios 2009-2015 (en euros)

Ejercicio	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ingresos (€)	416.928	414.182	389.162	286.840	263.400	325.794	279.226
Resultados (€)	-20.515	-21.707	38.016	-47.926	-8.966	4.930	48.719
Plantilla	11	11	6	n.d.	n.d.	11	11

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 18. Ingresos de explotación y resultados de Vives. Ejercicios 2009-2015

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. (ACCSA)

Fecha constitución: 1 de agosto de 1968

Domicilio social: camino Caminàs, 133 esq. Camí Vell de la Mar, Castelló

Página web: <http://www.tucs.es/>

Descripción:

Sociedad anónima castellonense, perteneciente a la familia Cuevas e integrada en un grupo ligado a la misma familia. Su actual Consejo de Administración está integrado por los cuatro hermanos Cuevas Julve (Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier), y por Sergio March Allepuz,

siendo Mercedes Cuevas su presidenta.

Su capital social asciende a 901.500 € y el resultado del ejercicio 2015 ha deparado unos beneficios de 80.090 euros, con unos ingresos netos de 4.096.606 €. ACCSA es participada en el 99,97% de su capital por la Hispano del Cid, S.A., y por el Ayuntamiento de Castelló en el 0,03% restante.³⁴²

ACCSA es, desde su fundación, la concesionaria del transporte urbano de la ciudad de Castelló, compuesto actualmente por 18 líneas, con un tráfico de 3,5 millones de viajeros anuales en 2018.³⁴³

Consta de las siguientes líneas,³⁴⁴ con un total de 85,3 kilómetros en 2016:³⁴⁵

- Línea 1: Polideportivo Ciutat de Castelló-Hospital General.
- Línea 2: Polideportivo Ciutat de Castelló-Hospital General.
- Línea 3: Basílica de Lledó-Hospital la Magdalena.
- Línea 4: Grapa-Cuadra Morteràs (CEU).
- Línea 5: Paseo Ribalta-Basílica de Lledó.
- Línea 6: Paseo Ribalta-Benadressa.
- Línea 7: Montaña-Grupos.
- Línea 8: Circular Hospital General.
- Línea 9: Estación-Grapa.
- Línea 10: Tetuán-UJI-Grupo San Lorenzo.
- Línea 11: Rafalafena-UJI.
- Línea 12: Comisaría-UJI
- Línea 13: Plaza Independencia-Nuevo Cementerio.
- Línea 15: Polideportivo Ciutat de Castelló-UJI.
- Línea 16: C.C. Salera-Estación-Hospital General.
- Línea 17: Servicio Especial Mercado del Lunes.
- Línea 18: Circular Hospital General.
- Línea N1: Polideportivo Ciutat de Castelló-Hospital General (nocturna).

Estas líneas se traducen en los siguientes servicios en vigor en mayo de 2019:³⁴⁶

- L1 (60 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes, 45 los sábados y 30 los domingos y festivos).
- L2 (42 expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes y 28 los sábados).
- L3 (15 expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes; 13 los sábados, domingos y

³⁴²Fuente: SABI, [en línea].

³⁴³Fuente: Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019.

³⁴⁴"Líneas regulares", Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. [en línea].

³⁴⁵*Actualización del PMUS*, p. 70.

³⁴⁶"Líneas regulares", Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. [en línea].

festivos).

- L4 (46 expediciones de ida y vuelta los días laborables; 15 los domingos y festivos).
- L5 (una expedición de ida y vuelta los sábados, domingos y festivos).
- L6 (44 expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes; 29 los sábados, domingos y festivos).
- L7 (24 expediciones de ida y vuelta diarias de lunes a viernes laborables; 12 los sábados, domingos y festivos).
- L8 (31 expediciones circulares de lunes a viernes; 16 los sábados).
- L9 (46 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes; 22 los sábados, domingos y festivos).
- L10 (37 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes; 16 los sábados, domingos y festivos).
- L11 (31 expediciones diarias de ida y vuelta los días lectivos; 15 el resto).
- L12 (45 expediciones diarias de ida y vuelta los días lectivos; 28 de lunes a viernes en julio y agosto, 14 el resto).
- L13 (cuatro expediciones diarias de ida y vuelta los martes; dos los sábados).
- L15 (45 expediciones diarias de ida y vuelta los días lectivos, 30 de lunes a viernes en julio y agosto, 15 sábados, domingos y festivos).
- L16 (30 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes; 16 sábados, domingos y festivos).
- L17 (6 expediciones de ida y vuelta los lunes).
- L18 (33 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes, 16 sábados, domingos y festivos).
- N1 (11 expediciones de ida y vuelta los viernes y sábados noche).

Para la prestación de todos estos servicios, dispone de una flota de 44 vehículos y de una plantilla de 84 trabajadores. El ejercicio de 2017 se cerró con una facturación de 4.955.038 euros y un resultado de 172.767 euros de beneficios.

*Historia:*³⁴⁷

El martes 24 de octubre de 1961 fue inaugurado oficialmente el servicio urbano de transporte de Castelló,³⁴⁸ operado por la mercantil La Valenciana, S.A., adjudicataria del pertinente concurso celebrado el mes anterior, que incluía también el de trolebuses.³⁴⁹ Pasados unos años, los problemas

³⁴⁷Para una mejor comprensión de la historia de la empresa, se ha optado por relatar, de forma resumida, la evolución histórica del servicio urbano de autobuses de Castelló, aspecto que se ha tratado más ampliamente en el capítulo 8.

³⁴⁸*Mediterráneo*, 25 de octubre de 1961

³⁴⁹Que venía explotándose desde el día de su inauguración, el 18 de julio de aquel mismo año, por el que era su titular,

económicos que atravesaba la concesionaria (a la que en abril de 1968 le habían sido embargados los autobuses del servicio castellonense)³⁵⁰ la llevaron a solicitar, en 1969, la suspensión del servicio de trolebuses y la transferencia de los derechos de explotación del urbano a favor de Autotransportes Colectivos Castellonenses S.A., creada al efecto el año anterior. Desde entonces, la historia de la empresa ha ido siempre íntimamente ligada a la del urbano castellonense, por lo que en esta exposición se entrelazan ambas para una mejor comprensión de los hechos y sus causas.

ACCSA fue constituida en l'Alcora el 1 de agosto de 1968 ante el notario Antonio Fitera Gómez por la mercantil Hispano del Cid, S.A., concesionaria de diversas líneas regulares de la provincia y representada por su consejero delegado Juan Barreda Beltrán, además de por una serie de particulares igualmente ligados a la HICID: Vicente Monfort Mascarós, Guillermo Colom Beltrán, Elías Lauterio Mir, Ignacio Villalonga Castell, Francisco Roig Forés, Vicente Villarroig Tárrega, Rosario Catalán Nomdedéu, Ángel Bardina Revilla y Francisco Luis Grangel Grangel. El objeto de la nueva sociedad era «la explotación de los servicios de viajeros en trolebuses, y urbanos y suburbanos en autobuses de Castellón de la Plana».³⁵¹

El capital social inicial quedó fijado en tres millones de pesetas, representado por tres mil acciones de mil pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas, de las que HICID suscribió 2.826, lo que representaba el 93% del capital. El Consejo de Administración quedó compuesto por Ignacio Villalonga como presidente, Francisco Luis Grangel como vicepresidente, Guillermo Colom de secretario, Elías Lauterio como consejero delegado y Francisco Roig, Vicente Villarroig y Juan Barreda, en representación de HICID, como vocales. Muchas eran, como se puede observar, las similitudes de este Consejo con el de la empresa matriz, con quien también compartía domicilio social, fijado en la avenida València 63, un almacén donde se ubicaba entonces el garaje de HICID.

En febrero de 1969 le fueron transferidos los siete autobuses Pegaso Monotral con los que La Valenciana venía prestando el servicio urbano,³⁵² y que constituyeron el grueso de la flota de la compañía hasta principios de los años 80.

Como se ha apuntado anteriormente, ese mismo año la por entonces concesionaria del servicio urbano solicitó la subrogación de los derechos de explotación de este servicio, así como el del trolebús (ya inoperativo) a favor de ACCSA, siendo aceptada dicha propuesta por el Pleno del Ayuntamiento de 31 de mayo de 1969.³⁵³ Dos meses después, el 30 de julio ACCSA se hizo cargo del mismo, iniciando su explotación, y al día siguiente el Ayuntamiento aprobó la cesión de la

la Diputación. *Mediterráneo*, 19 de julio de 1961.

³⁵⁰Fichas de matriculaciones, JPT.

³⁵¹Escritura de constitución de ACCSA, RMC, Tomo 284, Sección 3, Libro 143, Hoja 150.

³⁵²Fichas de matriculaciones, JPT.

³⁵³Acta de la sesión del Pleno del Ayuntamiento de Castelló de 31 de mayo de 1969, AHMC.

fianza de 250.000 pesetas de La Valenciana a ACCSA,³⁵⁴ posteriormente rectificada en abril de 1973 en veinte mil pesetas más, correspondiente en total a doce títulos de la deuda.³⁵⁵

Tabla 36. Flota de ACCSA en 1969, cuando inicia la explotación del servicio urbano castellonense

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO (*)	COMENTARIO
CS-20325	PEGASO MONOTRAL 6021 INDECASA	21+26	1969 (1961)	EX LA VALENCIANA, S.A.
CS-20326	PEGASO MONOTRAL 6021 INDECASA	21+26	1969 (1961)	EX LA VALENCIANA, S.A.
CS-20327	PEGASO MONOTRAL 6021 INDECASA	21+26	1969 (1961)	EX LA VALENCIANA, S.A.
CS-20328	PEGASO MONOTRAL 6021 INDECASA	21+26	1969 (1961)	EX LA VALENCIANA, S.A.
CS-22735	PEGASO MONOTRAL 6021 INDECASA	21+26	1969 (1962)	EX LA VALENCIANA, S.A.
CS-22736	PEGASO MONOTRAL 6021 INDECASA	21+26	1969 (1962)	EX LA VALENCIANA, S.A.
CS-22737	PEGASO MONOTRAL 6021 INDECASA	21+26	1969 (1962)	EX LA VALENCIANA, S.A.

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Estaba por entonces compuesto el servicio urbano por seis líneas: L1 Grupo Lidón-Residencia; L2 Grupo Lidón-Teodoro Izquierdo; L3 Cernuda y Velasco-Cementerio; L4 Grupo Grapa-Grupo San Lorenzo; L5 Rey don Jaime-Ermitorio Lledó y L6 Rey don Jaime-Benadressa.

En 1970, en la Junta General de abril, se incorporaron al Consejo Vicente Callao Fabregat, Abelardo Escrig Roig y Enrique Falcó Monferrer, renovándose en 1974 tras el fallecimiento de Vicente Callao, Francisco Luis Grangel y Vicente Villarroig, que fueron sustituidos por Juan Pasies Amela y Luis Roig Casanova. Francisco Madrid, por su parte, era jefe de servicios.

En octubre de 1977 el Consejo de Administración aceptó la dimisión de Ignacio Villalonga, que fue sustituido por Abelardo Escrig. Juan Pasies Amela fue nombrado vicepresidente, Elías Lauterio Mir consejero delegado, Guillermo Colom Beltrán secretario y Enrique Falcó Monferrer, Luis Roig Casanova y Francisco Roig Forés vocales. La HICID estaba representada por su consejero delegado Francisco Madrid. El año siguiente, 1978, se nombraron como nuevos consejeros a Javier Villalonga Sancho y Francisco Luis Grangel Tejedor.

A lo largo de los años 70 la situación del transporte urbano en la ciudad de Castelló se fue complicando cada vez más.³⁵⁶ La crisis del petróleo y el alza del precio del combustible incrementó notablemente los costes de explotación, lo que se tradujo en un constante incremento de las tarifas –que se multiplicaron por seis entre 1973 y 1980–, que sin embargo no pudieron cubrir los gastos de explotación.³⁵⁷

³⁵⁴*Mediterráneo*, 1 de agosto de 1969.

³⁵⁵*Mediterráneo*, 6 de abril de 1973.

³⁵⁶*Mediterráneo*, 5 de enero de 1974 y 4 de marzo de 1981.

³⁵⁷*Mediterráneo*, 31 de diciembre de 1975, 3 y 10 de febrero de 1977, 4 de enero de 1979, 20 de julio de 1979, 25 de agosto de 1979 y 11 de septiembre de 1981.

Todas estas circunstancias, junto con la generalización del uso del automóvil particular, generaron una espiral negativa que provocó un importante descenso del número de usuarios, cifrado en unos seiscientos mil menos entre 1974 y 1980:³⁵⁸ el aumento de los costes y la disminución de usuarios obligaba a incrementar las tarifas e impedía mejorar el servicio, lo que a su vez provocaba un mayor descenso del número de viajeros, y con ello un mayor déficit de explotación.

Este hecho era aún más grave en el caso de un servicio como el urbano castellonense, prestado a cuenta y riesgo de la concesionaria y sin ningún tipo de ayuda por parte del Ayuntamiento. Todo esto situó a ACCSA en una situación económica tremendamente delicada, que impedía además afrontar cualquier tipo de inversión o mejora, de la que tan necesitada estaba el servicio, incómodo y con poca frecuencia. De hecho, sólo se adquirieron dos nuevos autobuses en toda la década.

Tabla 37. Incorporaciones a la flota de ACCSA en la década de los 70

Nº	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
8	PEGASO 5062 B ICARSA	18+66	1973
9	PEGASO 5062 B ICARSA	18+66	1975

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT, César Ariño Planchería, *De Hispano a Pegaso...*, pp. 127-128. Elaboración propia.

ACCSA demandaba constantemente incrementar las tarifas, pero el Ayuntamiento no siempre accedía a ello,³⁵⁹ de manera que la concesionaria se veía en la circunstancia de tener que prestar un servicio público con precios regulados por la Administración, pero sin que esta asumiera las pérdidas que estas tarifas políticas le ocasionaban.

Esta era la situación en 1981, cuando la empresa inició las negociaciones con el Ayuntamiento para la renovación del contrato de concesión. El déficit de explotación que se arrastraba situaba a ACCSA, desde un punto de vista estrictamente financiero, al «borde de la quiebra».³⁶⁰ Una de las aspiraciones de la concesionaria era vincular al Ayuntamiento en la necesaria renovación de la flota, que por aquel entonces se encontraba en gran parte en bastante mal estado, ya que los malos resultados de la empresa imposibilitaban que esta asumiera los gastos.

En septiembre, la Comisión Permanente del Ayuntamiento, a propuesta de la Comisión de Servicios Públicos, aprobó la renovación de la concesión a favor de ACCSA, única sociedad que había optado a dicho contrato. Esta decisión fue ratificada en el Pleno Extraordinario del 19 de noviembre de 1981, que aprobó por unanimidad, y a instancias de la Comisión de Servicios Públicos, la concesión del servicio urbano de nuevo a ACCSA hasta 1997. En el pliego de concesiones, la empresa se comprometía a renovar los cuatro Monotales que aún estaban en funcionamiento, y el

³⁵⁸*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1981

³⁵⁹Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 17 de noviembre de 1971 y 19 de julio de 1979, AHMC.

³⁶⁰*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1981

Ayuntamiento aceptó la posibilidad de asumir la deuda de la concesionaria en el caso que esta superara los 34 millones de pesetas, abriendo de esta manera las puertas a una mejora del servicio, más adecuada a su realidad de servicio público y aliviando la situación financiera de la empresa, a pesar que el número de usuarios siguió siendo bajo.³⁶¹

En virtud de este acuerdo, a lo largo de la década se incorporaron a la flota cinco vehículos –dos de ellos ya habían entrado en circulación en marzo de 1981–, de los cuales cuatro provenían de HICID, pues fueron adquiridos por esta empresa ex profeso para su traspaso a ACCSA.

Tabla 38. Incorporaciones a la flota de ACCSA en la década de los 80

Nº	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO
10	PEGASO SAVA 5720/20 ICARSA	20+20	1982
11	PEGASO SAVA 5720/20 ICARSA	20+20	1982
12	PEGASO 5064 UNICAR	20+47	1986
13	PEGASO SAVA 5720 ICARSA	20+20	1981
14	PEGASO SAVA 5720 ICARSA	20+20	1981

Fuente: Fichas de matriculaciones, JPT, César Ariño Planchería, *De Hispano a Pegaso...*, pp. 129-131. Elaboración propia.

En cuanto a la actividad corporativa, en 1981 fue nombrado secretario del Consejo Francisco Madrid; en abril de 1982 fue cesado el consejero Francisco Luis Grangel Tejedor, que fue sustituido por Francisco Luis Grangel Mascarós;³⁶² y en 1984, tras el fallecimiento de Guillermo Colom, fue nombrado consejero Rafael Tena Casanova. Todos ellos se mantuvieron en sus respectivos cargos hasta los años 90.

En la Junta General de abril de 1992 se acordó un aumento de capital de 12 millones de pesetas, mediante la emisión de tres mil acciones de cuatro mil pesetas de valor nominal, que fueron totalmente suscritas y desembolsadas. De esta manera, quedó fijado un capital social de 15 millones de pesetas. Igualmente, el domicilio social se trasladó de la antigua cochera de la avenida València a las instalaciones de HICID de la Gran Vía Tárrega Monteblanco.

Por entonces seguía siendo presidente Abelardo Roig, secretario y consejero delegado Francisco Madrid, ocupando el resto de consejeros el cargo de vocales. En 1997 el presidente Roig fue designado también consejero delegado junto con el señor Madrid, manteniéndose sin variaciones la estructura del Consejo hasta el año 2003, salvo por el cese por fallecimiento de Francisco Roig Forés en 2000.

Volviendo a la situación económica, el 16 de marzo de 1989, el Pleno aprobó que el Ayuntamiento

³⁶¹*Mediterráneo*, 4 de marzo de 1981 y 20 de noviembre de 1981.

³⁶²Que había sido alcalde de Castelló y presidente de la Diputación hasta 1975 y 1979, respectivamente.

asumiría, a partir de enero de 1990, el coste total del servicio.³⁶³ Esta medida, que entró en vigor el 1 de enero de 1990,³⁶⁴ generó un aumento del 25% de viajeros en el primer mes,³⁶⁵ con medio millón más de usuarios al final de aquel año.³⁶⁶ Por un lado, este aumento repercutió en los ingresos de la sociedad, pero también sobrepasó con creces las previsiones presupuestarias del Ayuntamiento para esta partida.³⁶⁷ La cantidad abonada por el Consistorio a la concesionaria simplemente cubría los costes de explotación, impidiendo hacer ninguna de las mejoras que requería el servicio. Realmente este seguía presentando graves deficiencias, pero cualquier propuesta chocaba con la dificultad del Ayuntamiento de afrontar inversiones, al tener que hacer frente a la totalidad de su coste,³⁶⁸ que en 1995 fue de 304.741.708 pesetas, el 12,88% del presupuesto.³⁶⁹

Asimismo, la inauguración en 1991 de la Universitat Jaume I supuso la creación de nuevas líneas exclusivas (una permanente y tres de refuerzo, financiadas por la UJI y el Ayuntamiento al 50%)³⁷⁰ a los tres campus que por entonces componían la UJI. Un reto organizativo y logístico para ACCSA, que amplió la flota con nuevos vehículos, reforzados puntualmente por otros de HICID.

En el resto de líneas, se renovó parcialmente el parque con coches de segunda mano, estrenando una nueva imagen también similar a la de HICID, pero en la que predominaba el color verde. El aumento de tráfico que generó la UJI contribuyó, también, a aliviar la situación económica de la empresa.

Sin embargo, para el ejecutivo municipal del Partido Popular, que había llegado a la alcaldía en 1991, acabar con la gratuidad del servicio era inevitable para disponer de margen para afrontar las inversiones que requería su mejora (flota, líneas, frecuencias, medio ambiente o accesibilidad, entre otros aspectos).³⁷¹ Revalidada la mayoría en 1995, el equipo de gobierno se dispuso a plantear de nuevo la supresión de la gratuidad,³⁷² que fue definitivamente derogada el 1 de octubre de 1996.³⁷³ Esta impopular medida no alteró la inversión municipal en el servicio para 1997,³⁷⁴ aunque con una previsión de ingresos de entre 100 y 125 millones,³⁷⁵ que permitió mejoras tales como la adquisición de cuatro nuevos autobuses con aire acondicionado, piso bajo y rampa para personas con discapacidad (con lo que la flota pasó a 11 vehículos),³⁷⁶ o la creación de una nueva línea de

³⁶³*Mediterráneo*, 17 de marzo de 1989.

³⁶⁴*Mediterráneo*, 2 y 3 de enero de 1990.

³⁶⁵*Mediterráneo*, 31 de enero de 1990.

³⁶⁶*Mediterráneo*, 5 de enero de 1991.

³⁶⁷Cifradas en 60,6 millones en el momento de su aprobación en 1989 (*Mediterráneo*, 17 de marzo de 1989), y que se dispararon hasta casi los 200 en 1991 (*Mediterráneo*, 10 de julio de 1991).

³⁶⁸*Mediterráneo*, 31 de octubre de 1994; 27 de septiembre de 1996.

³⁶⁹*Mediterráneo*, 11 de abril de 1996.

³⁷⁰*Mediterráneo*, 14 y 21 de septiembre de 1991.

³⁷¹*Mediterráneo*, 21 de marzo de 1996 y 16 de abril de 1996.

³⁷²*Mediterráneo*, 19 de marzo de 1996.

³⁷³*Mediterráneo*, 2 de octubre de 1996.

³⁷⁴*Mediterráneo*, 20 de diciembre de 1996.

³⁷⁵*Mediterráneo*, 27 de septiembre de 1996.

³⁷⁶Financiados con ayuda de la Federación Española de Municipios y Provincias. *Mediterráneo*, 29 de mayo de 1996.

circunvalación, la 8, que uniría los diversos centros hospitalarios.³⁷⁷ Todas estas mejoras se incluyeron en 1997 en el pliego de condiciones para la prórroga de la concesión.³⁷⁸ Desde entonces, la ampliación y renovación de la flota fue constante a lo largo de la segunda mitad de la década, con vehículos nuevos de 12, 9,2 y 7,6 metros.

Tabla 39. Ingresos de explotación y resultados de ACCSA. Ejercicios 1992-2000 (en euros)

Ejercicio	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ingresos (€)	711.040	757.410	782.817	882.801	1.150.912	1.556.800	1.562.540	1.559.866	1.910.580
Resultados (€)	-4.530	14.450	8.433	42.816	37.209	56.081	87.835	45.470	108.453

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 19. Ingresos de explotación y resultados de ACCSA. Ejercicios 1992-2000

Fuente: SABI. Elaboración propia.

A diferencia de lo sucedido hasta entonces, todos estos autobuses fueron adquiridos directamente por ACCSA, cuya situación económica fue mejorando progresivamente, con un aumento de los ingresos a lo largo de la primera mitad hasta estabilizarse en torno al millón y medio de euros de facturación. En cuanto a la cuenta de resultados, se lograron superar las pérdidas de los primeros años. En mayo de 1999 se llevó a cabo una ampliación de capital de 60 millones de pesetas mediante la emisión de 15.000 acciones de 4.000 pesetas de valor nominal, con lo que el capital social se elevó hasta los 75 millones de pesetas, posteriormente ajustado en 2001 a 450.750 euros. Durante los primeros años de la década de 2000 se siguieron creando nuevas líneas y ampliando la flota con nuevos vehículos. En febrero de 2000 empezó a funcionar la línea 9,³⁷⁹ que servía a la recién inaugurada estación de ferrocarril de la calle Pintor Olet, y en 2001 se incluyeron las líneas a

³⁷⁷ *Mediterráneo*, 13 y 20 de septiembre de 1996.

³⁷⁸ *Mediterráneo*, 5 de julio de 1996.

³⁷⁹ *Mediterráneo*, 21 de febrero de 2000.

la UJI en el conjunto de urbanas, al abrirse su utilización al resto de la ciudadanía, dando lugar a las líneas 10, 11 y 12.³⁸⁰ También se ajustaron otras para dar servicio a las nuevas zonas de expansión urbana que estaban surgiendo por entonces.³⁸¹

Tabla 40. Incorporaciones a la flota de ACCSA en la década de los 90

Nº	VEHÍCULO	AÑO (*)	COMENTARIO
15	SCANIA N113 ICLORSAL URCI	1992	
16	SCANIA N113 ICLORSAL URCI	1992	
17	PEGASO 5317 UNICAR U90	1992 (1987)	EX HICID, S.A.
18	MERCEDES-BENZ O 305 GRAF & STIFT V.O.V. I	1994 (1984)	EX ULM (D)
19	MERCEDES-BENZ O 305 GRAF & STIFT V.O.V. I	1994 (1984)	EX ULM (D)
20	PEGASO 5317 UNICAR U90	1997 (1987)	EX HICID, S.A.
21	PEGASO 5317 UNICAR U90	1997 (1987)	EX HICID, S.A.
22	IVECO-PEGASO 5522 ENASA	1995	
23	SCANIA L113 CLL HISPANO C. V.O.V. II	1996	
24	SCANIA L113 CLL HISPANO C. V.O.V. II	1996	
25	SCANIA L113 CLL HISPANO C. V.O.V. II	1996	
26	SCANIA L113 CLL HISPANO C. V.O.V. II	1996	
27	DENNIS DART SLF HISPANO C. V.O.V. II	1998	
28	DENNIS DART SLF HISPANO C. V.O.V. II	1999	
29	DENNIS DART SLF HISPANO C. V.O.V. II	1999	
30	DENNIS DART SLF HISPANO C. V.O.V. II	1999	
31	IVECO EUROPOLIS CACCIAMALI	1999	
32	IVECO EUROPOLIS CACCIAMALI	1999	
33	IVECO EUROPOLIS CACCIAMALI	1999	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: archivo Francisco Madrid; *Mediterráneo*. Elaboración propia.

Algunas de estas líneas como la 9, 11 y 12 pronto se convirtieron en unas de las de mayor tráfico,³⁸² logrando que el conjunto del servicio urbano aumentara aproximadamente un 25% el número de usuarios entre 2000 y 2002,³⁸³ lo que se reflejó en un incremento de los ingresos de explotación de en torno al 10% en este periodo.

³⁸⁰ *Mediterráneo*, 13 de diciembre de 2000 y 9 de enero de 2001.

³⁸¹ *Mediterráneo*, 20 de abril de 2000.

³⁸² *Mediterráneo*, 12 de febrero de 2004.

³⁸³ *Mediterráneo*, 18 de enero de 2002 y 25 de febrero de 2003.

Para la prestación de estos nuevos servicios, se incrementó considerablemente la flota entre 2000 y 2003 hasta alcanzar los 23 coches en 2004,³⁸⁴ todos ellos dotados con rampa y con una antigüedad menor de 5 años.

De manera paralela a la ampliación del parque móvil, también creció la plantilla de conductores, siendo ACCSA la primera empresa de la provincia en incorporar mujeres a los puestos de personal de movimiento. La primera conductora fue Ángeles Pérez, en junio de 2001, seguida por Celeste Queral y Provi Gil.³⁸⁵

Tabla 41. Incorporaciones a la flota de ACCSA años 2000-2005

Nº	VEHÍCULO	AÑO (*)	COMENTARIO
34	MAN 14.220 UGARTE MAX	2000	
35	DENNIS DART SLF HISPANO C. HABIT	2001	
36	MAN 11.220 UGARTE MAX	2000	
37	IVECO EUROPOLIS CACCIAMALI	2001	
38	MAN 14.220 UGARTE MAX	2001	
39	MAN 14.220 UGARTE MAX	2001	
40	SCANIA L94 UB HISPANO C. HABIT	2000	EX HICID, S.A.
41	MAN 14.220 UGARTE MAX	2001	
42	DENNIS DART SLF HISPANO C. HABIT	2001	EX TUSSAM (SE)
43	MAN 14.220 HISPANO C. HABIT	2002	
44	MAN 14.220 HISPANO C. HABIT	2002	
45	MAN 14.220 HISPANO C. HABIT	2003	
46	MAN 14.220 HISPANO C. HABIT	2003	
47	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2004	
48	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2004	
49	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2004	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: archivo Francisco Madrid; *Mediterráneo*. Elaboración propia.

En Junta General Ordinaria de junio de 2001 se aprobó una importante ampliación de capital en la que ACCSA dobló su capital social, alcanzando los 901.500 euros. Dicha ampliación se llevó a cabo mediante la emisión de 75.000 acciones de 6,01 euros nominales, totalmente suscritas y desembolsadas por la HICID.

³⁸⁴*Mediterráneo*, 12 de febrero de 2004.

³⁸⁵Pablo Marco Dols, *Historia del transporte...* p. 193

Tabla 42. Incorporaciones a la flota de ACCSA años 2005-2010

Nº	VEHÍCULO	AÑO (*)	COMENTARIO
50	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2005	
51	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2005	
52	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2005	
53	SCANIA L94UB HISPANO C. HABIT	2005	
54	SCANIA L94UB HISPANO C. HABIT	2006	
55	SCANIA L94UB HISPANO C. HABIT	2006	
56	SCANIA L94UB HISPANO C. HABIT	2006	
57	SCANIA L94UB HISPANO C. HABIT	2006	
58	MAN 14.220 HISPANO C. V.O.V. II	2007 (1998)	EX EMT (M)
59	MAN 14.220 HISPANO C. V.O.V. II	2007 (1998)	EX EMT (M)
60	MAN 14.220 HISPANO C. V.O.V. II	2007 (1998)	EX EMT (M)
61	MAN 14.220 HISPANO C. V.O.V. II	2007 (1998)	EX EMT (M)
62	MAN 14.220 HISPANO C. V.O.V. II	2007 (1998)	EX EMT (M)
63	MAN 14.220 HISPANO C. V.O.V. II	2007 (1998)	EX EMT (M)
64	MAN 14.220 HISPANO C. V.O.V. II	2007 (1998)	EX EMT (M)
65	SCANIA K270 UB HISPANO C. HABIT	2008	
66	SCANIA K270 UB HISPANO C. HABIT	2008	
67	SCANIA K270 UB HISPANO C. HABIT	2008	
68	SCANIA K270 UB HISPANO C. HABIT	2008	
70	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2008 (2004)	EX AMSA
71	SCANIA L94 UB CASTROSUA CS40 CITY II	2008 (2004)	EX AMSA
72	SCANIA K230 UB HISPANO C. HABIT	2009	
73	SCANIA K230 UB HISPANO C. HABIT	2009	
74	SCANIA K230 UB HISPANO C. HABIT	2009	
75	SCANIA K230 UB HISPANO C. HABIT	2009	
76	IRISBUS IVECO ACCESS HEULIEZ GX 127 L	2010	
77	IRISBUS IVECO ACCESS HEULIEZ GX 127 L	2010	
78	IRISBUS IVECO ACCESS HEULIEZ GX 127 L	2010	
79	IRISBUS IVECO ACCESS HEULIEZ GX 127 L	2010	
80	IRISBUS IVECO ACCESS HEULIEZ GX 127 L	2010	
81	IRISBUS IVECO ACCESS HEULIEZ GX 127 L	2010	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: trabajo de campo, *Mediterráneo*. Elaboración propia.

En junio de 2003 la familia Cuevas, propietaria de Autos Mediterráneo, adquirió a través de la mercantil Castellonense de Obras y Fomento Industrial, S.L., aproximadamente el 90% de la

Hispano del Cid, S.A., propietaria a su vez de ACCSA, por lo que esta empresa también pasó a manos de esta familia.³⁸⁶ Como consecuencia de este cambio en el accionariado, en octubre de 2003, en Junta General Extraordinaria, el hasta entonces Consejo de Administración presentó su dimisión, nombrándose nuevos consejeros a los cuatro hermanos Cuevas Julve (Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier), Sergio March Allepuz y José María Peña Peña, que cesó en el cargo en 2006. Los cargos del nuevo Consejo quedaron así distribuidos: presidenta Mercedes Cuevas; secretario Vicente Cuevas y vocales el resto de consejeros, nombrándose consejeros delegados a Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier Cuevas Julve. Todos ellos conservan sus cargos en la actualidad.

Dejando aparte las consecuencias a muchos otros niveles que esta relevante operación tuvo para el sector, la integración de ACCSA en este grupo empresarial que se acababa de formar le permitió reforzar su situación y afrontar inversiones conjuntas, así como el intercambio de vehículos entre las distintas sociedades. De hecho, la mayor ampliación de la flota de la historia de la empresa tuvo lugar durante esta segunda mitad de la década.³⁸⁷

Paralelamente, se siguieron creando nuevas líneas y ampliando las ya existentes. En 2005 se inauguró la línea 13 al nuevo cementerio,³⁸⁸ con circulación dos días a la semana; y entre 2005 y 2006 se desdoblaron dos de las existentes, creando las líneas 12 bis en 2005 y 4 bis al año siguiente.³⁸⁹ En 2007 se aumentaron expediciones en otras líneas como la 1, 3, 4b, 6 y 10.³⁹⁰ La urgencia de esta medida obligó a recurrir a la adquisición de siete autobuses de segunda mano,³⁹¹ una decisión que fue bastante criticada por la oposición,³⁹² pero que permitió una mejora sustancial del servicio urbano con un bajo coste. Con ellos, la flota alcanzó las 41 unidades en diciembre de 2007, 36 en circulación y 5 de reserva.³⁹³

Los ingresos de explotación en estos años experimentaron un constante aumento, que fue especialmente notable a partir del año 2007, cuando estuvieron plenamente operativas todas las mejoras relatadas anteriormente. Durante ese ejercicio, el número de usuarios creció un 15%,³⁹⁴ mientras que los ingresos se incrementaron hasta en un 75%, prácticamente cinco veces más. Sin embargo, el esfuerzo inversor para llevar a cabo estas mejoras, el alza de los carburantes y el considerable incremento de los costes de personal (se pasó de una plantilla de 48 personas en 2005 a 76 en 2007 y 87 en 2010) repercutió en los resultados, que aún así se recuperaron a partir de 2009

³⁸⁶*Mediterráneo*, 31 de agosto de 2003

³⁸⁷*Autobuses & Autocares*, 31 de mayo de 2004 y 24 de abril de 2007

³⁸⁸*Mediterráneo*, 5 de abril de 2005.

³⁸⁹*Mediterráneo*, 4 de junio de 2005 y 2 de septiembre de 2006.

³⁹⁰*Mediterráneo*, 12 de enero de 2007.

³⁹¹*Autobuses & Autocares*, 8 de marzo de 2007.

³⁹²*Mediterráneo*, 1 de abril de 2007.

³⁹³*Mediterráneo*, 29 de diciembre de 2007.

³⁹⁴*Mediterráneo*, 3 de septiembre de 2007.

mediante una política de contención de gastos.

En 2008 ACCSA inició la explotación, de manera provisional, del nuevo servicio del Tram entre la Universitat Jaume I y la avenida Barcelona.³⁹⁵ Para ello, el personal de la empresa adscrito a este servicio, así como el de talleres, fue formado por los técnicos de Irisbus –consorcio italo-francés fabricante de las unidades móviles del trolebús guiado– en las peculiaridades de su funcionamiento.³⁹⁶

La nueva línea del Tram sustituyó a la línea 7 del urbano, de recorrido prácticamente coincidente. Por su parte, el Tram había sido reforzado desde finales del año anterior por una nueva línea interior, la 14, prestada mediante un microbús eléctrico cedido por la Generalitat.³⁹⁷ Esta línea, de escaso éxito, fue suprimida en 2012.

En 2008, ante el traslado del mercadillo semanal al nuevo recinto ferial, se creó un nuevo servicio especial denominado línea 17, con circulación sólo los lunes, día de mercado.³⁹⁸ En 2009 se inauguró la línea 16, entre el Hospital General y el Centro Comercial Salera.³⁹⁹ Todas estas mejoras fueron acompañadas de una ampliación de la flota en 15 vehículos, tanto estándar de 12 metros como de menores dimensiones.⁴⁰⁰

Sin embargo, la puesta en marcha del Tram y el estallido de la crisis, con los problemas financieros que ha acarreado a las administraciones públicas,⁴⁰¹ llevó al Ayuntamiento a remodelar algunas líneas, lo que afectó negativamente a las cifras de viajeros de ACCSA, que hasta entonces no habían dejado de crecer.⁴⁰² Asimismo, se incrementó la deuda de las administraciones.

En enero de 2011 las líneas 11 y 12 recortaron su recorrido hasta la avenida Barcelona,⁴⁰³ aunque ante el descontento ciudadano en noviembre se crearon las líneas 18 y 19,⁴⁰⁴ con idéntico itinerario al que hacían la 11 y la 12 antes de ser recortadas, aunque con circulación sólo por las mañanas.⁴⁰⁵ En 2012 se redenominaaron las líneas 4 bis y 12 bis, convirtiéndose respectivamente en las líneas 7 y 15, se eliminaron las dobles cabeceras de algunas líneas para reducir tiempos muertos, se redujeron recorridos y franjas horarias deficitarias por su escaso uso y se creó la línea 20 entre Benadresa y

³⁹⁵*Mediterráneo*, 26 de junio de 2008.

³⁹⁶*Mediterráneo*, 12 de enero de 2008.

³⁹⁷*Mediterráneo*, 18 de diciembre de 2007 y 19 de diciembre de 2007; *Autobuses & Autocares*, 20 de abril de 2007; *Nexobús*, 21 de diciembre de 2007.

³⁹⁸*Mediterráneo*, 29 de octubre de 2008.

³⁹⁹*Mediterráneo*, 31 de marzo de 2009.

⁴⁰⁰*Nexobús*, 1 de febrero de 2008, 20 de mayo de 2010 y 9 de junio de 2010; *Autobuses & Autocares*, 5 de febrero de 2008 y 27 de mayo de 2010.

⁴⁰¹Según relata el cronista oficial de la ciudad, Antonio Gascó, en su obra (Antonio José Gascó Sidro, *Crónica de Castellón*, p. 458) «La administración municipal se había implicado en adeudos financieros de 50 millones de euros que debían ser amortizados», debiendo hacer frente el Ayuntamiento a una enorme disminución de ingresos y a unas tasas de paro en la ciudad del 27%.

⁴⁰²Concretamente 287.571 usuarios más en 2008 respecto al año anterior. *Mediterráneo*, 17 de diciembre de 2008.

⁴⁰³*Mediterráneo*, 12 de enero de 2011.

⁴⁰⁴*Mediterráneo*, 13 y 26 de enero de 2011.

⁴⁰⁵*Autobuses & Autocares*, 14 de noviembre de 2011.

las urbanizaciones de montaña, de efímera duración.⁴⁰⁶

Todos estos recortes permitieron, según el propio Ayuntamiento, un ahorro a las arcas municipales cercano a los 400.000 euros,⁴⁰⁷ pero también un detrimento de la oferta y calidad del servicio, que junto con la crisis tuvo su reflejo en la cifra de viajeros y en los ingresos de explotación, que se redujeron en casi un 22%. El volumen de negocio se mantuvo estancado en torno a los cuatro millones de euros, continuándose con las medidas para adecuar los costes y medios a la demanda, reduciendo las inversiones en 2012, lo que no impidió la introducción de algunas mejoras como el SAE.⁴⁰⁸

En abril de 2013 se adjudicó de nuevo el contrato de concesión del servicio urbano de Castelló a ACCSA, única empresa que se presentó, por un importe de final de 32.778.396 euros por diez años. El nuevo contrato también obligaba a la empresa a:⁴⁰⁹

- Renovar la flota con 18 vehículos, nueve de los cuales propulsados por GNC, con un precio máximo por unidad de 116.199 euros, fijando para ello un plazo de 22 semanas.

- Aumentar el servicio del autobús urbano en dos conductores y un vehículo adicional entre los lunes y los viernes excepto los meses de julio y agosto, con un tope de 120.000 kilómetros anuales.

- Abrir una nueva oficina de gestión de movilidad para centralizar una óptima prestación del servicio municipal.

- Instalar el SAE en los nuevos autobuses.

Asimismo, el nuevo contrato fijaba un número mínimo de pasajeros por línea, y establecía un pago municipal de 0,39 euros por kilómetro si había refuerzos puntuales. Los 18 nuevos autobuses fueron incorporándose al servicio a lo largo del verano y otoño de 2013. Nueve de ellos están dotados de un propulsor diésel y los nueve restantes funcionan con GNC. Su adquisición ha supuesto una inversión total de 30,7 millones de euros,⁴¹⁰ subvencionados en parte por el Instituto Valenciano de la Competitividad Empresarial.⁴¹¹

La renovación de la concesión obligó a afrontar importantes inversiones de más de 3,5 millones de euros para adecuar el servicio a las nuevas cláusulas concesionales, lo que fue posible mediante la política de retención de beneficios aplicada desde los ejercicios anteriores.

Con el nuevo contrato se impulsó la nueva marca “TUCS” (Transport Urbà de Castelló), creada en 2011 para integrar toda la red municipal de transportes,⁴¹² cuyas siglas se ven desde entonces en todos los vehículos de la flota de ACCSA

⁴⁰⁶*Mediterráneo*, 3 y 15 de enero de 2012.

⁴⁰⁷*Mediterráneo*, 12 y 19 de diciembre de 2012.

⁴⁰⁸*Autobuses & Autocares*, 4 de mayo de 2011.

⁴⁰⁹*Mediterráneo*, 21 de marzo de 2013 y 22 y 23 de abril de 2013; *Autobuses & Autocares*, 26 de marzo de 2013 y 29 de abril de 2013.

⁴¹⁰*Autobuses & Autocares*, 26 de septiembre de 2013.

⁴¹¹*Mediterráneo*, 2 de febrero de 2014.

⁴¹²*Mediterráneo*, 21 de septiembre de 2011.

Tabla 43. Incorporaciones a la flota de ACCSA desde 2010

Nº	VEHÍCULO	AÑO	COMENTARIO
82	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
83	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
84	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
85	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
86	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
87	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
88	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
89	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
90	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2013	
91	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
92	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
93	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
94	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
95	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
96	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
97	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
98	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
99	IRISBUS IVECO CITELIS GNC	2013	A GAS NATURAL
100	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2017	
101	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2017	
102	SCANIA GNC CASTROSUA MAGNUS E	2017	
103	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2018	
104	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2018	
105	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2018	
106	MAN A69 CASTROSUA MAGNUS E	2018	A GAS NATURAL
107	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2018	
108	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2018	
109	MAN A69 CASTROSUA MAGNUS E	2018	A GAS NATURAL
110	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2019	
111	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2019	
112	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2019	
113	SCANIA K250 CASTROSUA MAGNUS E	2019	

Fuente: Trabajo de campo; *Mediterráneo*; *Autobuses* & *Autocares*. Elaboración propia.

Tabla 44. Ingresos de explotación y resultados de ACCSA. Ejercicios 2001-2017 (en euros)

Ejercicio	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	2.117.510	2.115.905	2.348.965	2.577.917	2.843.471	3.132.529	4.186.800	4.735.827	4.773.045	4.929.006	5.198.258	4.145.353	4.212.307	4.229.648	4.096.606	4.354.156	4.955.038
Resultados (€)	107.730	112.311	111.496	182.974	179.305	209.275	37.987	22.562	379.190	331.756	388.595	302.736	222.842	188.872	80.090	370.928	172.767
Plantilla	43	42	44	46	48	57	76	83	86	87	87	80	77	74	74	74	84

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 20. Ingresos de explotación y resultados de ACCSA. Ejercicios 2001-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La contención salarial, el comportamiento del precio del crudo y los esfuerzos de adecuación de costes, dentro de las condiciones de la concesión, no evitaron sin embargo que los beneficios encadenaran cuatro años de paulatino descenso, a consecuencia de la disminución del número de viajeros (alrededor del 14% anual desde 2011)⁴¹³ y el aumento de los gastos de amortización.⁴¹⁴

En 2015 se inauguraron las nuevas instalaciones de HICID en el camino Caminàs 133, esquina camí Vell de la Mar, construidas sobre unos terrenos propiedad de la familia Cuevas, y cercanas al garaje de Autos Mediterráneo. En junio de ese año el Consejo de Administración de ACCSA acordó el traslado del domicilio social a esta dirección, donde sigue compartiendo garaje, taller y oficinas con su empresa matriz.

La aplicación en noviembre de 2016 de la primera fase del Plan de Potenciación del Transporte Colectivo, contemplado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de Castelló,⁴¹⁵ ha comportado la reestructuración de algunas líneas, la creación de la nocturna N1,⁴¹⁶ la circular 18, la recuperación de la 9 –que fue suprimida en 2014 con la puesta en marcha del Tram hasta el Grau–⁴¹⁷, así como la mejora de frecuencias en otras líneas,⁴¹⁸ aumentándose para ello la flota. Todas estas mejoras han supuesto una fuerte inversión para ACCSA, pero también un incremento del volumen de viajeros del 29%, con más de 800.000 usuarios más desde 2016, que se ha traducido en un aumento de los ingresos de explotación de casi 860.000 euros. Para la segunda fase, cuya aplicación está previsto que se desarrolle progresivamente hasta 2021, se prevé la incorporación de siete autobuses más.⁴¹⁹

Beni Bus, S.A.

Fecha constitución: 11 de abril de 1991

Domicilio social: calle Carcagente, 1 Castelló

Página web: <http://www.autosmediterraneo.com/teleberlina/>

Descripción:

Sociedad anónima castellonense, perteneciente a la familia Cuevas a través de la sociedad limitada Corporación Cuevas Julve, accionista único de la misma. Su capital social asciende a 745.265 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 209.484 euros, con unos ingresos de explotación de 922.890 €. Participa a su vez en las mercantiles Viviendas Naves y Villas, S.L., dedicada al sector inmobiliario, con el 45% de su capital y en el 20% de Vertidos y Tratamientos de

⁴¹³Actualización del PMUS, p. 10.

⁴¹⁴Informe de Gestión. Años 2009-2015. RMC.

⁴¹⁵Actualización del PMUS, p. 71.

⁴¹⁶Mediterráneo, 2 de septiembre de 2016.

⁴¹⁷Mediterráneo, 16 y 21 de diciembre de 2014.

⁴¹⁸Mediterráneo, 2 de noviembre de 2016.

⁴¹⁹Actualización del PMUS, p. 73.

Residuos, S.L., dedicada a la gestión de residuos.

Beni Bus se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, actuando como segunda marca de Autos Mediterráneo, así como al servicio de automóviles de alquiler con conductor. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de cinco autocares, además de diversos turismos y microbuses, y de una plantilla de tres trabajadores en 2017.

Historia:

La sociedad anónima Beni Bus fue constituida el 11 de abril de 1991 en Castelló ante el notario Ramón Ayemerich Polo por Vicente Cuevas Julve, Mercedes Cuevas Julve, José Manuel Cuevas Julve y Francisco Javier Cuevas Julve. Se creó con un capital social de 10 millones de pesetas, repartidas en 200 acciones de 50.000 pts. de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas por los cuatro socios constituyentes, a razón de 50 acciones cada uno. Vicente y Mercedes Cuevas Julve fueron nombrados administradores solidarios. El domicilio social se fijó en la plaza Fadrell n.º 2 de Castelló. Pocos meses después, en noviembre, el capital social fue ampliado en cuatro millones de pesetas mediante la emisión de 80 acciones del mismo valor nominal que las primeras, fijándose el total en 14 millones de pesetas.⁴²⁰

Esta sociedad se constituyó para realizar el servicio del Termalismo de Benicàssim, un servicio regular de uso especial destinado tanto al personal como los pacientes externos que recibían tratamiento de rehabilitación en dicho centro, con unos doscientos usuarios en total. Para tal efecto se adquirieron cuatro midibuses Ayats Staya y una furgoneta.⁴²¹

Tabla 45. Flota de Beni Bus en 1991

Nº	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)
1	M.A.N. AYATS STAYA	32	1991
2	M.A.N. AYATS STAYA	32	1991
3	M.A.N. AYATS STAYA	32	1991
4	M.A.N. AYATS STAYA	32	1991
5	FORD TRANSIT	11	1991

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Testimonio Antonio Manzanás, ex inspector de AMSA, en entrevista oral. Elaboración propia.

En enero de 1992 Beni Bus suspendió el servicio por falta de pago por parte de este centro de rehabilitación, cuya deuda con la empresa ascendía a nueve millones de pesetas. Tras el cierre del Termalismo, la empresa reorganizó su actividad, centrándose exclusivamente en los servicios

⁴²⁰Estatutos de Beni Bus, S.A., RMC, Tomo 478, Sec. G, Libro 45, Hoja CS1235

⁴²¹Una de estas unidades protagonizó un reportaje en la revista alemana *Lastauto Omnibus*, en el número de julio de 1991, [en línea], http://www.omnibusarchiv.de/cgi-bin/baseportal.pl?htx=/Presse/Presse_eng&localparams=1&db=Presse_eng&cmd=list&range=0,15&Bustype~=A&cmd=all&Id=564 (consultado 15 de enero de 2017).

discrecionales y escolares, dentro del grupo Autos Mediterráneo. Para tal fin, a partir de 1994 se adquirieron nuevos autocares, sucediéndose varios años de pérdidas hasta 1997, con sucesivas ampliaciones de capital, si bien el incremento del volumen de negocio fue siempre constante.

La primera de ellas se acordó en la Junta de octubre de 1995 por un importe de 26 millones de pesetas, mediante una emisión de 520 acciones de 50.000 pesetas, con lo que el capital social se fijó en 40 millones de pesetas. Al año siguiente, en julio de 1996, se aumentó de nuevo en 60 millones, con una nueva emisión de 1.200 acciones del mismo valor que la anterior emisión, con lo que el capital social alcanzó los cien millones. En septiembre de 1997 se volvió a aumentar en 24 millones mediante 480 acciones también de 50.000 pts., alcanzándose los actuales 124 millones de pesetas de capital social, ajustados en 2001 en 745.264,80 €.

Tabla 46. Ingresos de explotación y resultados de Beni Bus. Ejercicios 1994-2004 (en euros)

Ejercicio	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ingresos (€)	114.251	144.694	204.681	267.701	391.495	449.957	625.146	630.849	750.307	730.862	752.521
Resultados (€)	-38.951	-46.016	-94.780	20.966	57.411	7.591	46.887	11.726	91.140	19.472	19.197

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 21. Ingresos de explotación y resultados de Beni Bus. Ejercicios 1994-2004

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 47. Ingresos de explotación y resultados de Beni Bus. Ejercicios 2005-2017 (en euros)

Ejercicio	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	731.580	710.763	770.263	900.676	970.954	972.786	906.520	906.081	894.973	874.471	828.914	872.724	922.890
Resultados (€)	46.890	-2.796	15.042	203.314	87.221	111.261	10.743	36.651	-24.571	82.228	165.232	176.752	209.484
Plantilla	9	9	7	9	13	10	6	5	4	4	4	4	3

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 22. Ingresos de explotación y resultados de Beni Bus. Ejercicios 2005-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Esta importante inyección económica logró reflotar la empresa y revertir sus resultados, apostando también por nuevos sectores de negocio como el arrendamiento de turismos con conductor. En diciembre de 1998 registró, en este sentido, la marca Teleberlina,⁴²² con la que comenzó a operar estos servicios, novedosos en Castelló en aquellas fechas, y dirigidos principalmente a profesionales, agencias de viajes, empresas e instituciones públicas como la Diputación de Castelló o la Conselleria de Justicia.⁴²³

Puesto que estos servicios se prestan con turismos de alta gama y microbuses, mediante la tarjeta de transportes tipo VTC, se produjo un cambio en la composición de la flota, incorporando este tipo de vehículos. Esta actividad, junto con la de transporte discrecional en autobús, le permitió recuperar sus balances, siendo escasos los ejercicios con resultado negativo. En la Junta de 2012 fueron cesados los dos administradores, ampliándose este cargo a los cuatro socios de la empresa. Recientemente, en la Junta de mayo de 2016, se amplió el objeto social a «servicio de transporte adaptado y no adaptado de viajeros en autobús y en vehículos de arrendamiento no financiero con conductor, taxi, auto-taxi y transporte de mensajería»,⁴²⁴ lo que vendría a mostrar la voluntad de la sociedad de reforzar sus actividades en el ámbito de los servicios de alquiler de turismos con conductor. Un mercado con perspectivas de crecimiento, pero también de grandes retos y desafíos. Su volumen de negocio se mantiene en los últimos años en torno a los ochocientos mil euros, con unos resultados bastante dispares según el ejercicio, si bien desde 2014 viene presentando beneficios.

Cuevas, Grupo

Grupo empresarial conformado por una serie de empresas ligadas a la familia Cuevas Julve, formada por los hermanos Vicente Cuevas Julve, Mercedes Cuevas Julve, José Manuel Cuevas Julve y Francisco Javier Cuevas Julve. Pese a que oficialmente no constituyen de por sí un grupo, ni se encuentran participadas en todos los casos entre sí, directa o indirectamente sí se vinculan accionarialmente a los cuatro hermanos antes referidos. Por ello se opta por referirse a este conjunto de sociedades como “grupo Autos Mediterráneo” o, más estrictamente, “grupo Cuevas”, que domina el transporte de viajeros en los dos tercios septentrionales de la provincia. En los últimos años, además, ha realizado cierta expansión por otras provincias, absorbiendo empresas de València y las Islas Baleares.

En el transporte de viajeros por carretera, la familia Cuevas controla o participa en las siguientes

⁴²²Boletín Oficial de la Propiedad Industrial, 7 de octubre de 2011. "Información sobre la marca Teleberlina", Empresa, [en línea].

⁴²³Resolución de la Conselleria de Gobernación y Justicia por la que se anuncia la formalización del contrato del servicio de taxi y/o vehículo con conductor con el fin de cubrir las necesidades de transporte y locomoción de los órganos de la Administración de Justicia en Castelló de la Plana y su provincia, *DOGV*, 19 de diciembre de 2004.

⁴²⁴Estatutos de Beni Bus, S.A., RMC, Tomo 478, Secc. G, Libro 45, Hoja CS1235

sociedades:

- Provincia de Castelló: ACCSA, Autos Mediterráneo, Beni Bus, La Hispano del Cid y Vía Reservada.
- Provincia de València: Autocars Torres.
- Islas Baleares (Ibiza): Cosmacar y Lucas Costa.

Asimismo, la familia tiene intereses en otros sectores como el transporte sanitario (Servicios de Emergencias Médicas de Castellón, S.L.), turístico, inmobiliario, agrícola o el tratamiento de residuos.

Domingo Bus, S.A.

Fecha constitución: 14 de diciembre de 1993

Domicilio social: calle Jorge Juan, 48 2º Castelló

Página web: <http://www.domingobus.com/>

Descripción:

Sociedad anónima castellonense, formada por el matrimonio de Domingo Aparici Garcés y Mercedes Ejarque Carretero y un tercer socio, actuando como administrador único el señor Aparici. Su capital social asciende a 60.120 € y el resultado del ejercicio 2015 ha deparado unas pérdidas de 14.459 euros, con unos ingresos netos de 61.271 €.

Domingo Bus se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, trabajando especialmente para diversas agencias de viajes, para las que realiza todo tipo de viajes nacionales e internacionales. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de cuatro vehículos entre autocares y minibuses, y de una plantilla de cinco trabajadores.

Historia:

La sociedad anónima Domingo Bus fue constituida el 14 de diciembre de 1993 en Castelló ante el notario Juan Alegre González por Domingo Aparici Garcés, su esposa Mercedes Ejarque Carretero y Javier Granel Vicente.

La sociedad se creó con un capital social de 10 millones de pesetas, repartidas en 2.000 acciones de 5.000 pts. de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas en un 25%, a razón de 999 por Domingo Aparici, otras tantas por Mercedes Ejarque y las dos restantes por Javier Granel. Mercedes Ejarque fue nombrada administradora única. El domicilio social se fijó en la calle Jorge Juan, 48 2º de Castelló.⁴²⁵

El principal promotor de la sociedad, Domingo Aparici Garcés, es hijo de un antiguo trabajador de la HIFE, que tras la creación de HICID pasó a formar parte de la plantilla de esta empresa. Domingo Aparici trabajó de conductor para Viajes Castellón. Cuando esta empresa abandonó el

⁴²⁵Estatutos de Domingo Bus, S.A., RMC, Tomo 691, Secc. G, Libro 258, Hoja CS1046.

sector del transporte de viajeros, el vehículo fue adquirido por Autos Mediterráneo, y Domingo Aparici se incorporó a la plantilla de AMSA, hasta que en 1993 decidió establecerse por su cuenta.

Tabla 48. Flota de Domingo Bus en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)
SCANIA K113 SUNSUNDEGUI KORINTO	1993 (1991)

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: entrevista oral a Domingo Aparici. Elaboración propia.

En la Junta de 1996 se acordó modificar el órgano de administración, pasando a ser administradores solidarios Domingo Aparici y Mercedes Ejarque, y en 1998 se acabó de desembolsar el resto del capital pendiente, que ascendía a 7.500.000 pts., ajustado en 2002 a 60.120 €. Desde 2011, Domingo Aparici ejerce como administrador único.

Junto con los viajes nacionales e internacionales, Domingo Bus centró sus actividades en las excursiones, el transporte escolar y el desplazamiento de equipos deportivos, entre ellos el C.D. Castellón.

En la primera mitad de la década de 2000 se integró en la empresa, como conductor, Miguel Capdevila Grifo, un empresario individual del sector, aportando asimismo el autocar con el que venía ejerciendo su actividad y el servicio escolar del colegio de La Consolación de Castelló.⁴²⁶

En 2001, Domingo Aparici Garcés y Mercedes Ejarque constituyeron la sociedad limitada Mini Vip, dedicada al alquiler de vehículos con conductor (tarjeta VTC). Desde 2014, es administrador único de dicha sociedad el hijo de ambos Domingo Aparici Ejarque.⁴²⁷

Tabla 49. Ingresos de explotación y resultados de Domingo Bus. Ejercicios 1997-2007 (en euros)

Ejercicio	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ingresos (€)	346.824	541.346	503.192	575.291	618.784	628.116	583.865	617.216	637.071	689.150	733.288
Resultados (€)	6.315	13.783	-662	65.269	-876	-316	-169	2.639	2.076	3.365	-23.443

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Desde los primeros años la empresa trató de renovar y ampliar progresivamente su flota, pasando del autocar con el que se iniciaron las operaciones hasta los siete de los momentos previos a la crisis económica. En consecuencia, la plantilla fue creciendo hasta alcanzar la decena de empleados.

Esta política de renovación constante, y las numerosas adquisiciones de material móvil efectuadas desde el año 2000, pero especialmente entre 2005 y 2007, generaron unos grandes gastos de amortización, asumibles en un escenario de crecimiento económico, pero que supusieron un enorme lastre tras el estallido de la crisis.

⁴²⁶Testimonios de Miguel Capdevila, ex trabajador, y Domingo Aparici, gerente, en entrevista oral.

⁴²⁷BORME, 8 de octubre de 2014.

Gráfico 23. Ingresos de explotación y resultados de Domingo Bus. Ejercicios 1997-2007

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Tabla 50. Ingresos de explotación y resultados de Domingo Bus. Ejercicios 2008-2017 (en euros)

Ejercicio	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	829.436	579.251	486.448	409.296	323.272	250.679	223.771	148.643	166.521	61.271
Resultados (€)	2.616	2.514	5.574	-15.567	-39.496	-23.869	-91.830	19.354	73.386	-14.459
Plantilla	11	10	10	10	6	5	4	3	3	5

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 24. Ingresos de explotación y resultados de Domingo Bus. Ejercicios 2008-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Esta crisis ha supuesto un enorme descenso de las actividades y del volumen de negocio de la

empresa, que en 2017 había caído un 93% respecto al máximo de facturación de 2008, con cuatro ejercicios consecutivos (2011-2014) de pérdidas. La reducción de plantilla a menos de la mitad, de los gastos de personal en un 80% y el descenso de las amortizaciones parecía que permitiría recuperar cierta estabilidad y regresar a los balances positivos. Sin embargo, el descenso de facturación del 63% en 2017 ha hecho que, tras dos años de beneficios, el ejercicio de 2017 se haya vuelto a cerrar en negativo. Además, la empresa lleva ya doce años sin renovar la flota, siendo esta una inversión imprescindible para seguir operando en un futuro próximo.

González Bataller, Miguel

calle Virgen de Gracia, 13 Almassora

Empresario individual domiciliado en Almassora. Realiza servicios discrecionales con dos autocares y un midibús. Antiguo conductor de Rutas Rodríguez, se inició en el sector por su cuenta en 1989 con un Andecar Azahara, trabajando en buena medida para su antigua empresa. Actualmente se encuentra al frente su hijo.

Tabla 51. Flota de Miguel González:

VEHÍCULO	AÑO
IRISBUS 397E NOGE TOURING II	2004
MERCEDES-BENZ A 923 L BEULAS STELA	2006

(*) Año alta empresa.

Fuente: trabajo de campo. Elaboración propia.

Herrero Gil, Juan

paseo Morella, 36 Castelló

Empresario individual domiciliado en Castelló. Realiza servicios discrecionales, además del escolar del colegio La Consolación de Castelló. Su andadura como autónomo comienza a finales de los años 80 tras la disolución de Mariaran, de la que era socio.

Tabla 52. Flota de Juan Herrero

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
SETRA S215 HD	(1985)	
MERCEDES-BENZ L-408 D	(1985)	
MAN 16.350 IRIZAR CENTURY II	2010	EX BENIBUS
IVECO DAILY ANDECAR TRIUNFO	2014	
MERCEDES-BENZ 413 CDI UNVI SPRINTER	2018	EX GPO. BENIDORM

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Juan Herrero, entrevista oral. Elaboración propia.

Hispano del Cid, S.A. (HICID)

Fecha constitución: 30 de marzo de 1962

Domicilio social: camino Caminàs, 133 esq. Camí Vell de la Mar. Castelló

Página web: <http://www.hicid.es/>

Descripción:

Sociedad anónima castellonense, perteneciente a la familia Cuevas e integrada en un grupo ligado a la misma familia. Su actual Consejo de Administración está integrado por los cuatro hermanos Cuevas Julve (Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier), y por Sergio March Allepuz, siendo Mercedes Cuevas su presidenta.

Su capital social asciende a 168.347 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 352.200 euros, con unos ingresos netos de 6.278.043 €. HICID participa en el 99% del capital de Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. (ACCSA), concesionaria del transporte urbano de Castelló y en el 70% de Vía Reservada, S.A., concesionaria del servicio del Tram de Castelló. A su vez, es participada en un 97% por la mercantil Castellonense de Obras y Fomento Industrial, S.L., constituyendo esta la matriz global del grupo.

HICID opera el transporte regular de la concesión CVCS-107 Vilafranca-València, de 31 líneas, así como el transporte urbano de las localidades de Nules y Vila-real. Junto a estos realiza el transporte escolar de gran parte de la provincia a través de la UTE, así como servicios discrecionales. Los servicios regulares suponen actualmente alrededor de un 25% de la facturación, correspondiendo el 60% de la misma al transporte escolar y el 15% restante al discrecional.

Gestiona, por tanto, 20 líneas interurbanas de la concesión CVCS-107 Vilafranca-València, con un tráfico de más de 2,2 millones de usuarios anuales en 2013.⁴²⁸ Consta de las siguientes líneas:⁴²⁹

- Línea 1: Vilafranca-Castelló
- Línea 3: Castelló-Almassora
- Línea 4: Castelló-Playa de Moncofa
- Línea 5A: Borriana-València
- Línea 5B: Betxí-Borriana-València
- Línea 6A: Castelló-Cortes de Arenoso
- Línea 6B: Castelló-San Vicente-Cortes de Arenoso
- Línea 7: Castelló-Llucena
- Línea 8: Castelló-l'Alcora
- Línea 9A: Vistabella-Castelló

⁴²⁸*Datos estadísticos Castellón*, Conselleria d'Habitatge, por correo electrónico, 25 de enero de 2017.

⁴²⁹*DOGV*, 6 de julio de 1998, modificado el 14 de junio de 2001, 22 de diciembre de 2004, 31 de mayo de 2005, 31 de mayo de 2006 y 2 de agosto de 2013.

- Línea 9B: Vistabella-Benafigos-Castelló
- Línea 10: Atzeneta-l'Alcora
- Línea 11: Xodos-Atzeneta
- Línea 13: Castelló-Vilafamés
- Línea 14: Benassal-Albocàsser
- Línea 15: Villahermosa-Castelló
- Línea 16: Culla-Benassal
- Línea 17A: Castelló-Grau
- Línea 17B: Castelló-Playa del Pinar
- Línea 18A: Castelló-Borriana
- Línea 18B: Castelló-Hospital de la Plana
- Línea 19: Castelló-Vila-real
- Línea 20: Vila-real-Ermita Virgen de Gracia

Que se traducen en los siguientes servicios:⁴³⁰

- Atzeneta-l'Alcora (una expedición diaria de ida y vuelta los días laborables).
- Aín-Eslida (una expedición de ida y vuelta los lunes y viernes).
- L'Alcora-Castelló (cuatro expediciones de ida y vuelta los días laborables).
- Almassora-Castelló (31 expediciones de ida y vuelta los días laborables, 23 los domingos y festivos).
- Almassora-Playa (cinco expediciones de ida y vuelta de lunes a sábados laborables y seis los domingos en julio y agosto).
- Betxí-Castelló (dos expediciones de ida y tres de vuelta de lunes a viernes; dos de ida y una de vuelta los sábados).
- Betxí-Borriana-València (una expedición de ida y vuelta diarias de lunes a viernes laborables en el recorrido completo y otra en el recorrido parcial Borriana-València).
- Benassal-Albocàsser (una expedición de ida y vuelta los días laborables, con transbordo; en verano prolongación a la Font d'en Segures de lunes a viernes).
- Castelló-Culla-Benassal (una expedición ascendente los martes y descendente los miércoles, con transbordo; en verano dos expediciones supletorias, ascendente los jueves y descendente los viernes).
- Borriana-Port-Grau-Ambulatorio (once expediciones diarias, con diversos itinerarios).

⁴³⁰“Líneas regulares”, Hispano del Cid, S.A., [en línea].

- Borriana-Vila-real-Castelló (14 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes, 13 los sábados y ocho los domingos).
- Cortes de Arenoso-Castelló (una expedición diaria de ida y vuelta de lunes a sábado).
- Eslida-Castelló (dos expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes laborables, una los sábados).
- Moncofa-Castelló (cuatro expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes laborables; una los sábados).
- Llucena-Castelló (dos expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a sábado laborables, una los domingos).
- Vilafamés-Castelló (dos expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes laborables, una los sábados).
- Vilafranca-Castelló (una expedición diaria de lunes a sábados laborables).
- Villahermosa-Castelló (una expedición diaria de lunes a sábados laborables).
- La Vilavella-Castelló (una expedición descendente de lunes a viernes laborables).
- Vistabella-Castelló (una expedición diaria de lunes a sábados laborables).
- Xodos-Atzeneta (una expedición de ida y vuelta los lunes laborables).
- Castelló-Hospital la Plana (tres expediciones diarias de ida y vuelta)
- Vila-real-Castelló (32 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a sábado, 15 los domingos).
- Castelló-Grau-Playa (49 expediciones de ida y vuelta).
- Castelló-Grau-Playa del Pinar por camí la Plana (cinco expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes laborables en julio y agosto).

Con un total de 1.025 kilómetros de líneas, 1.277.896 kilómetros recorridos anualmente y 66.371 horas de conducción.⁴³¹

En cuanto a los urbanos, opera un total de tres líneas (una en Nules y dos en Vila-real), además de un servicio urbano especial en esta última localidad.

- Urbano Nules (seis expediciones diarias de lunes a viernes, más tres a la playa en verano).⁴³²
- Urbano Vila-real (dos líneas, 65 expediciones diarias de lunes a viernes laborables, 26 sábados).⁴³³

⁴³¹*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-107*, p. 32.

⁴³²“Transporte público”, Ayuntamiento de Nules, [en línea], <http://www.nules.es/es/content/transporte-publico> (consultado 27 de marzo de 2019).

⁴³³“Movilidad”, Ayuntamiento de Vila-real, [en línea], https://www.vila-real.es/portal/p_20_contenedor1.jsp?seccion=s_fdes_d4_v2.jsp&codbusqueda=662&language=es&codResi=1&codMenuPN=600&codMenu=684&layout=p_20_contenedor1.jsp (consultado 27 de junio de 2019).

Para la prestación de todos estos servicios, dispone de una flota de 83 vehículos y de una plantilla de 65 personas.

Historia:

La historia de la HICID comienza el 30 de marzo de 1962, cuando una minoría de consejeros de la Hispano de Fuente En Segures, descontentos con la gestión de la empresa, deciden escindirse y crear su propia compañía. Sin embargo, los precedentes de este hecho hay que buscarlos unos años atrás, hasta la segunda mitad de los 50, cuando Eliseo Vives Cercós sucedió a su padre como presidente de HIFE⁴³⁴. Este nuevo presidente imprimió a la empresa una política de crecimiento aún más ambiciosa, que pasaba por potenciar su actividad en Cataluña, y especialmente en Barcelona, donde esperaba encontrar mayores perspectivas de crecimiento.

El grave incendio de la cochera de Castelló en 1958⁴³⁵, que destruyó prácticamente la totalidad de las instalaciones de HIFE, no hizo sino contribuir a esta nueva política, que provocó la primera crisis en diciembre de 1959, con la dimisión de varios consejeros. En junio de 1961, tras dos años de progresivo traslado hacia Barcelona del grueso de las operaciones de la empresa, HIFE cambió definitivamente su sede social a la Ciudad Condal, provocando la escisión de una minoría de consejeros que formaron la nueva sociedad La Hispano del Cid, S.A, con capital castellonense.

El nombre fue ideado por su primer presidente el Dr. Villalonga, que conservó la histórica denominación de Hispano (aunque aquella mítica marca hubiera dejado de existir hacía dos décadas) y añadió la referencia del Cid «en homenaje histórico a aquel gran personaje de la historia y de las leyendas españolas del que tantas huellas se conservan en nuestra amada provincia»⁴³⁶, y que constituirían destinos de la nueva empresa, como *Villafranca del Cid* o *Lucena del Cid*. El cronista de Benassal, Pere Enric Barreda,⁴³⁷ afirma en cambio que el nombre de la nueva compañía fue propuesto por el farmacéutico y director de la Caja de Ahorros Guillermo Colom Beltrán, y aprobado por unanimidad en consejo de accionistas.

Quedó la HICID constituida como tal el 30 de marzo de 1962 ante el notario Ramón Puigdollers i Oliver por los consejeros escindidos de HIFE Manuel Año Esbrí, Elías Lauterio Mir, Ignacio Villalonga Castell, Juan Barreda Beltrán, Guillermo Colom Beltrán y Vicente Vilaroig Tárrega, en su propio nombre y en representación de 119 pequeños accionistas de HIFE (61 varones y 48 mujeres), que formaban un heterogéneo grupo en cuanto a nivel social o procedencia. Los había de múltiples profesiones: maestros, labradores, amas de casa, jubilados, empleados de todo tipo, propietarios, industriales, médicos o profesores, así como muchos de sus propios trabajadores, y de diversas localidades de la provincia (especialmente de l'Alcora, Atzeneta, Vilafranca y, sobre todo,

⁴³⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp.31-43.

⁴³⁵*Mediterráneo*, 2 de noviembre de 1958.

⁴³⁶*Mediterráneo*, 22 de julio de 1962.

⁴³⁷Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

Benassal), de València y de otros lugares de España.⁴³⁸

El capital social se estableció en 5.556.600 pesetas, representadas por 12.500 acciones de mil pesetas de valor nominal y 466 de 100 pts., todas al portador y totalmente suscritas y desembolsadas. Se fijó provisionalmente el domicilio social en la propia vivienda del socio Juan Barreda, en la calle Caballeros 19, trasladándose poco después a la calle Echegaray 23, esquina con la calle Trullols. En el momento de su constitución, dispusieron las oficinas en la calle Historiador Viciano n.º 1, manteniendo operativa la parada de Moyano n.º 1 para los aún denominados “servicios Lacorte”.⁴³⁹

El Consejo de Administración surgido de aquella primera Junta General fue integrado por el doctor Ignacio Villalonga Castell como presidente, y Vicente Callao Fabregat, Elías Lauterio Mir, Eduardo Sorribes Manzana, Rosario Catalán Nomdedéu, Mercedes Mora Jaime, Rafael Tena Casanova, Juan Barreda Beltrán, José Antonio Monferrer Alcón y Guillermo Colom Beltrán como vocales. Descendientes y familiares la mayoría de ellos de aquellos pioneros que, cincuenta años atrás, protagonizaron la fundación de la Hispano de Fuente En Segures.⁴⁴⁰

Dos meses después se modificó su estructura, quedando Ignacio Villalonga como presidente, Juan Barreda⁴⁴¹ como consejero delegado y Vicente Callao, Elías Lauterio, Guillermo Colom, Eduardo Sorribes, Rafael Tena, José Antonio Monferrer, Francisco Roig Forés y Manuel Catalán Latorre como vocales, y Francisco Madrid Pinto como jefe de servicios y representante ante el Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones.⁴⁴² Este Consejo de Administración representaba alrededor del 80% del accionariado, restando el 20% restante repartido entre el centenar largo de pequeños accionistas.⁴⁴³

La primera medida acordada por dicho Consejo fue la adquisición, por una parte, de los locales empleados por HIFE en las poblaciones de Betxí, Benassal, Cortes de Arenoso y Atzeneta a la mercantil Explotaciones Urbanas, S.A. (EUSA), una inmobiliaria creada por HIFE para asumir la titularidad de su patrimonio inmobiliario.⁴⁴⁴

Por otra parte, le fueron adquiridas a la propia Hispano de Fuente En Segures, como parte del acuerdo de escisión, las concesiones de Castelló-Vilafranca, Castelló-Vistabella, Castelló-Cortes,

⁴³⁸Acta de consitución de la Hispano del Cid, S.A., RMC, Tomo 551, Sección G, Libro 118, Hoja CS3267.

⁴³⁹Solicitudes y comunicaciones varias a la Jefatura Provincial de Transportes, AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID.

⁴⁴⁰Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea] y Josep Monferrer i Guardiola, “«La Hispano», pionera del transport al Maestrat”, p. 39.

⁴⁴¹Que fue también presidente de la Caja Rural San Isidro, de la Caja Rural Provincial y de la Uteco, como indica Paco Pascual en su obra (Pascual, 2002: 460).

⁴⁴²Solicitudes y comunicaciones varias a la Jefatura Provincial de Transportes, AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID.

⁴⁴³Testimonio de Francisco Madrid, ex consejero delegado, en entrevista oral.

⁴⁴⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 32.

Castelló-Artana y Castelló-Eslida, así como el material afecto a estas.⁴⁴⁵

Esto supuso que la recién creada empresa comenzara a explotar las líneas de Castelló a Albocàsser, Vilafranca, Benassal, l'Hostalet y la Font d'en Segures, Albocàsser-Alcalà, la Pelejana-empalme de la Pobla Tornesa, Castelló-Vistabella por Costur, Atzeneta-Castelló por Vilafamés, Sant Joan de Moró-Atzeneta, Vilafamés-Castelló, Castelló-Eslida por Artana y la Vilavella, Castelló-Cortes, Castelló-Llucena, Castelló-l'Alcora, Villahermosa-empalme Montón y Castelló-Artana, por Betxí y les Alqueries.

Contaba para ello en un primer momento con los 18 autobuses transferidos por HIFE en la referida segregación, que fueron renumerados a partir del n° 201,⁴⁴⁶ así como su personal.⁴⁴⁷ Salían en aquellos primeros meses desde la oficina de la calle Echegaray n.º 23,⁴⁴⁸ con despacho de billetes en el chaflán con la calle Trullols. A finales de agosto de 1962 se instaló un garaje provisional en la calle Borriol, n° 4.⁴⁴⁹

Los primeros años fueron complicados por el escaso tráfico de las líneas transferidas, pero durante el resto de la década, la HICID fue, poco a poco, consolidando su presencia en gran parte de la antigua zona de operaciones de HIFE, concretamente en los corredores de Vilafranca, Vistabella, Villahermosa/Cortes, Aín y la Plana Baixa, mientras que los corredores de Sant Mateu y Vinaròs pasaron a manos de Autos Mediterráneo. HIFE, por su parte, sólo conservó el servicio coordinado Castelló-València.

En estas zonas, pues, la Hispano del Cid fue incrementado sus servicios, bien al ir adquiriendo progresivamente otras concesiones de HIFE no incluidas en la segregación, bien por solicitar nuevos servicios a partir de los ya adjudicados.

El 7 de octubre de 1963 se le transfirió la concesión Betxí-València,⁴⁵⁰ que incluía la hijuela Empalme Cuchareros-Eslida. Por otra parte, en noviembre solicitó dos nuevos servicios regulares: uno entre Forcall y l'Hostalet de la Canà, por Castellfort, como hijuela de la línea Castelló-Vilafranca,⁴⁵¹ que finalmente fue reducido a Cinctorres-l'Hostalet, y otro entre Atzeneta y Xodos,

⁴⁴⁵BOE, 28 de julio de 1962.

⁴⁴⁶Testimonio de Francisco Madrid, ex consejero delegado, en entrevista oral.

⁴⁴⁷Formaron la HICID en su origen Francisco Madrid, Vicente Tintoré, Ángel Bardina, Francisco Morales, José Sebastián, Miguel Safont, César Pérez, Juan Tintoré y Francisca Barberá como personal administrativo; José Salvador, Cristóbal Catalán Latorre, Cristóbal Catalán Mezquita, Sebastián Sebastián y Antonio Guillén como personal móvil; Joaquín Galindo como mecánico; Enrique Edo, Francisco Bartoll, Luis Sangüesa, José Catalán, José Moliner, Guillermo Gargallo, Joaquín Pasíes, Manuel Ahicart, Isidro Zandalinas, Pedro Marco, Juan Francisco Mora, Francisco Beltrán, José Balfagón y Antonio Tomás como conductores; y Ramón Ahicart, Antonio Lizondo, Miguel Roig, José Manuel Tomás, Vicente Boix, Antonio Ahis, Vicente Moliner, Joaquín Roig, Enrique Tablado, Bernabé Sorribes, Aniceto Celades, Higinio Jesús Martí, Vicente Nebot, Patricio Salvador y Domingo Aparici como cobradores (AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID).

⁴⁴⁸Solicitudes y comunicaciones varias a la Jefatura Provincial de Transportes, AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta HICID.

⁴⁴⁹Mediterráneo, 30 de agosto de 1962.

⁴⁵⁰El 7 de octubre de 1963 (BOE, 11 de diciembre de 1963).

⁴⁵¹BOP, 21 de noviembre de 1963.

como hijuela de la línea Vistabella-Castelló,⁴⁵² que le fue adjudicado el 12 de febrero de 1965.⁴⁵³

Tabla 53. Flota de HICID en 1962, según JPT

MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
CS-3802	DODGE 27 HP	38	1962 (1941)	EX HIFE
CS-4283	DODGE 27 HP	38	1962 (1949)	EX HIFE
CS-4355	ACLO REGAL III CASTRO	40+15	1962 (1951)	EX HIFE
CS-4357	ACLO REGAL III CASTRO	41+15	1962 (1951)	EX HIFE
CS-4379	FORD HÉRCULES	32	1962 (1951)	EX HIFE
CS-4494	FORD HÉRCULES	32	1962 (1953)	EX HIFE
CS-4651	PEGASO DIESEL	42	1962 (1954)	EX HIFE
CS-4652	PEGASO DIESEL	41	1962 (1954)	EX HIFE
CS-7286	TUBÚS 40 HP	40	1962 (1956)	EX HIFE
CS-8398	TUBÚS 26 HP	41+15	1962 (1957)	EX HIFE
CS-8770	TUBÚS 26 HP	31	1962 (1957)	EX HIFE
CS-9695	TUBÚS 26 HP	31	1962 (1957)	EX HIFE
CS-10161	TUBÚS 26 HP	41+16	1962 (1958)	EX HIFE
CS-24179	NAZAR SERIE A	34	1962	
CS-24180	NAZAR SERIE A	34	1962	
CS-24197	PEGASO 6040	41	1962	
CS-24267	PEGASO 6040	41	1962	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: Fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

En febrero de 1964 solicitó la línea Eslida-Aín,⁴⁵⁴ como prolongación de Eslida-Castelló, y Atzeneta-Ermita de Sant Pau,⁴⁵⁵ como hijuela de Vistabella-Castelló, y en julio la línea Castelló-Teruel, que le fue denegada.⁴⁵⁶ Estos servicios, así como los anteriormente solicitados, le fueron adjudicados a lo largo de 1965: en febrero Benassal-Culla y Atzeneta-Xodos,⁴⁵⁷ en abril Cinctorres-l'Hostalet de la Canà,⁴⁵⁸ y en noviembre Aín-Eslida y Atzeneta-San Pablo.⁴⁵⁹ Asimismo, en junio de 1964 comenzó a realizar servicios coordinados con RENFE, entre València y la Font d'en

⁴⁵²BOP, 26 de noviembre de 1963.

⁴⁵³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 472, Exp. 8079

⁴⁵⁴BOP, 11 de febrero de 1964.

⁴⁵⁵BOP, 15 de febrero de 1964.

⁴⁵⁶Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 506, Exp. 8270.

⁴⁵⁷El 18 de febrero de 1965. Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 439, Exp. 7876.

⁴⁵⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 464, Exp. 8029.

⁴⁵⁹El 17 de noviembre de 1965. Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 482, Exp. 8132

Segures.⁴⁶⁰

En 1965 adquirió a HIFE las concesiones de Castelló-Moncofa, Borriana-Castelló, con la hijuela Castelló-Vila-real,⁴⁶¹ y Vila-real-Grau de Castelló, con la hijuela Castelló-Almassora,⁴⁶² que le fueron traspasadas, respectivamente, el 16 de octubre y el 23 de diciembre de aquel año, junto con sus correspondientes autobuses, hasta un total de 27. Con estas líneas se hizo cargo también de la antigua oficina de Lacorte de la calle Ximénez, de donde salían los coches hacia los destinos de la Plana Baixa. El año siguiente, 1966, adquirió las últimas concesiones de HIFE: la de Castelló-Grau, traspasada el 28 de febrero,⁴⁶³ y la de Borriana-València, traspasada el 4 de agosto.⁴⁶⁴

Todos estos traspasos supusieron que HICID gestionara en 1967 11 concesiones, de las cuales la más importante en cuanto a tráfico era la del Grau, con un 50% del total de pasajeros de la empresa. En verano de aquel año realizaban unas 200 expediciones diarias entre todas sus líneas.⁴⁶⁵

Sobre estas concesiones, HICID solicitó asimismo nuevos tráficos: en julio de 1966 la línea Nules-Moncofa, como hijuela de la línea Moncofa-Castelló,⁴⁶⁶ se le concede en febrero de 1968.⁴⁶⁷ En 1967 se le adjudica la hijuela Almassora-Playa y Castelló-Grau por avenida del Mar (Carretera de Fanzara a efectos del Ministerio).⁴⁶⁸ En 1967 solicita diversas hijuelas sobre la línea Castelló-Grau: Castelló-Polígono del Serrallo,⁴⁶⁹ adjudicada el 3 de febrero de 1969;⁴⁷⁰ kilómetro 1 de la carretera de Fanzara-Final de la Playa del Pinar (Mercantil),⁴⁷¹ y Grau-Playa del Pinar por paseo marítimo,⁴⁷² que se le concede en septiembre de 1968.⁴⁷³ El 13 de febrero de 1968 le fue adjudicada la línea Vila-real-Virgen de Gracia,⁴⁷⁴ como hijuela de Castelló-Vila-real-Borriana, y en septiembre solicitó el servicio Borriana-Santa Bàrbera,⁴⁷⁵ adjudicado 27 de octubre de 1972 como hijuela de la concesión antes mencionada.⁴⁷⁶

Como ya se ha apuntado, la expansión y consolidación en su área geográfica de operaciones no se limitó a la subrogación y adquisición de concesiones de HIFE y la creación de nuevas líneas sobre las concesiones transferidas. También incluyó la absorción de la histórica empresa burrianense de

⁴⁶⁰*Mediterráneo*, 7 de junio de 1964.

⁴⁶¹*BOE*, 27 de octubre de 1965.

⁴⁶²*BOE*, 1 de enero de 1966.

⁴⁶³*BOE*, 16 de diciembre de 1966.

⁴⁶⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 244, Exp. 60C16.

⁴⁶⁵*Mediterráneo*, 2 de julio de 1967.

⁴⁶⁶*Mediterráneo*, 29 de julio de 1966.

⁴⁶⁷*BOE*, 18 de marzo de 1968.

⁴⁶⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 565, Exp. 8626.

⁴⁶⁹*Mediterráneo*, 9 de marzo de 1967.

⁴⁷⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 620, Exp. 8951.

⁴⁷¹*Mediterráneo*, 10 de marzo de 1967 y expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 620, Exp. 8952.

⁴⁷²*Mediterráneo*, 12 de marzo de 1967.

⁴⁷³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 620, Exp. 8948.

⁴⁷⁴Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 350, Exp. 7358.

⁴⁷⁵*Mediterráneo*, 3 de septiembre de 1968.

⁴⁷⁶*BOE*, 18 de enero de 1973.

Bautista Canós, adquiriendo el 30 de enero de 1968 la concesión y material de la línea Borriana-Estación con prolongación.⁴⁷⁷

Con todas estas nuevas líneas, la Hispano del Cid prestaba en el verano de 1968 servicio a medio centenar de localidades, con una plantilla de 140 personas y una flota de 60 autobuses, que recorrían anualmente un millón y medio de kilómetros y transportaban a cuatro millones de viajeros.⁴⁷⁸

La explotación de las líneas de la Plana, de mayor tráfico, así como la del Grau, aliviaron la situación financiera de la empresa al incrementar la recaudación, permitiendo nuevas inversiones y renovación de flota. Como se puede observar, paralelamente al aumento de los tráficos, HICID también amplió en estos seis primeros años de actividad las dimensiones de la empresa en todos los aspectos. Por un lado la flota y la plantilla, incorporando el personal y los autobuses adscritos a las sucesivas concesiones transferidas, además de algunos nuevos; por otro lado, sus instalaciones, trasladándose en mayo de 1963 a un almacén de mayor capacidad sito en la avenida València 63 (esquina Gea Mariño, frente a la actual gasolinera), donde habilitó el taller.⁴⁷⁹ Esta nave disponía, además, de unos terrenos anexos para el caso de una futura ampliación.

Esta expansión supuso, lógicamente, un gran esfuerzo para la compañía, tanto organizativo como económico. Para hacer frente a la enorme inversión que implicó la adquisición de todas las concesiones, se llevaron a cabo sucesivos aumentos de capital. El primero se ejecutó en diciembre del propio 1962; en mayo de 1965 se realizó el segundo, alcanzándose en 1968 un capital social de 25 millones de pesetas.

Otro hecho de gran importancia fue la decisión de constituir, en 1968, una sociedad para explotar el servicio urbano de autobuses de la ciudad de Castelló. Para tal efecto, la Junta General Extraordinaria del 11 de mayo de 1968 facultó a su consejero delegado el señor Barreda para representar a la sociedad en el acto de otorgamiento de escritura de esta nueva mercantil, que se denominó Autotransportes Colectivos Castellonenses, S.A. (ACCSA).

Estaba participada en un 93% por HICID, repartiéndose el resto entre otros pequeños accionistas que, a su vez, lo eran también de la Hispano del Cid. El servicio urbano de la capital le fue subrogado a ACCSA por acuerdo del Pleno del 31 de mayo de 1969,⁴⁸⁰ comenzando a operar el 30 de julio de aquel mismo año. Aunque este asunto se trata más detalladamente en el apartado correspondiente a esta mercantil, cabe señalar que la precaria situación de ACCSA como consecuencia del gran déficit de explotación de las líneas urbanas –prestadas a cuenta y riesgo de la empresa hasta los años 80– obligó a HICID a respaldarla, asumiendo gastos como la adquisición de vehículos y prestando otro tipo de apoyos logísticos y organizativos.

⁴⁷⁷BOE, 2 de julio de 1968.

⁴⁷⁸*Mediterráneo*, 14 de julio de 1968.

⁴⁷⁹*Mediterráneo*, 1 de diciembre de 1963.

⁴⁸⁰Diario de sesiones del Pleno del Ayuntamiento de Castelló, año 1969, diversas sesiones. AHMC.

Junto a estos servicios, HICID fue una de las primeras empresas en realizar servicios de transporte escolar, pues en el primer concurso que se celebró a nivel provincial en 1967 se licitaron diversos itinerarios comprendidos en su área de operaciones: les Llometes-Benassal, Castellfort-Vilafranca y diversas pedanías y masías de Zucaína y Lluçena.⁴⁸¹ Esta, junto con la de servicios discrecionales, ha sido un área de negocio que ha ido aumentando paulatinamente, ayudando a compensar el déficit de los servicios regulares.

De esta manera, HICID inició los años 70 habiendo consolidado ya su área geográfica de operaciones y certificando su papel de heredera de la histórica HIFE. Sin embargo, la nueva década no se reveló en absoluto estable, con un descenso cada vez más acusado de usuarios en la gran mayoría de líneas, considerable incremento del precio de los combustibles y altos niveles de inflación, como consecuencia de la crisis del petróleo.

El descenso de viajeros en las numerosas líneas rurales que explotaba HICID fue muy acusado. No obstante, operaba también algunos itinerarios que seguían manteniendo buenas cifras (Almassora, Vila-real y, sobre todo, el Grau), experimentando incluso ligeros aumentos, como en la del Grau, que en julio y agosto de 1973 transportó a unas 250.000 personas.⁴⁸² Sin embargo, el cambio en el modelo de transporte, con cada vez mayor preponderancia del vehículo privado, obligó a reajustar servicios, como el cambio horario que en 1977 se solicitó para la línea de Vila-real, al haberse constatado la disminución de los usuarios los días festivos y el aumento los días laborables,⁴⁸³ o la supresión de expediciones en la de Artana,⁴⁸⁴ Vistabella,⁴⁸⁵ o incluso en la del Grau.⁴⁸⁶

Lógicamente, los nuevos servicios solicitados en esta década fueron muchos menos: el 2 de julio de 1974 se adjudicó uno entre Castelló y el cruce de la C-236 y la CS-704,⁴⁸⁷ como hijuela de la línea Grau de Castelló-Almassora-Vila-real,⁴⁸⁸ y el 28 de marzo de 1977 la línea Benassal-empalme carretera de Vilafranca, como hijuela de la línea Castelló-Vilafranca.⁴⁸⁹

Por otra parte, en 1971 se inició, aunque de una manera provisional y efímera, la prestación de un servicio urbano en Vila-real, con una línea, que funcionó únicamente entre marzo y mayo.⁴⁹⁰

En 1978 se produjo un importante cambio en el Consejo de Administración, con el nombramiento de Abelardo Escrig como presidente y de Francisco Madrid como consejero delegado.⁴⁹¹

Como en el resto de empresas, el descenso de usuarios forzó la adopción de diversas medidas de

⁴⁸¹*BOP*, 14 de enero de 1967.

⁴⁸²*Mediterráneo*, 19 de septiembre de 1973.

⁴⁸³*Mediterráneo*, 26 de abril de 1977.

⁴⁸⁴*BOP*, 3 de julio de 1976.

⁴⁸⁵*BOP*, 29 de junio de 1976.

⁴⁸⁶*BOP*, 24 de enero de 1976.

⁴⁸⁷Carretera de enlace entre la C-236 (actual CV-18) y el acceso sur a Castelló (prolongación de avenida Casalduch).

⁴⁸⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 421, Exp. 7770 y *BOE*, 14 de agosto de 1977.

⁴⁸⁹*BOE*, 20 de abril de 1977.

⁴⁹⁰*Mediterráneo*, 26 y 27 de febrero de 1971, 2 de marzo de 1971 y 7 de mayo de 1971.

⁴⁹¹Francisco Pascual Mas, *Ayer y hoy en Castellón*, p. 461.

ahorro, entre ellas la disminución de los gastos de personal, con la supresión de la histórica figura del cobrador, así como la potenciación de otras áreas como el escolar y discrecional. Comenzaron unos años duros, en los que la eficacia y la capacidad de trabajo de Francisco Madrid resultaron claves para sacar adelante la empresa.

En 1978 diversos socios relacionados con el Consejo de Administración de HICID constituyeron asimismo la mercantil FICSA (Fomento Inmobiliario Castellonense, S.A.), que asumió el patrimonio inmobiliario de HICID, entre estas las nuevas instalaciones de la Gran Vía Tárrega Monteblando 272, a los que se trasladó a principios de los 80 la sede social ante la urbanización del entorno de la antigua cochera de la avenida València.

Tras el gran número de incorporaciones al parque móvil durante los primeros años, como consecuencia lógica de la continua adquisición de concesiones, con sus vehículos adscritos, durante la década siguiente, una vez asentadas las operaciones y con una flota relativamente moderna, el ritmo de renovación y adquisición de autobuses se moderó. La creciente importancia que las líneas suburbanas representaban en los tráficos de la empresa se reflejó en el tipo de vehículos adquiridos, suponiendo los urbanos (destinados a líneas como el Grau, Almassora, Vila-real o Borriana, las de mayor número de usuarios y expediciones) un porcentaje significativo. Destacan los dos articulados para la línea del Grau, posteriormente recortados.

Los años 80 fueron, en general, duros. El número de usuarios seguía descendiendo, sobre todo en las líneas de interior, y sólo el crecimiento de otras áreas, así como la concesión de las primeras ayudas y las nuevas condiciones de explotación del urbano castellonense permitieron aliviar la situación.

La nueva normativa de transporte escolar establecía una antigüedad máxima de los vehículos que obligaba a renovar una flota bastante envejecida,⁴⁹² lo que suponía un gran esfuerzo económico. Las subvenciones de la Conselleria para este cometido suponían una ayuda, pero no resolvían el problema de fondo, que era el déficit de explotación.⁴⁹³ A esto se sumó la conflictividad laboral, representada por las huelgas de 1988 y 1990.⁴⁹⁴

En consecuencia, las adquisiciones de nuevos vehículos siguieron la línea de la década anterior, y fueron poco numerosas, con bastante presencia de urbanos, algunos de los cuales fueron traspasados a ACCSA, ante la incapacidad de esta sociedad de hacer frente a su adquisición.

Una de las medidas imprescindibles para hacer frente a esta situación fue la solicitud de unificación de las concesiones que explotaba. Esta medida, contemplada y promovida por la legislación,⁴⁹⁵ y

⁴⁹²Real Decreto 1415/1982, de 30 de abril, sobre seguridad del transporte escolar. *BOE*, 28 de junio de 1982.

⁴⁹³*Mediterráneo*, 12 de noviembre de 1986.

⁴⁹⁴*Mediterráneo*, 29, 30 y 31 de marzo; 2 y 13 de abril de 1988 y 1, 2, 8, 9, 10, 11, 17, 18, 26, 27, 28 de marzo; 6, 11, 12, 13, 15, 16 y 20 de abril; 1 y 18 de mayo y 17 de junio de 1990.

⁴⁹⁵Ya se contemplaba en el artículo 24 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera del 9 de diciembre de 1949 y en los Planes de Desarrollo (Marcos Gómez Puente, *Breve historia administrativa del*

que ya venía aplicándose desde la década anterior en otras empresas, permitía mejorar la eficiencia en la gestión y prestación de los servicios.

El 15 de octubre de 1986 la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes adjudicó a la HICID la concesión V-8502 Vilafranca-Cortes de Arenoso-Castelló-Borriana-València con hijuelas, como resultante de la unificación de las once líneas de las que entonces era concesionario.⁴⁹⁶ Comprendía los servicios Castelló-Cortes, con cinco subhijuelas; l'Hostalet de Benassal-Culla, l'Hostalet de Canà-Cinctorres; Catí-empalme Segarró; Albocàsser-Alcalà de Xivert; la Pelejana-la Pobra Tornesa; Castelló-Playa del Pinar, con dos subhijuelas; Castelló-Borriana, con la subhijuela Vila-real-Mare de Déu de Gràcia; les Alqueries-Borriana, con prolongación al Grau y Port; Borriana-Alqueries de Santa Bàrbera; Grau de Castelló-P. I. Mijares, con dos subhijuelas; Nules-Aín; Empalme Cuchareros-Vila-real; P.K. 43,3-P.K. 46,3 de la N-340 (Moncofa), así como el itinerario principal València-Vilafranca.

Los años 90 se inician con unos beneficios muy modestos, que van aumentando ligeramente a lo largo de los años, lo mismo que lo hacen los ingresos de explotación. Los usuarios de las líneas de interior siguieron descendiendo entre un 5 y un 15% anual,⁴⁹⁷ agravando el déficit de estos servicios, sólo compensado en parte por las subvenciones públicas de la Conselleria, otorgadas de una manera más sistemática a partir de 1993.⁴⁹⁸ El capital en 1992 era de 28 millones de pesetas, representado por 34.666 acciones de 800 pesetas de valor nominal y 3.340 de 80 pts.

La mejora, por su parte, de la situación financiera de ACCSA a lo largo de los años 90, con la creación de la Universitat Jaume I, la gratuidad del servicio urbano y la mayor implicación del Ayuntamiento,⁴⁹⁹ permitieron aliviar a su vez la situación de HICID, que no tuvo que hacer frente a las inversiones que su filial requería.

En cuanto al Consejo de Administración, era presidente Abelardo Escrig; secretario Cristóbal Catalán Mezquita; y vocales Enrique Falcó Monferrer, Francisco Madrid Pinto, Elías Lauterio Mir, Elidio Moliner Barreda, Francisco Luis Grangel Mascarós, Javier Villalonga Sancho, Francisco Roig Forés y Rafael Tena Casanova. Los señores Escrig y Madrid eran, a su vez, consejeros delegados. En 1995 se remodeló el Consejo por el fallecimiento de Elías Lauterio Mir, que fue sustituido por Elías Lauterio Silvestre.

El escaso margen de beneficios de la sociedad durante la primera mitad de la década, el alza del precio de los carburantes y los altos tipos de interés dificultaban la política de adquisiciones y obligó a realizar diversos ajustes, afrontando la pertinente renovación de flota en muchos casos

transporte por carretera, pp. 243-247). Con la descentralización autonómica, también se contempla en el Decreto 37/1984, de 2 de abril, del Consell de la Generalitat Valenciana (*DOGV*, 17 de mayo de 1984).

⁴⁹⁶*DOGV*, 29 de octubre de 1986.

⁴⁹⁷*Mediterráneo*, 7 de noviembre de 1993.

⁴⁹⁸Orden de 19 de julio de 1993 de la Conselleria d'Obres Públiques, *DOGV* 2 de agosto de 1993.

⁴⁹⁹*Mediterráneo*, 29 de mayo de 1996.

mediante vehículos de segunda mano. En cuanto a los nuevos, se optó por los carrozados de la lorquina Iclorsal, que suministró numerosos urbanos, y por los chasis Scania, que fueron sustituyendo a los Pegaso en la flota. En 1993 disponía de 46 autobuses, con los que transportaba diariamente a doce mil pasajeros.⁵⁰⁰ Durante la segunda mitad de la década, si bien el número de adquisiciones fue menor, la mayoría correspondía a vehículos nuevos.

Tabla 54. Ingresos de explotación y resultados de HICID. Ejercicios 1992-2002 (en euros)

Ejercicio	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ingresos (€)	2.446.740	2.613.150	2.769.336	2.862.603	2.945.968	3.155.697	3.198.210	3.264.873	3.614.988	3.960.967	4.295.388
Resultados (€)	63.020	63.920	246.288	243.426	178.193	188.756	246.549	273.219	263.324	425.918	404.104

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 25. Ingresos de explotación y resultados de HICID. Ejercicios 1992-2002

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La empresa padeció una temporada negra entre 1994 y 1995 en cuanto a su imagen pública: en diciembre de 1994, uno de los conductores de la línea de Vila-real dio positivo por alcoholemia superando en cinco veces la tasa reglamentaria, siendo suspendido de empleo y sueldo. El año siguiente, 1995, dos autobuses de la empresa se vieron implicados en sendos accidentes, que afortunadamente se saldaron sólo con heridos leves. El primero tuvo lugar en Vila-real en marzo,⁵⁰¹ y según el informe de la Policía Local se debió a un fallo técnico.⁵⁰² El segundo ocurrió en les

⁵⁰⁰*Mediterráneo*, 7 de noviembre de 1993.

⁵⁰¹*Mediterráneo*, 17 de marzo de 1995.

⁵⁰²*Mediterráneo*, 24 de marzo de 1995.

Alqueries en mayo, cuando un camión invadió el carril contrario y colisionó contra el autobús.⁵⁰³ Pese a que no hay datos que estos hechos afectaran al tráfico de viajeros, no es descabellado afirmar que posiblemente redundaron en un estado de alarma social respecto a este medio de transporte, que ya se venía arrastrando desde el trágico accidente de Bus Exprés en Torreblanca en 1992.

El 5 de junio de 1998 la antigua concesión V-8502 fue convalidada por la nueva CVCS-107 Vilafranca-València, compuesta por 31 líneas por la Plana Baixa (extendiéndose hasta València), Planta Alta, l'Alcalatén, l'Alt Maestrat y algunas localidades del Alto Mijares: Vilafranca-Castelló, València-la Font d'en Segures, Castelló-Almassora, Castelló-Playa de Moncofa, Borriana-València, Castelló-Cortes de Arenoso, Castelló-Llucena, Castelló-l'Alcora, Vistabella-Castelló, Atzeneta-l'Alcora, Xodos-Atzeneta, Benafigos-Atzeneta, Castelló-Vilafamés, Benassal-Albocàsser, Villahermosa-Castelló, Culla-Benassal, Castelló-Playa del Pinar, Castelló-Borriana, Castelló-Vila-real, Vila-real-Ermita Mare de Déu de Gràcia, Borriana-Port-Grau-Borriana, Borriana-Grau-Port-Borriana, Borriana-Alqueries-Borriana, Borriana-Santa Bàrbera, Almassora-playa Almassora, Eslida-Castelló, Aín-Eslida, Eslida-Borriana-València, Artana-Castelló, Betxí-Castelló y Betxí-Castelló (directo).⁵⁰⁴

Tras la inauguración en 2000 del Hospital de la Plana en Vila-real, HICID asumió el servicio de personal de este centro,⁵⁰⁵ y solicitó la creación dentro de la concesión de un servicio entre Castelló y el hospital, así como su inclusión en la línea Castelló-Borriana.⁵⁰⁶ Este hecho también propició el establecimiento definitivo del servicio urbano en Vila-real, operado asimismo por HICID. Consta de una línea, inaugurada en octubre de 2000.⁵⁰⁷

Otro urbano que entró en funcionamiento en esos años fue el de Almassora, inaugurado en 2002.⁵⁰⁸ De una línea, se compagina con la prestación de la línea Almassora-Playa, incluida en la concesión Vilafranca-València. En general, ambos servicios, explotados mediante un contrato de prestación, presentan un tráfico muy escaso.

En el año 2000 falleció el consejero Francisco Roig Forés sin que fuera sustituido por ningún otro socio, reeligiéndose en Junta Universal de junio de 2002 al mismo Consejo de Administración cesante. El año anterior se había ajustado el capital social para adaptarlo al euro, quedando fijado en 168.346,66 euros.

El gran cambio a nivel corporativo tiene lugar en julio de 2003, cuando la familia Cuevas, a través de la mercantil Castellonense de Obras y Fomento Industrial, S.L., adquirió alrededor del 90% de

⁵⁰³*Mediterráneo*, 3 de mayo de 1995.

⁵⁰⁴*DOGV*, 6 de julio de 1998.

⁵⁰⁵*Mediterráneo*, 14 de septiembre de 2000.

⁵⁰⁶*Mediterráneo*, 19 de noviembre de 2000.

⁵⁰⁷*Mediterráneo*, 17 de octubre de 2000.

⁵⁰⁸*Mediterráneo*, 7 de junio de 2002.

las acciones de la empresa por 7,2 millones de euros.⁵⁰⁹ Esta operación contó con la aprobación de los miembros del Consejo de Administración, tras la jubilación del que fuera su consejero delegado el señor Madrid y ante la ausencia de un relevo generacional que estuviera dispuesto a hacerse cargo de la gestión de la sociedad, que paradójicamente atravesaba su mejor momento.⁵¹⁰

Así, en Junta General Extraordinaria celebrada en octubre de ese mismo año, se produjo la dimisión de todo el anterior Consejo de Administración, resultando como nuevos consejeros los cuatro hermanos Cuevas Julve (Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier), Sergio March Allepuz y José María Peña Peña, que cesó en el cargo en 2006. Los cargos del nuevo Consejo quedaron así distribuidos: presidenta Mercedes Cuevas; secretario Vicente Cuevas y vocales el resto de consejeros, nombrándose consejeros delegados a Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier Cuevas Julve. Todos ellos conservan sus cargos en la actualidad.

La vinculación creada de facto entre ambas empresas permitía establecer sinergias, afrontar conjuntamente grandes inversiones y situarse con una posición reforzada ante nuevas licitaciones o concursos de transporte escolar, aún manteniendo la independencia como sociedad, así como los nuevos proyectos de transporte planeados por la Generalitat.

Lo cierto es que, diez años después, en 2013, la Hispano del Cid constituyó, junto con AMSA, la mercantil Vía Reservada, S.A. para la explotación del Tram, con una participación de un 70% en el capital de dicha sociedad. También cabe señalar la adquisición, en 2005, de la flota de Marcelo Cruz Edo, un autónomo castellanense.

La Hispano del Cid, desde su creación, ha basado principalmente su área de negocio en la prestación de servicios regulares y, posteriormente, el transporte escolar de centros públicos, constituyendo los servicios discrecionales y viajes como un apartado minoritario en su facturación. Esta situación no ha variado demasiado tras el cambio de accionistas, pues coincide además con la política que los Cuevas estaban trazando desde hacía años en Autos Mediterráneo.

Todos estos factores influyeron en las adquisiciones de material móvil, una de esas grandes inversiones que, desde entonces, se pudieron afrontar conjuntamente. Destacan en este sentido grandes pedidos conjuntos como el de 2005 de una veintena de autobuses interurbanos Irizar Intercentury, de los cuales 12 fueron para HICID.⁵¹¹ Los intercambios de material entre empresas, sin embargo, son testimoniales, así como la adquisición de vehículos de segunda mano, que responden fundamentalmente a razones de urgencia en cuanto a plazos de entrega.

⁵⁰⁹*Mediterráneo*, 31 de agosto de 2003.

⁵¹⁰Testimonio de Francisco Madrid, ex consejero delegado, en entrevista oral.

⁵¹¹*Mediterráneo*, 29 de mayo de 2005

Tabla 55. Ingresos de explotación y resultados de HICID. Ejercicios 2003-2017 (en euros)

Ejercicio	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	5.113.572	5.557.929	6.167.314	6.775.376	7.097.495	7.436.438	7.343.043	7.397.370	7.295.481	6.779.210	6.587.313	6.768.921	6.057.203	6.473.589	6.278.043
Resultados (€)	511.073	616.311	782.958	533.415	588.551	721.683	766.091	693.472	717.388	576.043	621.393	626.063	790.104	611.042	352.200
Plantilla	74	67	74	73	82	83	83	87	81	80	76	71	69	61	65

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 26. Ingresos de explotación y resultados de HICID. Ejercicios 2003-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En cuanto a la composición de la flota, mantiene la línea iniciada por el anterior Consejo, optando mayoritariamente por los autobuses interurbanos y de cercanías, versátiles y económicos, en detrimento de los autocares de turismo. Por la propia configuración de las líneas de HICID, los urbanos representan aproximadamente un cuarto del total de adquisiciones de los últimos años.

El aumento del parque móvil de la empresa en este último periodo reveló como insuficientes las infraestructuras del garaje de la Gran Vía, que presentaba además carencias significativas en cuanto a ausencia de una cochera cubierta o capacidad del taller. Por esta razón, en 2015 se inauguraron unas nuevas instalaciones en el camino Caminàs 133, esquina camí Vell de la Mar, construidas sobre unos terrenos propiedad de la familia Cuevas adyacentes al garaje de Autos Mediterráneo, y dotadas de oficinas, taller y cocheras de mayores dimensiones. El domicilio social fue igualmente trasladado a esta nueva dirección en junio de ese año.

A partir de 2004, los ingresos de la sociedad aceleran el incremento que ya venían experimentando desde la década anterior, hecho que se refleja también en los beneficios, que por primera vez se situaron holgadamente por encima del medio millón de euros. Esta tendencia alcista se mantuvo hasta el estallido de la crisis en 2008, ejercicio en que se dobló la facturación respecto a la del año 2000.

Su volumen de negocio arrastra desde principios de la crisis en 2008 un ligero descenso, agudizado en el ejercicio de 2015 por la reducción de ingresos de la explotación de las líneas regulares, tras la entrada en servicio del Tram hasta el Grau. Este hecho ha significado que el porcentaje de esta área de negocio haya descendido del 42% en 2014 al 34% en 2015.⁵¹² Pese a estas cifras, el volumen de negocio se ha estabilizado por encima de los seis millones de euros. Paralelamente, se han adoptado diversas medidas como la adecuación de los medios de prestación a la demanda y la reducción de los gastos de personal al disminuir la plantilla.

Hispano de Fuente En Segures, S.A.

Fecha constitución: 30 de marzo de 1915 (operando desde 1913)

Domicilio social: calle Adrià d'Utrecht, 1 Tortosa

Página web: www.hife.es

Descripción:

Sociedad tortosina propiedad de José María Chavarría Ferreres, matriz de un grupo empresarial con presencia en diversos sectores. Su capital social asciende a 147.245 €, y su cifra de negocio en el ejercicio de 2017 ha sido de 22.988.202 €, con un beneficio de 675.344 euros. Participa en el 100% del capital de Hife Bus Internacional, S.L y de Sanfiz, S.L; la primera dedicada al transporte regular, discrecional y escolar de viajeros en Guinea Ecuatorial bajo la marca HIFE-GE, y la

⁵¹²Informe de Gestión año 2015. RMC.

segunda al transporte de viajeros por carretera en Madrid.

Asimismo controla el 97% de la agencia de viajes Terminaltour, con oficinas en Tortosa y la Pineda, bajo la marca HIFETOURS. A su vez, el señor Chavarría controla varias estaciones de servicio, restaurantes e instalaciones para el mantenimiento de vehículos, todos ellos en Tortosa. Gestiona también las estaciones de autobuses de Amposta, Gandesa y Tortosa.

HIFE opera el transporte regular en 12 concesiones, una de la Generalitat Valenciana, (CVCS-102 Castelló-València con prolongación a Vinaròs), dos de la Generalitat de Catalunya (V-6472-T Terres de l'Ebre-Tortosa-Tarragona-Barcelona y V-1005: T-22 Bràfim-Tarragona), cuatro del Gobierno de Aragón (VDA-11 Castellote-Alcañiz; VDA-36 Léscera-Zaragoza; VDA-60 Alcorisa-Escatrón; VDA-78 Alcañiz-Zaragoza; junto con los contratos-programa Monforte de Moyuela-Azuara, La Ginebrosa-Alcañiz, Híjar-Samper de Calanda y Vinaceite-Azaila) y dos del Ministerio de Fomento (VAC-017 Teruel-Barcelona y VAC-154 Zaragoza-Castelló).

Además, gestiona los urbanos de Amposta, Calafell, Cubelles, la Bisbal del Penedès, Peníscola, Roquetes, Torredembarra y Tortosa. Todos los servicios regulares, urbanos e interurbanos, representan un 60% de la facturación. También opera diversas rutas de transporte escolar con servicio a 120 centros escolares en Cataluña (l'Alt Camp)⁵¹³ y Aragón, con 29 rutas que dan servicio a 350.000 estudiantes de esa región.⁵¹⁴ Estos servicios, junto con los de fábricas y los discrecionales representan el 40% restante de la facturación.

En cuanto a los regulares, explota actualmente hasta casi medio centenar de líneas interurbanas, con un tráfico de cinco millones de usuarios anuales en 2005 y 20 millones de kilómetros recorridos anualmente. Por concesiones:

Concesiones Generalitat Valenciana:

CVCS-102 Castelló-València con prolongación a Vinaròs:⁵¹⁵

Línea 1: Castelló-Vila-real-València

Línea 2: Vinaròs-Castelló-València por N-340

Línea 3: Vinaròs-Castelló-València por AP-7

Estas líneas se concretan en los siguientes servicios:⁵¹⁶

- Vinaròs-Castelló-Vila-real-València (6 expediciones diarias los días laborables, cuatro los sábados y festivos, de las cuales se prolongan a Vinaròs dos de lunes a viernes y una los sábados).

En total 404 kilómetros de líneas, con 300.309 veh-km recorridos, 5.803 horas anuales de

⁵¹³*Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC)*, 12 de febrero de 2015.

⁵¹⁴Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, p. 80.

⁵¹⁵*DOGV*, 1 de julio de 1998, modificado el 14 de junio de 2001, 22 de marzo de 2007, 27 de enero de 2012, 28 de diciembre de 2012 y 27 de agosto de 2013.

⁵¹⁶Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

conducción y 30.769 viajeros en 2015.⁵¹⁷

Concesiones Generalitat de Catalunya:

V-6472-T Terres de l'Ebre-Tortosa-Tarragona-Barcelona⁵¹⁸ y V-1005:T-22 Bràfim-Tarragona⁵¹⁹, con las siguientes líneas:⁵²⁰

L0294: Eucaliptus-Amposta
L0834: Vinallop-Tortosa
L1002: Tarragona-Tortosa
L1004: Mas de Barberans-Santa Bàrbara
L1005: Mas de Barberans-Santa Bàrbara-Tortosa
L1006: La Pobla de Massaluca-Gandesa
L1007: Batea-Barcelona
L1009: Tortosa-Alfara de Carles
L1010: La Sénia-Tarragona
L1011: Amposta-la Sénia
L1012: Tortosa-Sant Carles de la Ràpita
L1016: Vinaròs-Tortosa
L1030: Batea-Móra la Nova
L1031: Santa Bàrbara-Amposta
L1033: Paüls-Tortosa
L1034: El Pinell de Brai-Móra la Nova
L1035: La Fatarella-Gandesa
L1036: Arnes-Gandesa
L1037: Miravet-Móra d'Ebre
L1463: Lleida-Salou-Platja de la Pineda

Que se concretan en los siguientes servicios generales:⁵²¹

- Arnes-Gandesa
- Batea-Gandesa
- Bot-Gandesa
- Caseres-Gandesa
- Corbera d'Ebre-Gandesa
- Els Muntells-Tortosa

⁵¹⁷*Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CVCS-102*, p. 13.

⁵¹⁸*DOGC*, 12 de diciembre de 2006.

⁵¹⁹*DOGC*, 19 de octubre de 2011.

⁵²⁰Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁵²¹Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

- Gandesa-Móra d'Ebre
- Gandesa-Tortosa
- Horta de Sant Joan-Gandesa
- La Fatarella-Gandesa
- La Pobla de Massaluca-Gandesa
- Mas de Barberans-Amposta
- Miravet-Móra d'Ebre
- Móra d'Ebre-la Serra d'Almos
- Paüls-Tortosa
- Pinell de Brai-Gandesa
- Prat de Comte-Gandesa
- Rasquera-el Perelló
- Rossell-Tortosa
- Santa Bàrbara-Amposta
- Tortosa-Alfara-Tortosa
- Tortosa-Deltebre-Riumar
- Tortosa-Tivenys
- Tortosa-Vinallòp
- Villalba dels Arcs-Gandesa
- Vinaròs-Tortosa
- Maella-Barcelona
- Rossell-Tarragona y Barcelona
- Tortosa-Barcelona
- Tortosa-Tarragona

Concesiones Gobierno de Aragón:

VDA-11 Castellote-Alcañiz:⁵²²

Ruta 1 Castellote-Alcañiz

Que se concreta en el servicio:⁵²³

- Alcañiz-Castellote/Alcañiz-La Cerollera

VDA-36 Lécera-Zaragoza:⁵²⁴

⁵²²"Prórroga de la concesión VDA-11", Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrugaConces/HIFE_VDA_11_CASTELLOTE_A_LCANIZ.pdf (consultado el 23 de marzo de 2019).

⁵²³Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁵²⁴"Propuesta de prórroga de la concesión VDA-36", Gobierno de Aragón, [en línea],

Ruta 1: Lécera-Zaragoza

Ruta 2: Belchite-Zaragoza

Ruta 3: Codo-Belchite

Ruta 4: Letux-Belchite

Que se concreta en el servicio:⁵²⁵

- Monforte-Zaragoza

VDA-60 Alcorisa-Escatrón:⁵²⁶

Ruta 1: Alloza-Híjar

Ruta 2: Muniesa-La Puebla de Híjar

Ruta 3: Escatrón-Híjar

Ruta 4: La Puebla de Híjar-Alcorisa

Ruta 5: Alcorisa-Lécera

Ruta 6: Andorra-Alcorisa

Que se concreta en los servicios:⁵²⁷

- Alloza-Híjar-Zaragoza
- Andorra-Alcañiz
- Escatrón-Híjar
- Puebla de Híjar-Alcorisa
- Muniesa-Puebla de Híjar
- Zaragoza-Alcorisa

VDA-78 Alcañiz-Zaragoza⁵²⁸

Ruta 1: Alcañiz-Zaragoza

Ruta 2: Híjar-Zaragoza

Ruta 3: Caspe-Zaragoza

Ruta 4: Zaragoza-Escatrón

Ruta 5: Velilla-Zaragoza

Ruta 6: Fuentes de Ebro-Zaragoza

Ruta 7: Caspe-Alcañiz

http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrngaConces/HIFE_VDA_36_LECERA_ZARA_GOZA.pdf (consultado el 23 de marzo de 2019).

⁵²⁵Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁵²⁶Propuesta de prórroga de la concesión VDA-60”, Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrngaConces/HIFE_VDA_60_ALCORISA_ESCATRON.pdf (consultado el 23 de marzo de 2019).

⁵²⁷Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁵²⁸Propuesta de prórroga de la concesión VDA-78”, Gobierno de Aragón, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/ImportFiles/18/docs/Areas/Trans/ProrrngaConces/HIFE_VDA_78_ALCANIZ_ZARA_GOZA.pdf (consultado el 23 de marzo de 2019).

Que se concreta en los servicios:⁵²⁹

- Alforque-Velilla-Zaragoza
- Zaragoza-Pina de Ebro
- Zaragoza-Escatrón
- Alcañiz-Caspe
- Caspe-Zaragoza
- Zaragoza-Alcañiz

Con un total de 780 kilómetros de líneas, 1.116.945 veh-km. recorridos y 287.979 viajeros en 2010.⁵³⁰

A estos hay que añadir los contratos-programa Monforte de Moyuela-Azuara, con 19.460 km. recorridos y 551 viajeros; La Ginebrosa-Alcañiz, de 44 km., 22.352 km. recorridos y 769 viajeros; Híjar-Samper de Calanda, de 8 km., 6.588 km. recorridos y 1.062 viajeros en 2010;⁵³¹ y Vinaceite-Azaila, de 14 km., que se concretan en los siguientes servicios, algunos ya citados anteriormente:

- Híjar-Samper de Calanda
- Monforte-Zaragoza
- Vinaceite-Azaila

Concesiones Ministerio de Fomento:

VAC-017 Teruel-Barcelona con hijuela a Caspe⁵³²

VAC-154 Zaragoza-Castelló⁵³³

Con 70.436 y 402.785 viajeros en 2018, respectivamente.⁵³⁴ Se concretan en servicios de larga distancia como:⁵³⁵

- Alcañiz-Maella conexión València
- Barcelona-Costa Azahar

⁵²⁹Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁵³⁰Servicio de Transportes e Inspección de la Dirección General de Transportes, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón (2010). Estudio del transporte por carretera y por ferrocarril y su intermodalidad en el interior de la Comunidad Autónoma de Aragón. Gobierno de Aragón. Pág. 32. Disponible en: http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoTransportes/Areas/01_Transportes/ESTUDIO.pdf [Consultado 23 de marzo de 2019].

⁵³¹*Estudio del transporte por carretera y por ferrocarril y su intermodalidad en el interior de la Comunidad Autónoma de Aragón*. Servicio de Transportes e Inspección de la Dirección General de Transportes, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, 2010, p.43, [en línea], http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoTransportes/Areas/01_Transportes/ESTUDIO.pdf (consultado 23 de febrero de 2017).

⁵³²Adjudicada a ABASA (Automóviles Bajo Aragón, S.A.) en 1986 (BOE, 19 de noviembre de 1986), empresa que fue absorbida por HIFE en 2009. La concesión se transfirió a HIFE en noviembre de 2009 (BOE, 23 de febrero de 2010) y se amplió posteriormente hasta Lleida y Barcelona (BOE, 2 de febrero de 2011).

⁵³³BOE, 2 de julio de 2002

⁵³⁴“Datos de viajeros de los servicios públicos de transporte de viajeros de uso general”, Ministerio de Fomento, [en línea], https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/tabla_2018.pdf (consultado 30 de junio de 2019).

⁵³⁵Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

- Lleida-València
- Teruel-Lleida
- Teruel-Barcelona
- Teruel-Peníscola
- Zaragoza-Tortosa
- Zaragoza-València
- Zaragoza-Costa Azahar
- Zaragoza-Costa Dorada

Que, a su vez, conectan con otros destinos peninsulares como Burgos, Extremadura, Madrid, País Vasco, Navarra y Santander, gracias a los diversos acuerdos que HIFE mantiene con otras compañías como ARATESA, Rutas del Cantábrico, CONDA, LOGROZA y ALOSA.⁵³⁶

En cuanto a los urbanos, opera en un total de ocho municipios, con 18 líneas (dos en Amposta, tres en Calafell, una en Cubelles, la Bisbal del Penedès y Roquetes, tres en Peníscola, dos en Torredembarra y cinco en Tortosa), difiriendo estos servicios respecto a los interurbanos en que no se prestan por cuenta y riesgo de la empresa, sino mediante un contrato de cobertura de gestión con los respectivos ayuntamientos, que cubre el déficit de explotación.

Para la prestación de todos estos servicios, junto con los escolares y discrecionales ya mencionados, HIFE dispone de una flota de 220 vehículos y de una plantilla de 300 trabajadores, de los cuales un 16% son mujeres, con una tasa de eventualidad del 32% en 2017.⁵³⁷ Dispone de bases en Tortosa, Gandesa, Amposta, Calafell, Alcañiz, Tarragona, Zaragoza y Vinaròs.

Historia:

Indagar en la intensa y centenaria historia de la Hispano de Fuente En Segures, que en los años 30 llegó a ser la segunda de su sector a nivel español por detrás de Alsina-Graells,⁵³⁸ resulta una labor peculiar, al menos si se compara con la de otras empresas de la época. La razón de esta particularidad radica en, por un lado, la inexistencia de la mayoría de fuentes primarias referidas a su primer medio siglo de existencia -precisamente los años en que estuvo domiciliada en la provincia de Castelló- debido primero a la Guerra Civil y posteriormente al gran incendio que destruyó sus archivos centrales en 1958.⁵³⁹

Pero, por otro lado, la relevancia que ha conseguido la compañía y el interés que ha mostrado en su propio pasado y patrimonio, han llevado a sus directivos a editar diversas publicaciones sobre su historia, plasmados en sendos libros conmemorativos, uno con motivo de su 75 aniversario y otro

⁵³⁶Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, p. 49.

⁵³⁷Datos facilitados por José M^a Chavarría Ferreres, propietario de HIFE, en entrevista oral.

⁵³⁸Casimiro Meliá Tena "La Hispano de Fuente En Segures", p. 14

⁵³⁹Josep Monferrer i Guardiola, "La Hispano", pionera del transport al Maestrat", p. 32.

por su centenario.⁵⁴⁰ Ambos resultan de enorme utilidad a la hora de reconstruir la trayectoria histórica de la empresa.

A estos hay que sumar varios monográficos: los ya referidos de Casimiro Meliá y de Josep Monferrer i Guardiola sobre los orígenes de la sociedad,⁵⁴¹ este último que a su vez es comentado y completado por otro del cronista de Benassal Pere Enric Barreda.⁵⁴² Este mismo autor publicó en línea otro artículo sobre esta empresa,⁵⁴³ centrado igualmente en los primeros años de la compañía, y Enrique Viñas Latorre escribió otro sobre su trayectoria en Tortosa.⁵⁴⁴ A todos estos hay que sumar los datos recogidos por el investigador Xavier Florez y disponibles en su web,⁵⁴⁵ y los testimonios recopilados por el Grup de Recuperació de la Memòria Històrica del Segle XX de Benassal.⁵⁴⁶ Más recientemente, también se encuentran referencias en la obra de Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt sobre el balneario de la Font d'en Segures.⁵⁴⁷

Aunque constituida como sociedad anónima en 1915, el inicio de operaciones de esta empresa se produjo el 23 de mayo de 1913 en la localidad de Benassal, atendiendo a la demanda de transporte de los agüistas del balneario de la Font d'en Segures, referente turístico en la región por aquellos años.⁵⁴⁸ La iniciativa partió del médico de la localidad, José Enrique Monferrer Forés,⁵⁴⁹ y el comerciante y carretero Gerardo Roig Vives, conociéndose en un primer momento a la empresa como Gerardo Roig y Cía.⁵⁵⁰

El proyecto inicial era poner en marcha el servicio aquel 16 de junio y repetirlo los días 20, 24 y 28, para hacerlo diario durante los meses de julio y agosto y alargarlo hasta el 10 de septiembre, en que pasaría a ser alterno hasta final del mes.⁵⁵¹ Para tal fin el Dr. Monferrer adquirió un ómnibus Hispano-Suiza para 10 pasajeros, con ruedas macizas y la matrícula CAS-19,⁵⁵² gracias a la ayuda económica de varios miembros de su familia que, como el caso de Demetrio Forés, acabarían convirtiéndose en accionistas.⁵⁵³ Por su parte, el señor Francisco Roig y su hijo Gerardo aportaron, además, un cobertizo a la entrada de la población (actual calle Metge Monferrer) que servía de

⁵⁴⁰*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990* y Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*.

⁵⁴¹Casimiro Meliá Tena "La Hispano de Fuente En Segures" y Josep Monferrer i Guardiola, "«La Hispano», pionera del transport al Maestrat".

⁵⁴²Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures a Benassal el 23 de maig de 1913", *Boletín del Centro de Estudios del Maestrazgo*, nº 55-56, julio-diciembre 1996, pp.144-172.

⁵⁴³Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁴⁴Enrique Viñas Latorre, "Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", [en línea].

⁵⁴⁵Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁵⁴⁶Grup de recuperació de la memòria històrica del segle XX de Benassal, *Benassal segle XX*, 4 colors, Vinaròs, 2004.

⁵⁴⁷Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*.

⁵⁴⁸Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁴⁹Incitado por el Dr. mosén Federico Guardiola (Josep Monferrer i Guardiola, "«La Hispano», pionera del transport al Maestrat", p. 25).

⁵⁵⁰*H. de C*, 30 de junio de 1913.

⁵⁵¹*H. de C*, 9 de junio de 1913.

⁵⁵²*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 18.

⁵⁵³Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", p. 159.

cochera, taller y punto de repostaje.⁵⁵⁴ Por incumplimiento de la Hispano-Suiza en la entrega del vehículo,⁵⁵⁵ que no pudo recibirse hasta el día 20, el primer viaje no pudo realizarse hasta ese mismo día,⁵⁵⁶ repitiéndose el 24, con susto incluido, pues a punto estuvo de colisionar con un carro.⁵⁵⁷

El día 1 de julio, obtenidos los correspondientes permisos,⁵⁵⁸ comenzó la explotación de una línea a Castelló,⁵⁵⁹ aunque diversos problemas técnicos obligaron a recortar el itinerario hasta la estación de Alcalà de Xivert,⁵⁶⁰ recogiendo a los veraneantes que llegaban allí en tren.⁵⁶¹ La inauguración del servicio vino acompañada con una potente campaña publicitaria en la prensa de Castelló y València.⁵⁶² Finalizada la campaña estival, el gobernador civil autorizó la ampliación de la línea hasta Vilafranca y La Iglesuela.⁵⁶³

En 1914 se abrió el paso de vehículos hasta la misma Font d'en Segures, por lo que aquel verano se sumó, a la que ya venía prestando a Vilafranca, una nueva línea entre la estación de Alcalà y el propio balneario.⁵⁶⁴ Para tal cometido se adquirió un segundo ómnibus -un Hispano-Suiza de 18 asientos- que fue desembarcado en Castelló el 6 de febrero de 1914, siendo matriculado al día siguiente,⁵⁶⁵ una vez superadas las pruebas, con el número CAS-27. Tal fue el éxito de la nueva sociedad, que acabó absorbiendo a la competencia de tracción animal.⁵⁶⁶ El 14 de enero de 1915 desembarcó en la estación del Norte de Castelló el tercer ómnibus de la empresa, otro Hispano-Suiza,⁵⁶⁷ que una vez verificado fue matriculado con la placa CAS-32 y autorizado el día 20 por el gobernador civil para prestar el servicio de viajeros entre Alcalà y Vilafranca.⁵⁶⁸

La constitución legal de la sociedad tuvo lugar el 30 de marzo de 1915 frente al notario de Benassal Javier Osorio y Fernández Palacios, con un capital social inicial de 75.000 pesetas en acciones al portador de 250 pts,⁵⁶⁹ siendo finalmente inscrita en el registro mercantil de Castelló el 12 de mayo de 1915. El domicilio social se fijó en Benassal, en la casa de Gerardo Roig de la calle València,⁵⁷⁰ disponiendo de una administración en la calle Colón de Castelló.

Formaron la sociedad los ocho socios iniciales de 1913: el doctor José Enrique Monferrer Forés,

⁵⁵⁴Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", p. 159.

⁵⁵⁵*H. de C*, 17 de junio de 1913.

⁵⁵⁶*H. de C*, 20 de junio de 1913.

⁵⁵⁷*H. de C*, 25 de junio de 1913.

⁵⁵⁸*H. de C*, 30 de junio de 1913.

⁵⁵⁹*H. de C*, 1 de julio de 1913.

⁵⁶⁰*H. de C*, 31 de julio de 1913.

⁵⁶¹*H. de C*, 12 de agosto de 1913.

⁵⁶²Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, p. 61.

⁵⁶³*H. de C*, 15 y 22 de octubre de 1913.

⁵⁶⁴*H. de C*, 19 de junio de 1914.

⁵⁶⁵*H. de C*, 7 de febrero de 1914.

⁵⁶⁶Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁶⁷*H. de C*, 14 de enero de 1915.

⁵⁶⁸*H. de C*, 20 de enero de 1915.

⁵⁶⁹*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 17.

⁵⁷⁰Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

Francisco Roig Monterde (comerciante), Gerardo Roig Vives, Leovigildo Roig Vives (comerciante), Demetrio Forés Miralles (propietario de una fonda), Antonio Vives Monterde (comerciante), Alfredo Miralles Barreda (comerciante) y José María Saragossà Folc (propietario, que traspasó su participación), a los que se sumaron Antonio Casanova Tena, el cochero de Albocàsser Tomás Sales Vilallonga y José Miralles Tena. De esta manera la compañía absorbió a la competencia carretera en la línea Alcalà-Vilafranca.⁵⁷¹

El motivo de dar naturaleza jurídica a la empresa fue la decisión de Correos de unificar las concesiones de reparto postal y su adjudicación por concurso público, lo que obligó a legalizar la situación legal de la empresa si quería optar al sustancioso contrato de 13.000 pesetas al año durante cuatro años por la conducción del correo de Alcalà de Xivert a Cantavieja, con hijuela de l'Hostalet a Benassal.⁵⁷² Este contrato fue adjudicado finalmente a HIFE el 27 de febrero de 1915.⁵⁷³

El primer Consejo de Administración de HIFE estuvo formado por el doctor Monferrer como presidente; Gerardo Roig de gerente; Leovigildo Roig de secretario; Alfredo Miralles, mosén Facundo Manzana y Antonio Vives de vocales.⁵⁷⁴ En los nuevos estatutos se varió el objeto inicial del articulado de 1913 «establecimiento y explotación de una línea de coches automóviles entre Castellón y Benasal» por «Alcalá de Chivert y Cantavieja, con hijuela servida por automóviles o vehículos de tracción entre Hostalet y Benasal», con objeto de adecuarlo a la concesión del contrato de Correos.⁵⁷⁵

En abril de 1915 se inauguró el servicio de viajeros y correspondencia Alcalà-Cantavieja,⁵⁷⁶ y en mayo la empresa se presentó a la subasta de la conducción entre Castelló y Sant Mateu,⁵⁷⁷ resultando también la adjudicataria,⁵⁷⁸ iniciando el servicio el 1º de julio, que quedaba integrado en la línea veraniega al balneario. De esta manera, desde aquel verano se ofrecieron servicios a la Font d'en Segures tanto desde la estación de Alcalà como la de Castelló.⁵⁷⁹

Durante los meses siguientes, y pese al alza del precio de los carburantes como consecuencia de la Gran Guerra, la empresa adquirió diversos automóviles: el 28 de julio compró el que sería el cuarto,⁵⁸⁰ en agosto se desplazaron a Barcelona para negociar la adquisición de otro,⁵⁸¹ que fue desembarcado en Castelló el 30 de noviembre.⁵⁸² Y al mes siguiente, el 22 de diciembre, se adquirió

⁵⁷¹Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", pp. 151-152.

⁵⁷²*H. de C*, 8 de enero de 1915.

⁵⁷³Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁷⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 22.

⁵⁷⁵Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁷⁶*H. de C*, 16 de abril de 1915.

⁵⁷⁷*H. de C*, 24 de abril de 1915 y 26 de mayo de 1915.

⁵⁷⁸*H. de C*, 5 de junio de 1915 y 16 de julio de 1915.

⁵⁷⁹*H. de C*, 15 de junio de 1915.

⁵⁸⁰*H. de C*, 28 de julio de 1915.

⁵⁸¹*H. de C*, 21 de agosto de 1915.

⁵⁸²*H. de C*, 30 de noviembre de 1915.

otro.⁵⁸³ La tendencia continuó al año siguiente, con la adquisición en enero de otro Hispano-Suiza,⁵⁸⁴ que comenzó a circular tras ser reconocido el 26 del mismo mes.⁵⁸⁵

En 1916 el Gobierno Civil autorizó a los seis automóviles de la empresa, correspondientes a las matrículas CAS-19, 27, 32, 35, 38 y 39, explotar las líneas de Cantavieja y Sant Mateu,⁵⁸⁶ lo que permite apreciar la magnitud de HIFE y la enorme inversión realizada hasta la fecha. En agosto de 1917 llegó el séptimo vehículo, otro ómnibus Hispano-Suiza, en esta ocasión de 22 plazas, el mayor hasta la fecha.⁵⁸⁷

Las dificultades en los primeros años fueron muchas, debido sobre todo a la deficiente red viaria, los problemas de suministro de carburante o las oscilaciones de viajeros.⁵⁸⁸ Pese a esto, durante los siguientes cinco años el crecimiento de la empresa fue constante, salvo el periodo de la I Guerra Mundial, cuando entre el 11 de diciembre de 1917 y el 30 de abril de 1918 todas las líneas quedaron suspendidas, guardándose los vehículos en cocheras y manteniendo únicamente la originaria Benassal-Castelló con dos tartanas.⁵⁸⁹ La razón principal eran los problemas de abastecimiento de combustible, que hubo que solventar mediante soluciones imaginativas como la de Francisco Ernesto Monfort de añadir alcohol a la gasolina en proporciones desde el 40% hasta incluso al 60%.⁵⁹⁰

Finalizada la guerra se restableció el suministro normal de carburantes, y con ello el servicio en las líneas de Sant Mateu y Vilafranca, a las que se añadió la de Albocàsser-Castelló, por Vilafamés y la Barona,⁵⁹¹ en junio de 1919. Al año siguiente se recuperó el servicio directo Castelló-Benassal,⁵⁹² y se introdujo una hijuela hasta Atzeneta en la de Albocàsser.⁵⁹³ En este último caso, HIFE se hizo cargo del servicio ante la disolución de la sociedad hasta entonces explotadora de esta línea, Peñagolosa-Automóvil,⁵⁹⁴ asumiendo además su material.

El 5 de febrero de 1921 se celebró una Junta General Extraordinaria en la que se debatió la posible ampliación de capital de la empresa,⁵⁹⁵ aunque no consta su aprobación ni de esta ni de la que se intentó en enero del año siguiente.⁵⁹⁶ Independientemente de esto, a lo largo de 1921 se llevó a cabo una importante ampliación de la flota, con media decena de ómnibus y un camión Isotta-Fraschini, que permitieron incrementar los servicios.

⁵⁸³H. de C, 22 de diciembre de 1915.

⁵⁸⁴H. de C, 22 de enero de 1916.

⁵⁸⁵H. de C, 26 de enero de 1916.

⁵⁸⁶H. de C, 18 de abril de 1916.

⁵⁸⁷H. de C, 29 de agosto de 1917.

⁵⁸⁸Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁵⁸⁹La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990, p. 24.

⁵⁹⁰Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", p. 154.

⁵⁹¹H. de C, 26 de mayo de 1919 y BOP, 11 de junio de 1919.

⁵⁹²H. de C, 2 de junio de 1920.

⁵⁹³H. de C, 18 de agosto de 1920.

⁵⁹⁴H. de C, 2 de noviembre de 1921.

⁵⁹⁵H. de C, 16 de enero de 1921.

⁵⁹⁶H. de C, 21 de diciembre de 1921.

Igualmente, ese año 1921 se inauguró el garaje-taller de Castelló, en la avenida Pérez Galdós n.º 21-23. Una magnífica construcción con terminal de viajeros, oficinas, taller y depósito de combustible de 30.000 litros.⁵⁹⁷ La apertura de estas instalaciones propició una reorganización de los servicios, unificándose las líneas Benassal-Alcalà y l'Hostalet-Cantavieja en una nueva Cantavieja-Alcalà con hijuela de l'Hostalet a Benassal y a la Font. Con la expiración del contrato de Correos en septiembre de 1920, esta línea se volvió a reorganizar en Vilafranca-Castelló, con hijuela de Albocàsser-Alcalà.⁵⁹⁸

Por otro lado, el carácter emprendedor de los socios de la HIFE quedó patente en diversas iniciativas novedosas llevadas a cabo en aquellos primeros años: en septiembre de 1922 la empresa resultó pionera al incorporar en todos los coches un aparato telefónico aplicable a los postes de teléfonos de la red de carreteras, que permitía comunicarse con la central ante cualquier incidencia.⁵⁹⁹ También se realizaron mejoras en el alumbrado gracias a un invento del farmacéutico de Benassal, Manuel Martínez, y se sustituyeron las ruedas macizas por los modernos neumáticos Michelin en 1925.⁶⁰⁰

Volviendo a los servicios, otra de las consecuencias de la reorganización general de la empresa que supuso la apertura de la cochera de Pérez Galdós fue la decisión de ampliar la zona de trabajo al sur de Cataluña, concretamente Amposta y Tortosa,⁶⁰¹ donde adquirieron una cochera en los bajos del Hostal del Sol, en el barrio de Ferreries, a la que se añadió posteriormente otro garaje en Valderrobles.⁶⁰² Hasta allí desplazaron tres ómnibus Hispano-Suiza con los que se iniciaron, el 5 de marzo de 1922⁶⁰³, los primeros servicios a Valderrobles y Gandesa.⁶⁰⁴

En Castelló, en 1922 se adjudicó la conducción de correo entre Benicarló y Albocàsser,⁶⁰⁵ y en 1923 amplió sus servicios con nuevas líneas de Vinaròs a Sant Mateu y Amposta,⁶⁰⁶ ampliado en marzo hasta Tortosa.⁶⁰⁷ Asimismo ese año se inauguraron las líneas de Castelló a Vistabella, con un servicio diario,⁶⁰⁸ y de Nules a Eslida, con dos.⁶⁰⁹ En Tortosa, se absorbió en mayo de 1923 a la empresa Cervera Hermanos, que competía en los trayectos de Valderrobles, Gandesa, Pinell o Móra d'Ebre.

⁵⁹⁷*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 24.

⁵⁹⁸Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", p. 154.

⁵⁹⁹*H. de C*, 29 de agosto de 1922.

⁶⁰⁰*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 25.

⁶⁰¹Enrique Viñas Latorre, "Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", p. 2, [en línea].

⁶⁰²*H. de C*, 4 de septiembre de 1922.

⁶⁰³Enrique Viñas Latorre, "Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", pp. 6-7, [en línea].

⁶⁰⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 26.

⁶⁰⁵*H. de C*, 28 de septiembre de 1922.

⁶⁰⁶*H. de C*, 14 de noviembre de 1922 y 21 de noviembre de 1922.

⁶⁰⁷*H. de C*, 7 de marzo de 1923.

⁶⁰⁸*BOP*, 2 de marzo de 1923.

⁶⁰⁹*BOP*, 5 de marzo de 1923.

El 10 de enero de 1924 se celebró una Junta Extraordinaria en la que aprobó la ampliación de servicios,⁶¹⁰ tanto en la provincia de Castelló como en las limítrofes. En cuanto a las primeras, en febrero se inauguró la línea entre Castelló y les Useres;⁶¹¹ respecto a las segundas, en mayo del mismo año se abrió una línea entre Tortosa y Alcañiz, continuando así su expansión por el Bajo Aragón.⁶¹²

Estaba por entonces formado el Consejo de Administración por Enrique Monferrer de presidente; Ignacio Villalonga de vicepresidente; Leovigildo Roig de secretario; Gerardo Roig de gerente; y Alfredo Miralles, Ramón Robres, Eliseo Vives y Juan Antonio Monferrer, de vocales.⁶¹³ Todos ellos destacados profesionales y empresarios de Benassal, así como ilustres agüistas de la Font d'en Segures, como Ignacio Villalonga, de la Asociación de Ganaderos del Reino.⁶¹⁴

La aprobación del reglamento de transportes de 1924 fue considerada por HIFE en un primer momento como un importante problema para el crecimiento de la empresa, al otorgar preferencia en la titularidad de las concesiones a los particulares o empresas encargadas de la conducción del correo. Pero gracias a las negociaciones llevadas a cabo en Madrid por el presidente Monferrer, se pudo dar la vuelta a esta situación, logrando la adjudicación exclusiva tanto de las que ya operaba, como de nuevas.⁶¹⁵

La expansión resultó desde entonces imparable, consiguiendo en 1925 las líneas Castelló-Borriana y Albocàsser-Benicarló,⁶¹⁶ que obtuvo el 15 de septiembre de 1925 por 24.001 pesetas, incluyendo los derechos y material de la anterior empresa explotadora. Por entonces disponía de una flota de más de 30 coches.⁶¹⁷ En 1926 consiguió de forma definitiva las anteriores líneas, así como las de Nules-Eslida,⁶¹⁸ Castelló-Sant Mateu⁶¹⁹ y Castelló-Vistabella.⁶²⁰ El 21 de diciembre de 1926 la Junta Central le adjudicó la de Vilafranca-Castelló, con hijuelas de Alcalà a Albocàsser y de l'Hostalet a Benassal.⁶²¹

En este sentido, es importante destacar que el gran empuje que consiguió la compañía en estos años se debió, en buena medida, al gran número de defensores que HIFE tuvo entre los estamentos más determinantes de la sociedad, la mayoría de ellos agüistas habituales de la Font d'en Segures. El hecho que el balneario de Benassal fuera, en aquellos años, punto de reunión de la élite social –

⁶¹⁰H. de C, 2 y 11 de enero de 1924.

⁶¹¹BOP, 29 de febrero de 1924.

⁶¹²Enrique Viñas Latorre, "Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", p. 12, [en línea].

⁶¹³Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, p. 62.

⁶¹⁴Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, p. 205.

⁶¹⁵Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁶¹⁶Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 6 C1 y Sig. 16, Exp. 16 C3.

⁶¹⁷*Diario de Castellón*, 26 de julio de 1925.

⁶¹⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 3 C1.

⁶¹⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 5 C1.

⁶²⁰Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 14, Exp. 4 C1.

⁶²¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 15, Exp. 19 C2.

principalmente valenciana, pero también de Cataluña y otras regiones—, permitió a los propietarios de HIFE gozar de contactos y amistades muy bien situados y en puestos de gran influencia; agüistas que, además, llegaron a convertirse, en algunos casos, en accionistas de la sociedad.

Barreda⁶²² refiere los que más directamente favorecieron a la compañía, que se citan en el párrafo siguiente, si bien la lista de veraneantes ilustres y poderosos es mucho más amplia, como muestran Albiol y Delgado.⁶²³ Fue esta una ventaja exclusiva de HIFE que no dispusieron el resto de empresas de la provincia, y que sin duda marcó la diferencia, junto con otras circunstancias de variada índole tratadas en este texto.

En 1926 falleció prematuramente, con sólo 49 años, el Dr. Monferrer, convirtiéndose Gerardo Roig en presidente y el canónigo Federico Guardiola en el encargado de viajar a Madrid, aprovechando las buenas relaciones que mantenía con los políticos del momento.⁶²⁴ En esos años difíciles se salió adelante gracias al tesón de algunos benasalenses y veraneantes, que dieron lo mejor de si mismos en defensa de la empresa. Como muestra, el caso de Blas Vives, directivo de la MZA y hombre fuerte de HIFE en la capital junto con el ingeniero Juan Barceló. O los de Eduardo Rodríguez Villanueva, Luis Álvaro Agut Monferrer o Francisco Ignacio Villalonga.⁶²⁵

En 1927 trasladó su sede social desde la calle Nueva n.º 7 de Benassal al garaje castellonense.⁶²⁶ Por su parte, la delegación de Tortosa continuó ampliando líneas, adquiriendo los derechos y material de empresas como la de Vidal Muñoz Girona (línea la Fresneda-Alcañiz) o La Ceniense (línea la Sénia-Tortosa),⁶²⁷ e inaugurando la línea Sant Carles de la Ràpita-Amposta-estación de la Cava-Amposta, que en 1930 se amplió hasta Vinaròs.⁶²⁸ En los años 30 estrenó nuevas instalaciones en Tortosa, en la actual avenida Generalitat, en la orilla Norte del río.⁶²⁹

En Castelló, en junio de 1927 fue autorizada a realizar servicios de clase D,⁶³⁰ y en agosto le fue adjudicada la línea de Castelló-Cortes de Arenoso, ratificada por la Junta Central el 10 de febrero de 1928;⁶³¹ y en diciembre el concesionario de la línea Empalme Cuchareros-Apeadero Betxí le transfirió esta concesión a su favor.⁶³² A partir del 1 de enero de 1928 se hizo cargo también del

⁶²²Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", pp. 152-154.

⁶²³Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, pp. 203-206.

⁶²⁴Sobre el fallecimiento del Dr. Monferrer consultar Barreda (Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", pp. 156-157) y sobre el destacado papel del Dr. mosén Federico Guardiola ver Barreda (Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", p. 152) y Monferrer (Josep Monferrer i Guardiola, "«La Hispano», pionera del transport al Maestrat", pp. 25-26).

⁶²⁵Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", pp. 152-154.

⁶²⁶*H. de C.*, 19 de enero de 1928. Para Barreda (Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", p. 160) el cambio oficial de domicilio no se realizó hasta 1929.

⁶²⁷"Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", Enrique Viñas Latorre, p. 12, [en línea].

⁶²⁸*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 27.

⁶²⁹Enrique Viñas Latorre, "Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa", p. 13, [en línea].

⁶³⁰*H. de C.*, 2 de julio de 1927.

⁶³¹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 17, Exp. 21 C4.

⁶³²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 19, Exp. 29 C6.

transporte de la correspondencia desde la Administración de Correos hasta las estaciones de la Compañía del Norte y del tranvía OGC.⁶³³

El 2 de septiembre de 1927 solicitó la línea Vinaròs-Castelló,⁶³⁴ iniciando su explotación el 30 de abril de 1928 con un ómnibus Hispano-Suiza 40/50HP con carrocería de Prades.⁶³⁵ Autos Mediterráneo, que también explotaba esa línea, presentó un recurso ante la Junta Provincial reclamando la exclusividad de la misma, pues transcurría por un itinerario, el de Castelló-Torreblanca, que tenía adjudicado. El 30 de mayo la Junta falló a favor de AMSA, instando a HIFE a que cesara el servicio.⁶³⁶ Sin embargo, el 30 de junio esa misma Junta le adjudicó a HIFE la línea.⁶³⁷

El día 24 de aquel mismo mes inauguró una línea entre Castelló y València,⁶³⁸ con otro imponente ómnibus carrozado por Prades.⁶³⁹ En ambos casos se trataba de servicios coincidentes con el ferrocarril, suponiendo una durísima competencia a la Compañía del Norte, pues ofrecía tarifas inferiores y mejores tiempos.⁶⁴⁰ En 1929 inauguró el servicio Càlig-Vinaròs y Castelló-Sant Joan de Moró,⁶⁴¹ en 1930 una línea estival entre Alcalà de Xivert y Alcossebre,⁶⁴² y en 1931 estableció unos servicios discrecionales por asiento con itinerario fijo entre Betxí y València y entre la Vall d'Alba y el Grau de Castelló.⁶⁴³

HIFE, además, había ampliado a lo largo de la década sus áreas de negocio, consiguiendo, por un lado, la exclusiva para la distribución de los productos de marcas como Hispano-Suiza, Bosch, rodamientos RIV, neumáticos Continental y recambios Buick, Citroën, Chevrolet, Dodge, Fiat, Ford, Fordson, Lancia, Packard o Peugeot. Por otro lado, cuando en 1927 el gobierno de Primo de Rivera decretó la nacionalización de la distribución de combustibles líquidos a través de CAMPSA,⁶⁴⁴ HIFE obtuvo la concesión exclusiva del abastecimiento de combustible, al tratarse del mayor consumidor de la provincia.⁶⁴⁵

En este contexto de gran crecimiento, el 10 de agosto 1929 se aprobó una arriesgada ampliación de capital, pasando de las 75.000 pts. iniciales a 1.625.000, repartidas en 6.500 acciones. Esta ampliación tuvo grandes dificultades en cubrirse debido, entre otras causas, al estallido de la Guerra

⁶³³H. de C, 29 de diciembre de 1927.

⁶³⁴H. de C, 7 de septiembre de 1927.

⁶³⁵H. de C, 27 de abril de 1928.

⁶³⁶H. de C, 31 de mayo de 1928.

⁶³⁷Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 2 C7 y H. de C, 3 de julio de 1928.

⁶³⁸Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 22, Exp. 9 C9.

⁶³⁹H. de C, 21 de marzo y 21 de junio de 1928.

⁶⁴⁰Como se puede observar en las Guías Comerciales de la época.

⁶⁴¹H. de C, 21 de diciembre de 1929 y expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 20, Exp. 3 C7.

⁶⁴²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 15 C10.

⁶⁴³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exp. 6 C10.

⁶⁴⁴Real Decreto-Ley de 28 de junio de 1927, estableciendo el Monopolio de Petróleos. Gaceta de Madrid, 30 de junio de 1927.

⁶⁴⁵Josep Monferrer i Guardiola, ““La Hispano”, pionera del transport al Maestrat”, pp. 35-38.

Civil, de manera que en 1941 aún quedaban 217 acciones en cartera.⁶⁴⁶ En cualquier caso, a mediados de la década de los 20 formaban el accionariado algo más de 70 personas, estando muy repartido el capital social.⁶⁴⁷

Esta gran expansión de la compañía supuso la transmisión de los derechos y material afecto a las líneas adjudicadas de diversas empresas, cuando no la completa absorción de las mismas. Es el caso de Automóviles Albocácer-Benicarló, Transportes Automóvil en la Plana y Maestrazgo, Auto Exprés o Federico Chidomi Pizzamillo, además de las ya citadas de Peñagolosa-Automóvil, las de la zona de Tortosa y los empresarios individuales de los que no hay constancia.⁶⁴⁸ Con el material de estas empresas, junto con el adquirido por HIFE a lo largo de la década, la flota de la compañía se incrementó notablemente.

Tabla 56. Flota de HIFE matriculada en Castelló hasta la guerra

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
1	CAS-19	HISPANO-SUIZA 15/20 HP	10	1913	
2	CAS-27	HISPANO-SUIZA 30 HP	15	1914	
3	CAS-32	HISPANO-SUIZA 30 HP	18	1915	
4	CAS-35	MAXWELL 25 HP DOBLE FAETÓN	6	1915	
5	CAS-38	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	18	1915	
6	CAS-39	HISPANO-SUIZA 20 HP	15	1916	
7	CAS-47	HISPANO-SUIZA 30 HP	22	1917	
	CAS-112	HISPANO-SUIZA 30/40 HP WAGON	20	1921	EX PEÑAG. AUTOM.
	CAS-128	HISPANO-SUIZA 15/20 HP	12	1921	
	CAS-130	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	18	(1921)	EX AUTO EXPRÉS
	CAS-135	HISPANO-SUIZA 20/40 HP	28	1921	EX PEÑAG. AUTOM.
	CAS-141	HISPANO-SUIZA 15 HP	14	1921	
	CAS-142	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	26	1921	
	CAS-147	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	24	(1921)	EX H. GIL
	CAS-150	HISPANO-SUIZA 15/20 HP	12	(1921)	EX AUTO EXPRÉS
	CAS-165	HISPANO-SUIZA 40/50 HP	49	1921	
	CAS-168	HISPANO-SUIZA 15/20 HP	14	1921	
	CAS-169	ISOTTA-FRASCHINI 30 HP	CAMIÓN	1921	

⁶⁴⁶Pere Enric Barreda, "La fundació de la Hispano de Fuente En-Segures...", pp. 163-164.

⁶⁴⁷Josep Monferrer i Guardiola, "“La Hispano”, pionera del transport al Maestrat", p. 29.

⁶⁴⁸*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 27.

	CAS-188	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	20	(1922)	EX AUT SIERRA ESP.
	CAS-198	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	26	1922	
	CAS-227	HISPANO-SUIZA 30 HP	20	1922	
	CAS-263	FORD 20 HP TORPEDO	5	(1922)	EX J. ARRUFAT
	CAS-315	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	35	1923	
	CAS-341	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	35	1923	
	CAS-349	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	20	(1923)	EX AUTO EXPRÉS
	CAS-382	HISPANO-SUIZA 22 HP	20	1923	
	CAS-403	HISPANO-SUIZA 16 HP TORPEDO	6	1923	
	CAS-417	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	34	1923	
	CAS-455	HISPANO-SUIZA 39 HP	29	1924	
	CAS-463	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	35	1924	
	CAS-502	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	35	1924	
	CAS-260	HISPANO-SUIZA 30/40 HP	35	1925 (1922)	EX AUT. ALB-BENIC.
	CS-1109	HISPANO-SUIZA 40 HP	50	1926	
	CS-1110	HISPANO-SUIZA 40 HP	CAMIÓN	1926	
	CS-1295	HISPANO-SUIZA 27 HP	39	1927	
	CS-1356	OVERLAND 14 HP CAMIÓN MIXTO	4	1928	
	CS-1388	CITROËN 10 HP	4	(1928)	EX HOTEL FABRA
	CS-1389	HISPANO-SUIZA 15 HP	19	1928	
	CS-1390	HISPANO-SUIZA 15 HP	19	1928	
	CS-1412	HISPANO-SUIZA 27 HP	37	1928	
	CS-1458	HISPANO-SUIZA 27 HP	37	1928	
	CS-1495	HISPANO-SUIZA 27 HP	37	1928	
	CS-1512	HISPANO-SUIZA 15 HP	CAMIÓN	(1928)	EX E. ROIG
	CS-1625	HISPANO-SUIZA 27 HP	37	1929	
	CS-1687	HISPANO-SUIZA 27 HP	CAMIÓN	1929	
	CS-1690	UNIC 26 HP	33	1929	
	CS-1978	HISPANO-SUIZA 22 HP	6	1929	
	CS-1986	STUDEBAKER 22 HP	15	1930	
	CS-2131	STUDEBAKER 32 HP	27	1930	
	CS-2409	DODGE 20 HP	22	1931	

	CS-2420	STUDEBAKER 21 HP	24	1931	
	CS-2435	DODGE 21 HP	26	1931	
	CS-2496	DODGE 20 HP	27	1932	
	CS-2513	DODGE 20 HP	27	1932	
	CS-2522	DODGE 20 HP	26	1932	
	CS-2535	DODGE 20 HP	24	1932	
	CS-2590	DODGE 20 HP	22	1932	
	CS-2721	DIAMOND T 28 HP	23	1933	
	CS-2750	HISPANO-SUIZA 35 HP	34	1933	
	CS-2802	HISPANO-SUIZA 35 HP	34	1933	
	CS-2899	HISPANO-SUIZA 35 HP	36	1934	
	CS-2909	MERCEDES-BENZ 18 HP	22	1934	
	CS-2917	DIAMOND T 24 HP	25	1934	
	CS-2947	DIAMOND T 33 HP	31	1934	
	CS-2952	DIAMOND T 24 HP	24	1934	
	CS-2973	HISPANO-SUIZA 35 HP	32	1934	
	V-6248	UNIC 14 HP	14	1935 (1927)	EX LACORTE
	CS-1739	UNIC 15 HP	18	1935 (1929)	EX LACORTE
	CS-1968	UNIC 17 HP	26	1935 (1929)	EX LACORTE
	CS-2195	UNIC 17 HP	37	1935 (1930)	EX LACORTE
	CS-2485	UNIC 17 HP	36	1935 (1932)	EX LACORTE
	CS-2503	UNIC 17 HP	36	1935 (1932)	EX LACORTE
	CS-3080	MERCEDES-BENZ 22 HP	22	1935	
	CS-3081	MERCEDES-BENZ 22 HP	22	1935	
	CS-3090	MERCEDES-BENZ 22 HP	23	1935	
	CS-3091	MERCEDES-BENZ 22 HP	32	1935	
	CS-3171	HENSCHER 38 HP	39	1935	
71	CS-3260	HENSCHER 38 HP MONTÓ	33	1935	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: *La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*; censos electorales, AHCCCS, fichas de matriculaciones, JPT. Elaboración propia.

Ejemplos de estas adquisiciones de material móvil son las siguientes, sacadas de sueltos de prensa: en 1930 se adquirió un ómnibus Studebaker para iniciar un servicio estival entre València y la Font

d'en Segures. Se trataba de un coche cómodo y suntuoso, con butacas individuales, resultando uno de los más lujosos de toda España, que fue asignado al conductor Pepe Blasco.⁶⁴⁹ En agosto de 1933 adquirió dos Hispano-Suiza de 110HP, que carrozó en los talleres de Emilio Prades con una elegante carrocería con capacidad para 38 pasajeros, colocados cómodamente en amplias butacas.⁶⁵⁰ En noviembre de 1935 adquirió media decena de autobuses Henschel de gasoil, carrozados en los acreditados talleres de Jaime Montó, de València, con una moderna carrocería aerodinámica de 46 plazas, que destinó a la línea Castelló-València.⁶⁵¹

Entre 1933 y 1935 HIFE consolidó fuertemente su posición en la provincia al absorber dos potentes empresas asentadas en la Plana Baixa y Els Ports, respectivamente. En el primer caso, en 1933 se hizo con la empresa castellonense de Ezequiel Dávalos Autobuses Lacorte, S.L., la segunda de la provincia en facturación,⁶⁵² por 450.000 pesetas,⁶⁵³ aunque esta siguió manteniendo su nombre y sus líneas hasta la guerra.⁶⁵⁴ En el segundo caso, en julio adquirió la morellana HISUMA.⁶⁵⁵

Con esta operación, HIFE reforzaba su incuestionable dominio en la provincia,⁶⁵⁶ al controlar las líneas Vila-real-Grau de Castelló con hijuela a Almassora, Castelló-Nules, Castelló-Moncofa, Castelló-Borriana y Borriana-València,⁶⁵⁷ todas de Lacorte, y las de Morella-Vinaròs y Catí-Vinaròs, de HISUMA, además del numeroso material móvil, personal e instalaciones de estas empresas. La facturación de la empresa se disparó a partir de 1933 al incluir la recaudación de las líneas de Lacorte, pasando de 798.982 pesetas en 1933 a 1.445.092 el siguiente ejercicio,⁶⁵⁸ y superando presumiblemente el millón y medio de pesetas a partir de 1935, tras la absorción de HISUMA. Su volumen de negocio en 1934 multiplicaba por seis el de la siguiente empresa de la provincia en recaudación, Autos Vallduxense.⁶⁵⁹

Tabla 57. Recaudación de HIFE en 1933 y 1934, por tipo de transporte

Año	1933		1934	
	Viajeros	Mercancías	Viajeros	Mercancías
Recaudación (pts.)	742.099,02	56.882,83	1.377.052,98	68.038,72

Fuente: *Memoria Anual 1933 y Memoria Anual 1934*, AHCCCS. Elaboración propia.

El 30 de abril de 1935, en aplicación del Decreto de 19 de julio de 1934, las líneas coincidentes con el ferrocarril de València y Vinaròs fueron solicitadas y adjudicadas a la compañía ferroviaria

⁶⁴⁹H. de C, 30 de junio de 1930.

⁶⁵⁰H. de C, 22 de agosto de 1933.

⁶⁵¹H. de C, 21 de noviembre de 1935; *Heraldo de Madrid*, 11 de octubre de 1935.

⁶⁵²*Memoria Anual 1933*, AHCCCS.

⁶⁵³H. de C, 27 de julio de 1933.

⁶⁵⁴H. de C, 31 de mayo de 1935.

⁶⁵⁵H. de C, 5 de julio de 1935.

⁶⁵⁶Sebastián Albiol Vidal y Agustín Delgado Agramunt, *Benassal, los años dorados*, p. 63.

⁶⁵⁷Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 23, Exptes. 3 C10, 4 C10 y Sig. 16, Exp. 19 C3.

⁶⁵⁸*Memoria Anual 1933, Memoria Anual 1934 y Memoria Anual 1935*, AHCCCS

⁶⁵⁹*Memoria Anual 1934*, AHCCCS.

Norte,⁶⁶⁰ que operó estos servicios a través de su filial Autobuses y Ferrocarriles Combinados, S.A. Esta sociedad, a su vez, arrendó su explotación a los antiguos concesionarios, por lo que HIFE siguió realizando sus servicios.

El estallido en 1936 de la Guerra Civil no supuso, en un primer momento, la suspensión de los servicios de HIFE, como se refleja en la prensa de la época,⁶⁶¹ manteniéndose la circulación en las líneas así como la actividad en su garaje, estación de servicio y venta de recambios.⁶⁶² Sin embargo, pese a que se intentara la normalidad de los servicios, esos se vieron sumamente afectados por la guerra, en especial cuando la línea del frente atravesó nuestra provincia, llegando a paralizarse completamente la actividad.⁶⁶³ Como el resto de empresas, HIFE padeció requisas de sus vehículos desde los primeros momentos de la guerra.

Manuel Vicent Balaguer afirma que la empresa fue colectivizada durante la Guerra Civil, convirtiéndose en la colectividad de transporte público La Hispano de Fuente En Segures, bajo el control obrero de UGT y CNT, aunque no aporta más información.⁶⁶⁴ Lo mismo se puede afirmar consultando la prensa de la época,⁶⁶⁵ aunque Gerardo Roig conservara la presidencia.⁶⁶⁶

Tras el paso del área de operaciones de HIFE bajo control de las tropas de Franco, la empresa recuperó poco a poco la actividad en las líneas, aun antes de finalizar la guerra. En 1938, tras la Batalla del Ebro, se restableció el servicio de Valderrobles-Alcañiz,⁶⁶⁷ así como los de Borriana y Vila-real,⁶⁶⁸ desapareciendo ya por completo la marca Lacorte— y otros destinos.⁶⁶⁹ El 1º de abril de 1939 explotaba las siguientes líneas, con sus hijuelas: Eslida-Castelló, Castelló-Vilafranca, Castelló-Vistabella, Castelló-Atzeneta, Castelló-Sant Mateu, Castelló-Almassora, Castelló-Borriana y Castelló-Vila-real.

Formaban la Hispano por aquellos tiempos:⁶⁷⁰ Eliseo Vives Artola,⁶⁷¹ Guillermo Porcar Tena, Ángel Porcar Pitarch, Antonio Martorí Escrig, Cristóbal Bagán Izquierdo, Rosa Hernández Salás, Rodrigo Monserrat Roig, José Chiva Vilar, Francisco Salvador García, Enrique Porcar Tena, Joaquín Pasías Puig, José Moliner Segura, Daniel Carroy Vives, Vicente Belliure Chiva, Vicente Moliner Safont, Bautista Ortí Tena, Ramón Paús Mezquita, Germán Montañés Valls, Francisco Giner Sales, Blas

⁶⁶⁰Expedientes de adjudicación de líneas, en AGA, IDD (04)084, Sig. 281, Exp. C6/N31 y Sig. 22, Exp. 9 C9

⁶⁶¹ *H. de C.*, 14 de agosto de 1936, 30 de octubre de 1936 y 8 de julio de 1937.

⁶⁶²En 1936 ofrecía servicios de reparaciones y venta de todo tipo de accesorios, siendo representante de las marcas cojinetes RIV, ferodos INGO y pistones Frigobor (*Anuario-Guía 1936*, pp. 395-400).

⁶⁶³*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 28 y Enrique Viñas Latorre, “Historia de la compañía de autobuses Hispano Fuente En-Segures, en Tortosa”, p. 14, [en línea].

⁶⁶⁴Manuel Vicent Balaguer, *Conflicto y revolución en las comarcas de Castelló...* p. 186

⁶⁶⁵ *H. de C.*, 15 de octubre de 1936.

⁶⁶⁶ *H. de C.*, 16 de marzo de 1937.

⁶⁶⁷*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 28.

⁶⁶⁸*Mediterráneo*, 24 de enero de 1939.

⁶⁶⁹*Mediterráneo*, 12 de octubre de 1939, 24 de diciembre de 1939.

⁶⁷⁰ *Mediterráneo*, 15 de diciembre de 1939.

⁶⁷¹Que disponía de un turismo Ford 17 HP matrícula CS-2112 con el que realizaba servicios de alquiler en Vinaròs (Padrón de Automóviles, AMV, Caja 688, Exp. 1941).

Bataller Espert, Manuel Mesado Cherta, Miguel Catalán Nebot, Guillermo Porcar Dualde, Manuel Sos Martí, Vicente Ferrando Segura, Arturo Bellaubí Palau, Jaime Moullau Santamaría, Pedro Matamoros, Luis Vives Ríos y Joaquín Cortés Tomás.

Como el resto de empresas, tuvo que hacer frente a enormes dificultades durante la inmediata postguerra. La primera de ellas fue la falta de vehículos, destruidos o confiscados en la contienda, contando en el final de la guerra con sólo cuatro autobuses en condiciones de prestar servicio.⁶⁷² Por ello, en agosto de 1938, junto con otras empresas de Castelló como AMSA, organizó una expedición a Bilbao en busca de un lote de cinco chasis Chevrolet adjudicados por la Junta de Transportes,⁶⁷³ sobre los que montaron las carrocerías que habían quedado inservibles en el taller.⁶⁷⁴ En 1939 solicitó autorización para adquirir diez chasis Ford de importación –nueve extra largos para su carrozado como autobuses y uno para turismo–.⁶⁷⁵ Al parecer no fue estimada esta solicitud, pero sí consiguió en cambio otros diez chasis Chevrolet, que sumados a los que pudo ir recuperando –unos 40–, le permitieron reanudar más servicios.⁶⁷⁶

Junto con los chasis, la destrucción de la guerra también había dejado inservibles la mayoría de carrocerías, lo que llevó a HIFE a la instalación de un taller propio para su reparación y construcción, que sería germen de una importante industria. En aquel taller se carrozaron los pocos chasis que se podían conseguir: un International, un Blitz, un Renault, dos Dodge Brothers y un Diamond.⁶⁷⁷

Otra de las grandes carencias fue la de combustibles y neumáticos. En 1939 solicitó al coronel jefe del control de neumáticos la autorización para adquirir 36 cubiertas, necesarias para reanudar los servicios. En aquellos años en los que los coches de HIFE recorrían 4.526 kilómetros diarios,⁶⁷⁸ la carencia de cámaras y cubiertas para los neumáticos constituía un grave problema para la prestación de los servicios, tanto o incluso mayor que la falta de combustible, que la empresa solucionaba a base de la instalación del gasógeno.

Contaba para ello con el inestimable empeño de personajes como el ingeniero Casimiro Meliá, que diseñó dos modelos de gasógeno que presentó, montados en sendos autobuses de la empresa, a las pruebas que la Junta de Gasógenos realizaba en el circuito de Guadarrama. Fueron comprobados y homologados en 1941, patentados con la marca registrada Autoforo e instalados en los talleres de HIFE.⁶⁷⁹ Se sumaban así a los dos Schweiger adquiridos en 1940 para poder prestar los servicios coincidentes con el ferrocarril, para los que el gobierno exigía que no se realizaran con vehículos ni

⁶⁷²Josep Monferrer i Guardiola, ““La Hispano”, pionera del transport al Maestrat”, p. 38.

⁶⁷³*Mediterráneo*, 11 de septiembre de 1938.

⁶⁷⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 28.

⁶⁷⁵Solicitud de HIFE para la importación de diez chasis, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317 Exp. IA-24 bis.

⁶⁷⁶*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 28.

⁶⁷⁷*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 29.

⁶⁷⁸HIFE solicita permiso para la adquisición de neumáticos, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11317, Exp. IA-24 bis.

⁶⁷⁹*Mediterráneo*, 3 de octubre de 1984.

de gasolina ni de gasoil.⁶⁸⁰

Pero para los neumáticos no había alternativa, y en 1941 la situación empezó a ser desesperada, comprándose incluso neumáticos perforados para su reparación y utilización. En junio de 1941 Gerardo Roig solicitó a la Dirección General de Transportes del Ministerio del Ejército el suministro urgente de nuevos neumáticos, o bien que se autorizara a la empresa para su adquisición directamente a los fabricantes, pues de lo contrario tendrían que empezar a suspender servicios. La respuesta de la Administración fue negativa, lo que obligó a la empresa a anunciar la posibilidad de que se produjeran suspensiones momentáneas en todas sus líneas, pues el deplorable estado de sus neumáticos y la carencia de recambios obligaba a interrumpir el servicio durante el tiempo que durara la reparación.⁶⁸¹

Pese a todos estos inconvenientes, se pudieron restablecer la mayoría de servicios, si bien se solían interrumpir frecuentemente por las carencias comentadas, a los que se sumaban otros inconvenientes no menos graves, como los ataques del maquis.⁶⁸² Pero también se establecieron nuevos recorridos, como el de Castelló-Villahermosa, transferido en 1939 tras la disolución de su concesionaria; Sant Mateu-la Salzadella,⁶⁸³ o los que adquirió en la zona de Tortosa: Godall-Tortosa y Rossell-Ulldecona-Vinaròs-Tortosa. Igualmente se conservó la prestación de los servicios coincidentes de Vinaròs y València, tras los pertinentes acuerdos con RENFE.⁶⁸⁴

Según la Guía Comercial de aquel año,⁶⁸⁵ en 1941 se realizaban servicios de Castelló a Almassora, Betxí, Borriol, Borriana, Eslida, Cortes, Lluçena, Moncofa, Morella, Sant Mateu y Tírig, les Useres y Atzeneta, València, Villahermosa, Vilafranca, Vila-real, Vinaròs y Vistabella; de Albocàsser a Benicarló; de Betxí y Borriana a València; de Morella a Alcañiz y Vinaròs; y de Catí a Vinaròs con la prolongación de la hijuela de Canet lo Roig a Sant Mateu.

Aparte de los problemas técnicos y de desabastecimiento, la Guerra Civil también tuvo consecuencias relevantes en la composición del accionariado de la compañía. Muchos de los pequeños accionistas, que como se ha apuntado representaban la mayoría del capital social, se arruinaron durante la guerra, porque «una volta finida, aquesta gent conservava un munt de papers, de justificants i d'accions, darrere els quals pràcticament no n'hi havia res».⁶⁸⁶

Por ello en 1948 se acordó una ampliación de capital hasta los 6.500.000 pesetas, para reemplazar el material desaparecido durante la guerra y la postguerra, así como para renovar todos los vehículos

⁶⁸⁰*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 29.

⁶⁸¹HIFE solicita poder adquirir neumáticos directamente a los fabricantes, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-209.

⁶⁸²Que asaltaron e incendiaron el autobús de la línea Tortosa-Alcañiz (*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 30).

⁶⁸³Comunicación de modificación de líneas, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 11342, Exp. IA-40.

⁶⁸⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 29-30.

⁶⁸⁵*Guía comercial de Castellón 1941*, pp. 201-209.

⁶⁸⁶Josep Monferrer i Guardiola, ««La Hispano», pionera del transport al Maestrat», p. 39.

que habían quedado inservibles. Esta entrada de nuevo accionariado, ajeno a los primeros tiempos de la sociedad, provocó la pérdida de peso específico de los que tradicionalmente habían tenido el control de la empresa desde su fundación,⁶⁸⁷ circunstancia que posteriormente acabaría teniendo consecuencias en el devenir de la HIFE.

En todo caso, esta ampliación de capital permitió adquirir nuevos autobuses, de prestigiosas marcas británicas como Leyland y Aclo Regal, además de Ford o Chausson.

En 1949 falleció Gerardo Roig, asumiendo la presidencia Eliseo Vives Artola. Se inició así una nueva década, los años 50, en la que HIFE experimentó un enorme desarrollo, convirtiéndose en una de las principales empresas del sector.⁶⁸⁸ Durante la primera mitad de la misma se le adjudicaron de nuevo gran parte de las líneas: Tortosa-Móra d'Ebre,⁶⁸⁹ Mas de Barberans-Tortosa,⁶⁹⁰ Albocàsser-Benicarló,⁶⁹¹ la Pobla Tornesa-les Useres,⁶⁹² Artana-Castelló,⁶⁹³ Rossell-Tortosa,⁶⁹⁴ Alcañiz-Castelló,⁶⁹⁵ Castelló-Cortes de Arenoso,⁶⁹⁶ la Cava-Camarles,⁶⁹⁷ Vinaròs-Tortosa,⁶⁹⁸ Castelló-Vilafranca,⁶⁹⁹ Castelló-Vistabella,⁷⁰⁰ Tírig-Tortosa,⁷⁰¹ Catí-Vinaròs⁷⁰² y Alcañiz-Tortosa,⁷⁰³ cada una con sus respectivas hijuelas.

Por aquel año explotaba 30 líneas regulares entre Castelló, Tarragona, València y Teruel, junto con diversos servicios discrecionales en Madrid y Barcelona, contando para ello con una flota de 80 vehículos que recorrían 2.700.000 kilómetros anuales. Disponía de una plantilla de 336 empleados, entre los que había 50 administrativos, cinco inspectores, 68 conductores, 56 cobradores, 63 mecánicos, 65 carroceros, cinco vigilantes y 24 mozos y empleados de otras categorías.⁷⁰⁴ Posteriormente consiguió nuevas líneas, adquiriendo en 1955 la concesión Batea-Móra d'Ebre al adquirir la empresa de Salvador Hernández Valls⁷⁰⁵ y siéndole adjudicadas las de Castelló-Moncofa (1956),⁷⁰⁶ la prolongación Albocàsser-Culla⁷⁰⁷ y Castelló-Sant Mateu (1957);⁷⁰⁸ la Salzadella-

⁶⁸⁷Josep Monferrer i Guardiola, “«La Hispano», pionera del transport al Maestrat”, p. 39.

⁶⁸⁸ Grup de recuperació de la memòria històrica del segle XX de Benassal, *Benassal segle XX*, vol 1, p. 109).

⁶⁸⁹ BOE, 22 de febrero de 1952.

⁶⁹⁰ BOE, 18 de abril de 1952.

⁶⁹¹ BOE, 25 de mayo de 1952.

⁶⁹² BOE, 28 de mayo de 1952.

⁶⁹³ BOE, 13 de diciembre de 1952.

⁶⁹⁴ BOE, 17 de febrero de 1953.

⁶⁹⁵ BOE, 22 de abril de 1954.

⁶⁹⁶ BOE, 12 de junio de 1954.

⁶⁹⁷ BOE, 24 de junio de 1954.

⁶⁹⁸ BOE, 10 de agosto de 1954.

⁶⁹⁹ BOE, 7 de enero de 1955.

⁷⁰⁰ BOE, 4 de agosto de 1955.

⁷⁰¹ BOE, 16 de diciembre de 1955.

⁷⁰² BOE, 19 de abril de 1954.

⁷⁰³ BOE, 26 de enero de 1956.

⁷⁰⁴ *La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 31.

⁷⁰⁵ *La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 31.

⁷⁰⁶ BOE, 27 de febrero de 1957.

⁷⁰⁷ Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 117, Exp. 5751 y BOE, 25 de noviembre de 1957.

⁷⁰⁸ BOE, 18 de enero de 1958.

Vinaròs,⁷⁰⁹ Catí-Empalme Segarró,⁷¹⁰ Betxí-València, l'Avellà-Catí, la Pelejana-la Pobla y Castelló-Borriana (1958).⁷¹¹

En 1956 falleció el presidente Eliseo Vives Artola,⁷¹² que fue sustituido por su hijo Eliseo Vives Cercós.⁷¹³ El nuevo presidente imprimió a la sociedad un ritmo renovado, potenciando determinadas áreas que adquirieron entidad propia, como la inmobiliaria y la de la comercialización de recambios para el automóvil, denominada hasta entonces como Servicio Comercial.

Respecto a la primera se constituyó Explotaciones Urbanas, S.A. (EUSA), a la que se transfirió el numeroso patrimonio inmobiliario, en el que destacaban los garajes de Castelló (Pérez Galdós n.º 21-23), València (C/. Xàtiva 4-6) y Tortosa (C/. Despuig, 25), además del local que inauguró en Barcelona (C/. Córcega 230, con garaje en la calle Europa), así como numerosas cocheras en localidades como Artana, Benassal, Borriana, Eslida o Morella. En cuanto a la segunda, se reconvirtió la actividad de su filial HISUMA, que pasó a encargarse del servicio comercial de recambios, con almacenes en Castelló, València y Tortosa.⁷¹⁴

Otra de las áreas de actividad de la empresa que alcanzó gran relevancia fue la de construcción de carrocerías. HIFE disponía desde la inmediata postguerra del Taller de Carrocerías y Construcciones Mecánicas en el garaje de Castelló.⁷¹⁵ En dicho taller se fabricaban las carrocerías propias y se acoplaban los chasis, motores y cajas de cambios para los propios vehículos de la empresa y para otras, construyéndose también diversos equipos auxiliares. Se disponía de la marca registrada Tubús,⁷¹⁶ con sus propios diseños sobre los que se montaban motores AEC, Cummins y Perkins,⁷¹⁷ además de Bastos.⁷¹⁸ Fue una auténtica escuela de carroceros de la que se nutrieron diversos talleres de Castelló y otras provincias.⁷¹⁹ La capacidad de producción del taller de HIFE era tal que, según los registros de matriculaciones de la Jefatura Provincial de Tráfico de los años 50, se observa que prácticamente la mitad de los autobuses matriculados en la provincia de Castelló en los años 50 fueron de la marca Tubús, y su totalidad a nombre de HIFE.

Igualmente, la presidencia de Vives Cercós destacó por la decidida -novedosa e incluso osada- apuesta por los servicios discrecionales, que intentó convertir en la actividad principal de la empresa. Entre estos servicios, los más destacados fueron los del transporte de jornaleros a la

⁷⁰⁹Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 164, Exp. 6088.

⁷¹⁰BOE, 10 de febrero de 1958.

⁷¹¹BOE, 28 de abril de 1958.

⁷¹²Pere Enric Barreda, "Història de la Hispano de Fuente En Segures", [en línea].

⁷¹³Acompañado de un equipo directivo formado por Vicente Beltrán de vicepresidente, Jorge Traver de secretario y Pedro Rambla de gerente. (Testimonio de José Bellver, ex trabajador, en entrevista oral).

⁷¹⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 32.

⁷¹⁵Que desde 1953 editaba un Boletín de Aprendices, dirigido por el periodista Manuel Bellido Rubert (*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 31.) y en el que colaboraron muchos trabajadores, entre ellos el que luego fue profesor Henri Bouché.

⁷¹⁶Joaquim Ciuró Gabarro, *Historia del automóvil en España*, p. 445.

⁷¹⁷G. N. Georgano y G. Marschall (Eds.), *The Complete Encyclopedia of Commercial Vehicles*, p. 629.

⁷¹⁸Fichas de matriculaciones, JPT y testimonio Francisco de Madrid, ex trabajador, en entrevista oral.

⁷¹⁹*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 38.

vendimia francesa. De esta manera se frenó la tradicional expansión empresarial, mediante la adquisición de concesiones, a favor del transporte discrecional, para lo que se intentó trasladar el grueso de las actividades de la empresa hacia Cataluña, donde se esperaba encontrar mayores probabilidades de expansión. De ahí la apertura de la soberbia oficina de Barcelona, o la adquisición de modernos autocares para turismo.⁷²⁰

En este momento de la historia habría que hacer un inciso para dar cuenta de un hecho que supuso un grave perjuicio para la empresa. El 2 de noviembre de 1958 un importante incendio arrasó prácticamente todo el garaje de Castelló. El fuego se inició en el almacén de HISUMA y se extendió rápidamente por la gran cantidad de plásticos y gomas almacenados. Los trabajos de extinción, en los que resultó herido el operario Bautista Agustí Serra, se alargaron hasta la madrugada, lográndose detener el fuego antes que afectara a los depósitos de combustible y los vehículos.⁷²¹

Los daños se valoraron en tres millones de pesetas, quedando destruidas todas las dependencias administrativas. Esto condicionó gravemente a la empresa, al quedar destruidos prácticamente todos los archivos, con la documentación, acciones, libros de contabilidad, contratos y concesiones, debiendo reorganizarse toda la administración desde cero.⁷²²

La ya referida política de potenciación de los discrecionales y de ampliación del área geográfica de operaciones con los viajes internacionales obedecía a una clarividente previsión del presidente Cercós del declive que, en los años posteriores, experimentarían los servicios regulares, pilar fundamental hasta entonces de la sociedad. Como consecuencia de esta nueva orientación, se impulsó la presencia de HIFE en las principales ciudades, principalmente Barcelona, con el local de la calle Córcega ya citado, pero también en Madrid o Tarragona, como se verá. Esta proyección de la inversión hacia Barcelona fue en detrimento de otras zonas como València, donde se vendió la Central de Autobuses de la calle Xàtiva por 22 millones de pesetas.⁷²³

Pero también la gestión del presidente Cercós se caracterizó por un incremento significativo de los gastos, muchos de ellos considerados suntuarios. Esta nueva política no gustó a todos los consejeros de HIFE, y algunos de ellos dimitieron el 15 de diciembre de 1959, descontentos con el cada vez mayor traslado del peso de la compañía hacia la Ciudad Condal. Los que continuaron reeligieron a Vives Cercós como presidente, reforzando este su poder al adoptar la sociedad un régimen presidencialista.⁷²⁴ Fue el primer síntoma claro de la existencia de importantes turbulencias internas que aflorarían pocos años después.

⁷²⁰*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 36.

⁷²¹*Mediterráneo*, 2 de noviembre de 1958

⁷²²*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 36-38 y testimonio de Santiago Pitarch, extrabajador, en entrevista oral.

⁷²³*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 40 y testimonio de Santiago Pitarch, extrabajador, en entrevista oral.

⁷²⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 40.

Se inició un enfrentamiento entre este grupo de consejeros descontentos y la presidencia de la sociedad, que acabó en 1962 con la escisión de los primeros y la creación de la Hispano del Cid, S.A., que adquirió las concesiones de HIFE correspondientes a la provincia de Castelló, salvo las de RENFE. Todo ello se tratará más adelante.

Fruto de ese intento de consolidación en Barcelona, HIFE adquirió participaciones en otras empresas que le permitieran introducirse tanto en los servicios turísticos discrecionales, como en los regulares de la zona. En 1959 entró en la sociedad Costa Mar, S.A., con servicios entre Barcelona y la Costa Brava,⁷²⁵ y en 1960 inauguró su primera línea internacional Barcelona-Heidelberg-Frankfurt (línea Europa Bus nº 320), a través de su filial Germes S.L, de la que controlaba el 50% del capital. También comenzó a ofrecer paquetes turísticos a través de su agencia de viajes Espatur.⁷²⁶ Para dichos servicios destinó unos nuevos auto-pullmans Tubús de fabricación propia, que presentó el 23 de junio de 1960 en Barcelona.

Este modelo de autocar denominado Tubús serie 1000 representaba la culminación de la técnica constructiva de los talleres de HIFE, y fue al parecer muy apreciado por el público, estando especialmente diseñado para las grandes rutas turísticas. Fue presentado por el presidente de la empresa, Eliseo Vives Cercós, acompañado por los consejeros Juan Barreda y Arturo Miralles y el director general Francisco Pérez Díaz. Otros miembros destacados de la empresa por entonces eran Jaime Miró Freixedas, consejero secretario, Blas Vives Martínez, consejero delegado en Madrid y el Dr. Vidal Teixidor.⁷²⁷ Casi dos años después de esta presentación, el presidente Vives anunció a finales de enero de 1962 el proyecto de construir en Castelló una factoría para la fabricación de autocares, en colaboración con el INI y otros carroceros catalanes, que nunca se llevaría a cabo.⁷²⁸

Eran tiempos de expansión y de euforia, abriéndose nuevas oficinas en Madrid (Torre de Madrid, en la plaza de España), además de las de Barcelona, la nueva de València (Ramón y Cajal n.º 3) y Tarragona (Fortuny n.º 2). Por aquel entonces disponía ya de 35 líneas, unos 375 trabajadores y una flota de 190 vehículos, que recorrían 3.500.000 de kilómetros anuales,⁷²⁹ a los que se sumaron en diciembre de 1961 un impresionante lote de 50 autocares Pegaso destinados a servicios discrecionales.⁷³⁰ Justo antes de esa operación, y según consta en los registros de matrícula industrial de 1961,⁷³¹ la flota de la empresa correspondiente a la provincia de Castelló estaba

⁷²⁵Se realizaban numerosos servicios discrecionales en toda la Costa Brava, especialmente Tossa de Mar y Sant Feliu de Guixols, además de excursiones a Barcelona los jueves para trasladar a los turistas a las corridas de toros (Testimonio de José Bellver, ex trabajador, en entrevista oral).

⁷²⁶*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 42.

⁷²⁷*Mediterráneo*, 1 de julio de 1960.

⁷²⁸*Mediterráneo*, 23 de enero de 1962.

⁷²⁹*Mediterráneo*, 31 de diciembre de 1961.

⁷³⁰Su adquisición supuso un fuerte endeudamiento para la empresa, cuya amortización se complicó notoriamente por la merma de los servicios regulares que supuso la escisión de HICID en 1961 y la pérdida de la mayoría de líneas castellanenses (*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 43-44).

⁷³¹Matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3354.

formada por los vehículos de la tabla 58:

Tabla 58. Flota de HIFE en 1961

Nº	MATRÍCULA	VEHÍCULO	PLAZAS	AÑO(*)	COMENTARIO
	CS-1110	HISPANO-SUIZA 40 HP	39	1926	
14	CS-2195	UNIC 17 HP	37	1935 (1930)	EX LACORTE
	CS-2503	UNIC 17 HP	36	1935 (1932)	EX LACORTE
	CS-3505	CHEVROLET 21 HP	20	1938	
3	CS-3506	CHEVROLET 21 HP	22	1938	
	CS-3509	CHEVROLET 21 HP	21	1938	
	CS-3528	CHEVROLET 21 HP	20	1938	
9	CS-3593	CHEVROLET 22 HP	20	1939	
	CS-3594	CHEVROLET 22 HP	24	1943 (1939)	EX HISUMA
15	CS-3605	CHEVROLET 17 HP	20	1954 (1939)	EX HISUMA
44	CS-3615	CHEVROLET 22 HP	24	1939	
	CS-3660	CHEVROLET 22 HP	20	1939	
	CS-1458	HISPANO-SUIZA 27 HP	37	1928	
	CS-2721	DIAMOND T 28 HP	23	1933	
63	CS-2899	HISPANO-SUIZA 35 HP	36	1934	
65	CS-3171	HENSCHER 38 HP	39	1935	
76	CS-3745	DIAMOND T 26 HP	32	1951 (1940)	EX HISUMA
77	CS-3755	DIAMOND T 26 HP	33	1954 (1940)	EX HISUMA
79	CS-3763	DIAMOND T 26 HP	32	1954 (1940)	EX HISUMA
82	CS-3764	DODGE 28 HP	35	1940	
	CS-3775	DODGE 28 HP	28	1940	
	CS-3777	DODGE 28 HP	36	1940	
84	CS-3789	DODGE 27 HP	28	1941	
87	CS-3802	DODGE 27 HP	28	1941	
	CS-3776	MERCEDES-BENZ 19 HP	22	1940	
88	CS-3782	MERCEDES-BENZ 19 HP	22	1941	
91	CS-4273	ISOBLOCK 25 HP	33	1949	
92	CS-4283	DODGE 27 HP	38	1949	
	CS-2973	HISPANO-SUIZA 35 HP	32	1934	

98	V-22330	BEDFORD 22 HP	28	1950 (1949)	EX LUIS SERRANO
	CS-4379	FORD 25 HP	30	1951	
101	CS-4356	ACLO REGAL III CASTRO	38	1951	
	CS-4355	ACLO REGAL III CASTRO	40	1951	
	CS-4354	ACLO REGAL III CASTRO	38	1951	
	CS-4357	ACLO REGAL III CASTRO	40	1951	
106	CS-2802	HISPANO-SUIZA 35 HP	34	1933	
109	CS-4426	PEGASO Z-403	43	1952	
	CS-4427	PEGASO Z-403	43	1952	
	CS-4502	FORD HÉRCULES	32	1954	
112	CS-4494	FORD HÉRCULES	32	1953	
113	CS-4495	FORD HÉRCULES	32	1953	
	CS-4496	FORD HÉRCULES	32	1953	
115	CS-4493	FORD HÉRCULES	32	1953	
	CS-4542	ACLO REGAL III CASTRO	40	1953	
	CS-4572	LEYLAND COMET	32	1953	
	CS-4582	LEYLAND COMET	36	1953	
	CS-4651	PEGASO DIESEL	45	1954	
	CS-4652	PEGASO DIESEL	41	1954	
	CS-4726	ACLO REGAL III	40	1954	
124	CS-4950	BEDFORD A	31	1954	
125	CS-5017	BEDFORD A	31	1954	
	CS-5199	TUBÚS 27 HP	28	1955	
	CS-5202	TUBÚS 27 HP	28	1955	
	CS-5201	TUBÚS 27 HP	31	1955	
	CS-5200	TUBÚS 27 HP	31	1955	
	CS-5191	STUDEBAKER 43 HP	42	1955	
	CS-5547	TUBÚS 28 HP	31	1955	
	CS-5622	TUBÚS 28 HP	31	1956	
	CS-7286	TUBÚS 40 HP	40	1956	
137	CS-5768	STUDEBAKER 38	51	1956	
	CS-7341	TUBÚS 32 HP	33	1956	

	CS-7849	TUBÚS 24 HP	38	1956	
	CS-6985	STUDEBAKER 13-31	31	1957 (1956)	EX LA SERREALENCA
	CS-7837	TUBÚS 32 HP	38	1957	
	CS-8399	TUBÚS 26 HP	41	1957	
	CS-8398	TUBÚS 26 HP	41	1957	
	CS-7838	TUBÚS 26 HP	31	1957	
	CS-8768	TUBÚS 26 HP	31	1957	
	CS-8769	TUBÚS 26 HP	31	1957	
	CS-8770	TUBÚS 26 HP	31	1957	
	CS-8771	TUBÚS 17 HP	31	1957	
	CS-9695	TUBÚS 26 HP	31	1957	
	T-6188	GMC F450-30	n.d.	(1950)	
158	CS-10159	TUBÚS 26 HP	41	1957	
	CS-10160	TUBÚS 26 HP	40	1957	
	CS-10161	TUBÚS 26 HP	41	1958	
	CS-10817	TUBÚS 26 HP	41	1958	
	CS-11324	TUBÚS 29 HP	28	1958	DISCRECIONAL
	CS-12134	TUBÚS 29 HP	28	1958	DISCRECIONAL
	CS-12147	TUBÚS 29 HP	28	1958	DISCRECIONAL
	CS-12754	TUBÚS 29 HP	33	1958	DISCRECIONAL
	CS-14174	TUBÚS 35 HP	37	1959	DISCRECIONAL
	CS-13621	TUBÚS 26 HP	20	1959	DISCRECIONAL
	CS-14926	TUBÚS 32 HP	37	1959	DISCRECIONAL
	V-13483	MINERVA 23 HP MONTÓ	28	1960 (1933)	EX ARTURO ARTOLA
	CS-2024	UNIC 15 HP	16	1960 (1930)	EX SOLER
	CS-2088	UNIC 17 HP	25	1960 (1930)	EX SOLER
	CS-2265	BROCKWAY 24 HP	17	1960 (1930)	EX SOLER
	CS-2384	FORD 17 HP	28	1960 (1931)	EX SOLER
	V-11920	DIAMOND T 22 HP	29	1960 (1931)	EX SOLER
	NA-3531	DODGE 26 HP	n.d.	1960 (1937)	EX SOLER
	V-18061	ZIS-5	29	1960 (1941)	EX SOLER
	V-18185	ZIS-5	29	1960 (1941)	EX SOLER

1171	CS-16293	TUBÚS SERIE 1000	37	1960	
1172	CS-16294	TUBÚS SERIE 1000	37	1960	
1173	CS-17686	TUBÚS SERIE 1000	37	1961	
1174	CS-18505	TUBÚS SERIE 1000	37	1961	
	CS-17483	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17484	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17485	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17486	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17487	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17488	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17489	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17490	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17491	PEGASO Z-408	41	1960	
	CS-17492	PEGASO Z-408	41	1960	

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuentes: *La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*; matrícula industrial, AHPC, Fondo Hacienda Caja 3354 y Libro 277; fichas de matriculaciones, JPT; ARV, Fondo DGT, Cajas 377, 425, 592, 599 y 791. Elaboración propia.

En total 69 autobuses, con una oferta total de más de 3.500 plazas, y una antigüedad media de 12 años. Por todos ellos pagaba 129.000 pesetas de impuesto industrial, a las que se sumaban otras 18.770,40 por las 21 concesiones que explotaba.⁷³²

Pero también por entonces se intentaron corregir los desequilibrios que la arriesgada y ambiciosa política del presidente Cercós había provocado. Por una parte, Vives Cercós mostró una gran visión de futuro anticipándose (quizá en exceso) a la crisis que sobrevendría a los regulares y al auge de los discrecionales, pero en última instancia, esta política «había hecho perder el equilibrio de explotación y, por tanto, los rendimientos económicos».⁷³³

Por esta razón se reorienta la actividad también hacia los servicios regulares, poniendo en marcha servicios coordinados València-Tarragona, titularidad de RENFE, superpuestos sobre los de Castelló-València, Castelló-Vinaròs y Tortosa-Tarragona.⁷³⁴ El 15 de junio de 1963 se inauguró el primer servicio combinado y coordinado de España, entre València y Barcelona.⁷³⁵

Anteriormente, en mayo de 1960, HIFE presentó ante el Ayuntamiento de Castelló un proyecto de servicio urbano de autobuses durante la época estival, obteniendo en octubre autorización del

⁷³²Matrícula industrial, en AHPC, Fondo Hacienda, Caja 3910, Exp. 15118.

⁷³³*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 41.

⁷³⁴*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 41.

⁷³⁵*Mediterráneo*, 9 de junio de 1963.

consistorio para su implantación provisional.⁷³⁶ Ese mismo año amplió asimismo su red de líneas regulares, con nuevos servicios en Castelló y Tarragona. En febrero, se le adjudicó la concesión Tarragona-Sarreal con hijuela, y en junio se hizo con la línea Castelló-Grau y Castelló-Playa del Pinar al absorber a la antigua concesionaria,⁷³⁷ la empresa de Soler. También le fue adjudicada la concesión Grau de Castelló-Vila-real, con hijuela entre Almassora y Castelló, que venía explotando desde 1935.⁷³⁸

En este contexto, también se interesó en 1961 por el servicio urbano de Castelló, solicitando a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera la autorización para establecer dos circuitos urbanos como parte de su concesión Castelló-Grau y Castelló-Playa. Pese a que la Dirección General le autorizó,⁷³⁹ el Ayuntamiento denegó la solicitud alegando que ya estaba tramitando un concurso público para la adjudicación del servicio urbano.⁷⁴⁰ Este se celebró en septiembre, siéndole adjudicado a otra sociedad,⁷⁴¹ por lo que HIFE solicitó la concesión de la línea Castelló-Ermitorio del Lledó, como prolongación de la línea Castelló-Grau-Playa,⁷⁴² que finalmente fue también desestimada en 1968,⁷⁴³ tras un largo litigio con la concesionaria del servicio urbano.⁷⁴⁴ En la Junta General del 28 de junio de 1961 se culminó el proceso de asentamiento en Barcelona acordándose el traslado del domicilio social a la calle Balmes n.º 18 5º de la Ciudad Condal. A esta decisión se opuso la minoría ya formada en 1959, que se escindió constituyendo al año siguiente la Hispano de Cid, S.A.⁷⁴⁵ Entre estos accionistas se encontraban históricos de la HIFE como Abelardo Escrig, Elías Lauterio, Juan Barreda o el Dr. Villalonga.

Estos vendieron a HIFE sus participaciones en EUSA e HISUMA, y la nueva empresa, constituida oficialmente en 1962, fue asumiendo progresivamente la explotación de la mayoría de las líneas de HIFE en la provincia, al serle transferidos sus derechos y material: Castelló-Vilafranca, Castelló-Vistabella, Castelló-Cortes, Castelló-Artana y Castelló-Eslida en 1962,⁷⁴⁶ con sus respectivas hijuelas y prolongaciones, y Betxí-València en 1963.⁷⁴⁷

Las líneas correspondientes a los corredores del litoral Norte y el de Sant Mateu y Morella, en cambio, fueron vendidos a Autos Mediterráneo, a quien le fueron transferidas en 1963, junto con

⁷³⁶Acta de la sesión de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló de 5 de octubre de 1960, AHMC.

⁷³⁷*Mediterráneo*, 29 de junio de 1960.

⁷³⁸Xavier Flórez, “La Hispano de Fuente En Segures”, Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁷³⁹Actas de las sesiones de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Castelló, de 9 de agosto y 13 de septiembre de 1961, AHMC.

⁷⁴⁰*BOE*, 14 de agosto de 1961.

⁷⁴¹*Mediterráneo*, 14 de septiembre de 1961.

⁷⁴²*BOP*, 28 de noviembre de 1961.

⁷⁴³Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 349, Exp. 7354.

⁷⁴⁴Recurso Contencioso-Administrativo nº 106 de 1962, en AHPC, Fondo Transportes, Caja 5409, Carpeta General. Se conservan varias copias tanto de la sentencia como del auto que se interpuso contra la misma. Ver capítulo 13.

⁷⁴⁵*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 42.

⁷⁴⁶*BOE*, 28 de julio de 1962.

⁷⁴⁷*BOE*, 11 de diciembre de 1963.

sus correspondientes vehículos y personal,⁷⁴⁸ las concesiones de la Pobla Tornersa-les Useres, Morella-Vinaròs, Catí-Vinaròs con hijuela, Alcañiz-Castelló, Castelló-Sant Mateu y la Salzedella-Vinaròs,⁷⁴⁹ que incluían las líneas de Borriol, la Pobla, les Coves, Torre d'en Besora, Vall d'Alba, les Useres, Càlig o Sant Mateu, y en 1966 la concesión Albocàsser-Benicarló.⁷⁵⁰

Este proceso de segregación concluyó finalmente en 1966, cuando se acabaron de transferir a HICID el resto de líneas que explotaba en la provincia (Castelló a Vila-real, Borriana y Moncofa en 1965 y Castelló-Grau, Albocàsser-Benicarló y Borriana-València en 1966),⁷⁵¹ conservando en la provincia de Castelló únicamente los servicios coordinados con RENFE (Castelló-València y Castelló-Vinaròs) y las líneas entre el norte de la provincia y Tarragona (Tírig-Tortosa),⁷⁵² que fueron desde entonces la única vinculación de la otrora histórica y emblemática empresa castellonense con su tierra natal.

El garaje de Pérez Galdós fue ofrecido en 1963 al Ayuntamiento de Castelló por el presidente Vives Cercós, a través del Vicesecretario General del Movimiento, Fernando Herrero Tejedor, para que fuera adquirido por el Consistorio para construir la estación de autobuses que se estaba proyectando.⁷⁵³ Aquel año eran Juan Vives y Joaquín Benlloch los responsables de la empresa en Castelló.⁷⁵⁴

Ante la parálisis del proyecto municipal para la estación de autobuses, HIFE vendió el inmueble y solar al propietario de los almacenes contiguos, sobre los que el promotor Fernando Beltrán Fabra alzó en 1969 el actual edificio “La Hispano”, de 282 viviendas.⁷⁵⁵ HIFE, por su parte, trasladó su despacho en Castelló a unos bajos de la calle Trinidad n.º 166, cerca de su parada en la plaza Alcázar (País Valencià), local que fue clausurado hace unos pocos años tras la entrada en servicio de la estación de autobuses.

Pese a que, oficialmente HIFE había dejado de ser una sociedad castellonense, se procede a continuación a relatar, de forma algo más breve, la trayectoria de la empresa hasta la actualidad.

La situación de HIFE en 1965 era bastante compleja: a los desequilibrios económicos ya citados, por la arriesgada política de Vives Cercós, se unieron diversos factores que complicaron aún más los resultados de la empresa. Por un lado, la pérdida de las concesiones de la provincia de Castelló, que se sumó al inicio de la crisis de este tipo de servicios, que empezaron a perder usuarios por el auge del automóvil particular y el éxodo rural. Por otro lado, el fuerte endeudamiento de la

⁷⁴⁸Concretamente 37 trabajadores entre conductores, cobradores, mecánicos y administrativos (testimonio de José Bellver, ex trabajador, en entrevista oral).

⁷⁴⁹BOE, 23 de mayo de 1964.

⁷⁵⁰BOE, 5 de enero de 1967.

⁷⁵¹BOE, 27 de octubre de 1965, 1 de enero de 1966 y 16 de diciembre de 1966.

⁷⁵²*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 42-43.

⁷⁵³Carta de 17 de junio de 1963 del presidente Vives Cercós al Ayuntamiento de Castelló, ofreciendo el garaje de Pérez Galdós, a través del Vicesecretario General del Movimiento, Fernando Herrero Tejedor. AHMC.

⁷⁵⁴*Mediterráneo*, 1 de febrero de 1963.

⁷⁵⁵*Mediterráneo*, 2 de noviembre de 1969.

sociedad, concretamente por la adquisición del ya referido lote de 50 autocares.

La combinación de estos dos elementos -gran descenso de ingresos en el área de los servicios regulares y endeudamiento y dificultad de amortización- desemboca en unos resultados adversos y falta de liquidez, que obligan a la dirección a tomar medidas drásticas, fundamentadas principalmente en una venta de activos y el repliegue de las actividades hacia Tortosa, abandonando las del área de Barcelona.

En mayo de 1966 el domicilio social de HIFE se trasladó a las instalaciones de la calle Despuig n.º 29 de Tortosa, donde asume la explotación de la línea Tortosa-la Cava.⁷⁵⁶ En 1967 solicitó la unificación de sus concesiones, entre las que figuraban las de Tortosa-Vinaròs y Tortosa-Rossell con hijuela.⁷⁵⁷ Sin embargo, el volumen de operaciones que la explotación de estas líneas del área de Tortosa generaba resultaba aún insuficiente para afrontar las deudas, lo que llevó en 1969 al Consejo de Administración a presentar la dimisión,⁷⁵⁸ gestionándose desde entonces la empresa por una comisión gestora compuesta por el alcalde de Tortosa, bancos, fabricantes y proveedores.⁷⁵⁹

HIFE se encontraba a principios de los 70 en un momento crítico. En 1971, la familia tortosina Chavarría-Ferreres, de la mano de su abogado Antonio Muñoz Pellicer, presentó una oferta de compra,⁷⁶⁰ nombrándose un nuevo Consejo de Administración en enero de 1972, presidido por Pilar Ferreres Llasat.⁷⁶¹ Se realizó un gran esfuerzo de reorganización del funcionamiento de la empresa, puesta a punto y renovación del material, todo ello manteniendo una estricta austeridad.

En cuanto a los servicios regulares, en 1971 se compra a RENFE la cuarta parte de la concesión Castelló-Vinaròs.⁷⁶² En 1975 adquiere a Salvador Nicolás Sorolla las concesiones la Sénia-Ulldecona, con prolongación a Rossell y Rossell-Vinaròs,⁷⁶³ reunificándolas el 28 de marzo de 1977 en la V-3225 Tortosa-Vinaròs-Tírig-Rossell-Flix-la Cava-Alcañiz,⁷⁶⁴ lo que permitió una mayor eficiencia en su explotación. Ese mismo año se inauguró una línea entre Sant Carles de la Ràpita y Zaragoza.⁷⁶⁵

Sin embargo, el enorme descenso de usuarios de estos servicios hizo necesario diversificar las áreas de negocio, creando a finales de la década la red de agencias de viaje Espatur, para organizar viajes turísticos en autocar. También se apostó por el transporte escolar y de trabajadores.⁷⁶⁶ Para ello se adquirieron nuevos autobuses articulados de gran capacidad, y se iniciaron contactos con la

⁷⁵⁶Xavier Flórez, "La Hispano de Fuente En Segures", Empresas Autobuses Líneas, [en línea].

⁷⁵⁷BOP, 15 de mayo de 1967.

⁷⁵⁸La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990, p. 44.

⁷⁵⁹Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, p. 23.

⁷⁶⁰Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, p. 23.

⁷⁶¹La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990, p. 44.

⁷⁶²Expediente de adjudicación de línea, en AGA, IDD (04)061, Caja 131, Exp. 5849.

⁷⁶³BOE, 3 de abril de 1975.

⁷⁶⁴BOE, 9 de agosto de 1977.

⁷⁶⁵La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990, p. 48.

⁷⁶⁶La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990, p. 46.

carrocera Setra-Seida,⁷⁶⁷ convirtiéndose este fabricante en uno de los principales proveedores de autocares de la empresa.

En los años 80, establece nuevos servicios regulares entre diversas poblaciones del Ebro y Barcelona, además de la línea regular internacional marítimo-terrestre Madrid-Zaragoza-Barcelona-Génova-Florenia-Roma y las nacionales entre Zaragoza a la Costa Dorada y del Azahar. Asimismo se apuesta por los viajes turísticos, con viajes por Europa o el novedoso Hotel-Bus.⁷⁶⁸ En 1989, tras la absorción de Autobuses Ebro, inicia el servicio urbano y suburbano de Tortosa.⁷⁶⁹

Con la aprobación de la LOTT en 1987, HIFE consiguió, entre otras, la titularidad de la concesión València-Castelló-Vinaròs. En 1991 remodeló y unificó las líneas Zaragoza-Sant Carles de la Ràpita y Zaragoza-Salou en una nueva Zaragoza-Peníscola, de carácter fundamentalmente vacacional.⁷⁷⁰

De esta manera, en 1991 operaba las siguientes concesiones, además del periurbano de Tortosa:⁷⁷¹

- Tortosa-Alcañiz con hijuelas (V-3225, posteriormente VAC-013): con 32 vehículos y un tráfico anual de 25.668.001 viajeros/km.
- Zaragoza-Peníscola (VAC-003): cinco vehículos y 18.601.871 viajeros/km.
- Castelló-València (V-1737) y Castelló-Vinaròs (V-1768): 7 vehículos y 7.004.179 viajeros/km.
- Tarragona-Tortosa (V-178): un vehículo y 400.918 viajeros/km.
- La Sénia-Tarragona (V-GC-48): con dos vehículos y 1.375.670 viajeros/km.
- Sant Carles de la Ràpita-Barcelona (V-GC-10): cuatro vehículos y 14.657.441 viajeros/km.
- Batea-Barcelona (V-GC-23): dos vehículos y 3.557.272 viajeros/km.

A las que habría que sumar los servicios escolares y laborales, con 125.000 y 250.000 usuarios y los discrecionales, con 105.563 viajeros.⁷⁷² Contaba para ello con el garaje de Tortosa y despachos en Barcelona, Castelló, Salou, Tarragona, València y Zaragoza.⁷⁷³

A lo largo de los 90, mediante acuerdos con otras empresas, establece servicios regulares desde la Costa Dorada y del Azahar hasta Madrid, Santander, Navarra y el País Vasco, por Zaragoza. Participa en el transporte olímpico de Barcelona'92, crea la mayorista de viajes HIFE Tours, abre dos restaurantes en Tortosa e inicia el servicio urbano de Calafell.⁷⁷⁴

⁷⁶⁷Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, p. 23.

⁷⁶⁸Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, pp. 47-48.

⁷⁶⁹*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 53.

⁷⁷⁰*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 52-53.

⁷⁷¹*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, pp. 60-62.

⁷⁷²*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 62.

⁷⁷³*La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, p. 57.

⁷⁷⁴Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, pp. 49-50.

Tabla 59. Ingresos de explotación y resultados de HIFE. Ejercicios 1992-2017 (en euros)

Ejercicio	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ingresos (€)	4.318.301	4.442.598	4.516.627	4.709.941	5.310.375	6.146.488	6.289.494	6.551.052	7.106.945	7.607.601	8.426.216	9.575.348	10.420.599
Resultados (€)	78.266	39.480	63.770	41.246	112.457	182.123	329.034	525.939	420.252	553.313	523.167	702.237	134.585

Ejercicio	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	11.489.086	12.582.464	13.853.120	14.554.890	14.500.350	17.888.074	18.861.105	18.116.586	17.797.862	17.523.619	18.146.761	19.559.956	22.988.202
Resultados (€)	197.296	389.925	651.910	225.969	170.141	128.383	89.239	90.151	82.425	139.457	374.399	409.201	675.344
Plantilla	148	163	176	182	177	222	232	203	201	215	227	241	264

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 27. Ingresos de explotación y resultados de HIFE. Ejercicios 1992-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En junio de 1998 las concesiones V-1737 y V-1768 se sustituyeron por la nueva concesión CVCS-102 Castelló-València con prolongación a Vinaròs, con las líneas Castelló-València por la autopista A-7, Castelló-Vila-real-València por A-7 y Vinaròs-Castelló-València.⁷⁷⁵ En 2002, la VAC-003 Zaragoza-Peníscola, posteriormente prolongada hasta Castelló, pasó a denominarse VAC-154, tras unificarse con la VAC-013 Tortosa-Alcañiz, con itinerarios por Caspe y por Salou.⁷⁷⁶

A lo largo de los 2000 destaca la incorporación de las primeras conductoras, la introducción de las nuevas tecnologías en los procesos de cobro y gestión, la ampliación de líneas por el área del Delta y la apertura de nuevos restaurantes, estaciones de servicio y agencias minoristas. También se aumentan los servicios urbanos, con localidades como Amposta, l'Ampolla (estival), Peníscola, Torredembarra, la Bisbal del Penedès o Cubelles.⁷⁷⁷

En 2009 se inicia una sólida expansión por Tarragona y el Bajo Aragón, al adquirir en 2009 la empresa ABASA, de Zaragoza, con líneas por la zona de Alcañiz, Caspe y Zaragoza. En 2011 absorbe Autocares Segarra, S.L, con la línea Brafim-Tarragona, en 2014 se hace cargo de los servicios de Autocares Leza, también de Zaragoza, y en 2016 adquiere la empresa Guiral, de Caspe, especializada en transporte escolar y discrecional.⁷⁷⁸ Esta consolidación de su área de actividades viene acompañada por la creación de nuevas bases en Alcañiz, Zaragoza, Vinaròs, Tarragona y Calafell.⁷⁷⁹ Las últimas absorciones han sido las empresas Autocares Urrea, de Híjar (Teruel) y Sanfiz (Madrid), en 2017, y La Costa, de Montblanc (Tarragona), en 2018.⁷⁸⁰

Paralelamente, inicia su expansión internacional al establecerse en 2013 en Malabo (Guinea Ecuatorial) a través de la filial HIFE-GE, realizando servicios escolares, discrecionales y regulares.⁷⁸¹

Durante las últimas dos décadas HIFE ha venido experimentando un incremento constante de su volumen de negocio que, salvo algún ejercicio, se ha traducido en sus resultados, superando el medio millón de euros en varios de ellos. El estallido de la crisis provocó un estancamiento temporal, que se superó en los ejercicios siguientes, acentuándose la política de expansión y consolidación en su área geográfica tradicional del Baix Ebre y Bajo Aragón. Con todo, y pese a la crisis y la incertidumbre provocada por la situación política en Cataluña, su cifra de negocios supera ya los 22 millones de euros. Asimismo los resultados, tras varios años de descenso, muestran de nuevo un comportamiento al alza.

⁷⁷⁵DOGVI, 1 de julio de 1998.

⁷⁷⁶BOE, 2 de julio de 2002.

⁷⁷⁷Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, pp. 51-53.

⁷⁷⁸"Historia Grupo Hife", Hispano de Fuente En Segures, S.A., [en línea], <http://hife.es/es-ES/Paginas/34> (consultado 6 de marzo de 2017).

⁷⁷⁹Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, pp. 54-56.

⁷⁸⁰*Revista Viajeros*, 4 de junio de 2018.

⁷⁸¹Joan Josep Rovira Climent y José María Chavarría Homedes, *HIFE, 100 anys de companyia*, pp. 58-59.

Planabus, S.L.

Fecha constitución: 9 de junio de 1998

Domicilio social: carretera de Almassora, 225 Castelló

Página web: <http://planabus.es/>

Descripción:

Sociedad limitada castellonense, formada por el matrimonio de Miguel Martínez Villamón y María Ángeles Salvador Martínez, actuando como administrador único el señor Martínez Villamón. Su capital social asciende a 54.517 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 4.459 euros, con unos ingresos netos de 524.522 €.

Planabus se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de unos siete autocares y midibuses, y de una plantilla de seis trabajadores.

Historia:

En un contexto de fuerte competencia en el ámbito de los servicios discrecionales y de escaso margen de beneficios, y con el marco normativo de la LOTT, que favorecía la concentración empresarial, diversos empresarios castellonenses del sector optaron por asociarse, constituyendo el 9 de junio de 1998 la mercantil Planabus, S.L. ante la notario Francisco Roca Falcó. Impulsó además la creación de esta sociedad el abandono de Piedad Trilles de Aranjor, S.L. (que se quedó sin la tarjeta de transportes aportada por esta) y la caducidad del autocar con el que Juan Pérez Sáez venía trabajando hasta entonces.

La sociedad fue creada por José Antonio Romero Morón y Miguel Martínez Villamón (propietarios que eran de la referida empresa Aranjor, S.L., que aportaron su autocar) y del empresario individual Juan Pérez Sáez, que aportó la tarjeta de transportes y el título de transportista. El capital social se fijó en medio millón de pesetas, dividido en 500 participaciones sociales de 1.000 pesetas de valor nominal, suscritas y desembolsadas en efectivo por los tres socios, a razón de 165 participaciones por José Antonio Romero y Juan Pérez y 170 por Miguel Martínez. Los tres socios fueron nombrados administradores solidarios. El domicilio social se estableció en la carretera de Almassora n.º 225 de Castelló.⁷⁸²

Junto con estos socios, también aportó su autocar a la empresa el autónomo Ignacio Ramos. De esta manera, Planabus inició sus actividades con los dos autocares aportados, realizando tanto una de las líneas del escolar de La Consolación como el servicio laboral de una empresa cerámica, además de otros discrecionales.⁷⁸³

En octubre de 1999, contratada por los empresarios de ocio nocturno del polígono Los Cipreses de

⁷⁸²Acta de constitución de Planabus, S.L., RMC, Tomo 908, Sección G, Libro 503, Hoja CS-13.959.

⁷⁸³Testimonio de Ignacio Ramos, en entrevista oral.

Castelló, Planabus inició un servicio nocturno entre la plaza Borrull y las discotecas de esa zona, que fue clausurado quince días después por la Conselleria al coincidir el itinerario con el de una concesión adjudicada a otra empresa.⁷⁸⁴

Tabla 60. Flota de Planabus en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 5031 L/4 MAISO	1998 (1986)	ARANJOR
PEGASO 5231 NOGE XALOC II	1998 (1989)	I. RAMOS

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Acta de constitución de Planabus, S.L., RMC, Tomo 908, Sección G, Libro 503, Hoja CS-13.959; testimonio de Ignacio Ramos, en entrevista oral. Elaboración propia.

En el año 2000, el socio Juan Pérez Sáez cesó en el cargo de administrador solidario, abandonando la sociedad, siendo adquiridas sus participaciones por la esposa de Miguel Martínez, Ángeles Salvador Martínez. También abandonó la empresa Ignacio Ramos, vendiéndoles el autocar.

Tras este cambio en la estructura de la sociedad y la pérdida del servicio de La Consolación, la situación se volvió complicada para la empresa. En 2002 José Antonio Romero cesó de su cargo, nombrándose como administradores solidarios el matrimonio de Miguel Martínez Villamón y Ángeles Salvador Martínez, que obtuvo el título de transportista, aportándolo a la sociedad. Ese mismo año, se ajustó el capital social a la cifra de 3.010 euros.

Desde principios de la década de 2000, y paulatinamente, Planabus ha ido aumentando y renovando la flota adquiriendo nuevos autocares, decantándose por las carrocerías de Ayats, así como por algunos midibuses de 35 plazas. En 2004 Planabus adquirió el material móvil de la empresa Tikintour, S.L., que fue disuelta en noviembre de aquel año. Sus actividades principales han sido durante estos años los discrecionales y los servicios al centro de día de la asociación Afanías, además de una de las líneas de escolar del colegio Elian's.

Con ellos ha ido incrementando sólida y paulatinamente y a lo largo de la primera mitad de la década el volumen de negocio, hasta estabilizarse -en un ligero descenso- en torno a los 360.000 euros en el año 2005.

Tabla 61. Ingresos de explotación y resultados de Planabus. Ejercicios 1999-2007 (en euros)

Ejercicio	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ingresos (€)	49.702	90.372	n.d.	n.d.	262.526	307.251	372.811	361.775	364.936
Resultados (€)	3.126	12.642	n.d.	n.d.	1.685	2.486	4.678	4.643	6.473
Plantilla	2	2	n.d.	n.d.	3	5	4	4	3

Fuente: SABI. Elaboración propia.

⁷⁸⁴ *Mediterráneo*, 27 de octubre de 1999.

Tras padecer un ligero retraimiento desde 2007 hasta situarse en los 315.000 euros, desde 2011, y a pesar de la crisis, Planabus ha logrado aumentar su facturación, especialmente en los dos últimos ejercicios de 2014 y 2015, hasta rozar el medio millón de euros. Los resultados de la sociedad, por su parte, también han experimentado un notable crecimiento. Durante los años más duros de la crisis oscilaron entre los 4.000 y 7.000 (2011-2013), llevándose a cabo una ligera reducción de los gastos de personal y amortización.

Sin embargo, desde 2014, se ha apostado por una importante inversión en renovación de la flota (adquiriendo un autocar de 15 metros y 70 asientos, orientado al segmento de los grandes grupos) y se ha recuperado la plantilla, disparando estas partidas de gastos. Pese a ello, el aumento del volumen de negocio hasta superar el medio millón de euros ha permitido compensar estas inversiones, con beneficios todos los ejercicios. En Junta Universal de 2015 se acordó un aumento del capital de 11.504,22 €, suscrito por ambos socios, con lo que el capital social ascendió a los actuales 54.517,12 euros.

Tabla 62. Ingresos de explotación y resultados de Planabus. Ejercicios 2008-2017 (en euros)

Ejercicio	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	322.467	339.235	315.894	333.935	336.139	351.377	413.244	487.069	474.103	524.522
Resultados (€)	5.706	18.236	7.568	7.727	4.329	4.368	19.908	13.073	668	4.459
Plantilla	3	2	3	3	3	2	n.d.	5	6	6

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 28. Ingresos de explotación y resultados de Planabus. Ejercicios 2003-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Rutas Rodríguez, S.L.

Fecha constitución: 16 de diciembre de 1991 (operando desde 1980)

Domicilio social: avenida José Ortiz, 12 Almassora

Página web: <http://www.autocaresrutasrodriguez.com/>

Descripción:

Sociedad limitada almassorina, propiedad de Joaquín Rodríguez Rodríguez y sus hijas Raquel y María Montserrat Rodríguez Gómez, actuando actualmente como administradora única Raquel Rodríguez Gómez. Su capital social asciende a 33.055 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 61.197 euros, con unos ingresos netos de 1.062.345 €.

Rutas Rodríguez se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, con servicios a centros de trabajo, viajes y excursiones, escolares de centros privados y concertados, lanzaderas o eventos. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de una quincena de autobuses y minibuses, y de una plantilla de 16 trabajadores.

Historia:

Pese a constituirse en sociedad limitada en 1991, el inicio de sus operaciones se remonta a 1970, cuando Joaquín Rodríguez Rodríguez comenzó a realizar servicios de taxi en Almassora. Unos diez años después, aproximadamente en 1980, adquirió un autocar, iniciándose en los servicios discrecionales, que han sido siempre la actividad exclusiva de la empresa.

El 16 de diciembre de 1991 Joaquín Rodríguez Rodríguez y sus dos hijas, María Montserrat y Raquel Rodríguez Gómez, constituyeron la sociedad limitada Rutas Rodríguez, ante el notario Francisco Roca Falcó. El capital social se fijó en 500.000 de pesetas, representado por cien participaciones sociales de 5.000 pts. de valor nominal, íntegramente suscritas y desembolsadas por los tres socios, a razón de 90 participaciones por el señor Rodríguez y cinco por cada una de sus dos hijas.⁷⁸⁵ Se nombró como administrador único a Joaquín Rodríguez, y el domicilio social se estableció en la avenida José Ortiz n.º 12 de Almassora, donde actualmente dispone de un despacho. El 25 de mayo de 1992 se amplió el capital en cinco millones de pesetas, mediante la aportación por parte de Joaquín Rodríguez de cuatro autocares y dos tarjetas de transporte. Con ello, el capital social ascendió a los 5.500.000 pesetas, ajustado en 2001 a 33.055 euros.

A lo largo de las décadas de los 90 y 2000, hasta el estallido de la crisis, Rutas Rodríguez ha experimentado un paulatino y continuo incremento de su volumen de negocio, que le permitió alcanzar una plantilla de en torno a los 15 trabajadores y afrontar una ampliación y renovación de la flota con más de una veintena de adquisiciones desde el año 2000, entre autocares y minibuses, nuevos y usados, con diversas carrocerías, pero preferentemente sobre bastidores Scania.

⁷⁸⁵Acta de constitución de Rutas Rodríguez, S.L, RMC, Tomo 518; Sección G, Libro 85, Hoja CS-2321.

Tabla 63. Flota de Rutas Rodríguez en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 6042 CISCAR	1991 (1973)	J. RODRÍGUEZ
PEGASO 5035 N BEULAS EUROCAR	1991 (1979)	J. RODRÍGUEZ
PEGASO 5013 L3	1991 (1980)	J. RODRÍGUEZ
SCANIA K112 AYATS APOLO	1991 (1984)	J. RODRÍGUEZ
SCANIA K112 AYATS DIANA	1991 (1988)	J. RODRÍGUEZ
SCANIA K113 OBRADORS SQ	1991 (1989)	J. RODRÍGUEZ

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Acta de constitución de Rutas Rodríguez, S.L, RMC, Tomo 518; Sección G, Libro 85, Hoja CS-2321. Elaboración propia.

Tabla 64. Ingresos de explotación y resultados de Rutas Rodríguez. Ejercicios 1996-2006 (en euros)

Ejercicio	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ingresos (€)	548.595	574.792	632.517	725.560	687.756	709.630	751.270	828.801	967.070	961.312	1.057.538
Resultados (€)	21.165	17.946	21.728	24.915	14.022	4.241	-39.905	43.909	14.441	9.310	14.131

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 29. Ingresos de explotación y resultados de Rutas Rodríguez. Ejercicios 1996-2006

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En 2004 se confirieron poderes a María Montserrat y Raquel Rodríguez, como paso previo a su nombramiento como administradoras de la sociedad, cargo que ha ejercido Raquel Rodríguez como administradora única, salvo un breve periodo en 2013 en que ambas hermanas lo hicieron de manera solidaria.

Tras experimentar un crecimiento continuo durante los años anteriores a la crisis hasta facturar más

de 1,3 millones de euros en 2008, desde ese año ha sufrido un descenso importante del volumen de negocio, acusado sobre todo durante el ejercicio de 2009, regresando en 2012 a las mismas cifras de actividad del año 2003.

Estas circunstancias obligaron a la empresa a hacer frente a elevadas amortizaciones con una merma significativa de los ingresos, que acabó desembocando en unos resultados negativos en 2011. Las medidas de austeridad a la hora de renovar la flota, optando por los vehículos usados, y la adecuación de los recursos con una disminución de la plantilla, ha permitido en estos últimos ejercicios recuperar la cifra de resultados, que han venido acompañados, además, por un incremento de la facturación, que se ha acelerado en los dos últimos años.

Tabla 65. Ingresos de explotación y resultados de Rutas Rodríguez. Ejercicios 2008-2017 (en euros)

Ejercicio	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	1.218.894	1.359.125	1.004.911	988.007	885.160	785.724	813.959	835.880	849.465	995.854	1.062.345
Resultados (€)	21.864	18.404	9.857	12.570	-26.572	9.604	5.349	7.797	26.649	77.578	61.197
Plantilla	16	15	13	13	12	11	10	11	13	13	16

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 30. Ingresos de explotación y resultados de Rutas Rodríguez. Ejercicios 2003-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Transportes Marina d'Or, S.L.

Fecha constitución: 6 de julio de 2010 (cambio de objeto y denominación en 2014)

Domicilio social: calle l'Antina, 3 Orpesa

Página web: <http://www.marinador.com>

Descripción:

En 2010 se constituyó en Orpesa la sociedad limitada Renovables Catalaneta, dedicada a «la producción de energías de toda clase».⁷⁸⁶ Su capital social era de 5.000 euros, íntegramente suscrito y desembolsado por su empresa matriz Marina d'Or Energías Renovables, S.A. Su administrador único era Jesús Ger García.

Por decisión del único socio, el 25 de abril de 2014 se acordó su cambio de forma jurídica, objeto y denominación social por la de Transportes Marina d'Or, S.L., dedicada al transporte de viajeros por carretera. Tres días después se aumentó el capital social en 99.343 euros mediante la creación de otras tantas participaciones sociales, suscritas y desembolsadas por la mercantil Hoteles Marina d'Or, S.L. y por el particular Lorenzo García Durán.

Hoteles Marina d'Or, S.L. suscribió 82.343 euros, mediante la aportación de los dos autocares de la tabla. Por su parte, Lorenzo García suscribió 17.000 euros, mediante la aportación de la tarjeta de transporte. El capital social quedó establecido, pues, en 104.343 euros. El administrador de la sociedad continuó siendo Jesús Ger García.

Tabla 66. Flota de Transportes Marina d'Or en el momento de iniciar la actividad

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
IVECO 100E21 ANDECAR SENECA	2014 (2005)	LORENZO GARCÍA
IRISBUS EURORIDER C43 ANDECAR VIANA S	2014 (2006)	LORENZO GARCÍA

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Nota simple informativa de Transportes Marina d'Or, S.L, RMC, Tomo 1542, Sección G, Libro 1104, Hoja CS-32.309. Elaboración propia.

De esta manera, Transportes Marina d'Or, disponiendo de vehículos y tarjeta de transportes, pudo iniciar su actividad, que consiste fundamentalmente en el traslado de los huéspedes de los diversos hoteles de Marina d'Or. La facturación de los últimos ejercicios disponibles es la de la tabla.

Tabla 67. Ingresos de explotación y resultados de Transportes Marina d'Or. Ejercicios 2014-2015 (en euros)

Ejercicio	2014	2015
Ingresos (€)	61.766	168.723
Resultados (€)	2.348	7.903

Fuente: Informe de gestión de los ejercicios 2014 y 2015, RMC. Elaboración propia.

Transvía, Grupo

Grupo empresarial valenciano ligado a la familia Catalán, cuyo actual máximo representante es Urbano Catalán Lorente. Fue creado a partir de 1985 en torno a la empresa Autocares Transvía,

⁷⁸⁶Nota simple informativa de Transportes Marina d'Or, S.L, RMC, Tomo 1542, Sección G, Libro 1104, Hoja CS-32.309.

S.L., fundada en 1967 por los hermanos Catalán Verdoy. En la actualidad constituye un importante grupo de más de sesenta sociedades y presencia en diversos sectores económicos como el turístico, transporte sanitario, talleres y concesionarios, publicidad, inmobiliarias y otros servicios, aunque es el transporte de viajeros el que representa el grueso de la actividad del grupo. La mayoría de ellas se concentran en la provincia de València, aunque Transvía ha realizado en los últimos años una considerable expansión tanto por provincias limítrofes como por otras áreas de la Península. En la actualidad, conforman el grupo las siguientes empresas de autobuses, participadas total o parcialmente por alguna de las sociedades ligadas a la familia Catalán:⁷⁸⁷

Provincia de València: Autocares Transvía, Autocares Buñol, Autocares Herca, La Concepción, Autocares Starbus, Fernanbus, Travicoi, Medtrast'98, València Bus Turístic, La Hispano Chelvana, Torrent Bus, Godella Bus, La Marina Gandiense, HO.SO.JU., Edetania Bus, Cánovas Autocares, Autocares Llacer.

Provincia de Castelló: Autos Vallduxense, Autobuses Furió.

Provincia de Alicante: La Serranica.

Aragón: Autocares Aneto (Z) y Autobuses Magallón (Z), Therpasa (Z), Autobuses Cinco Villas (Z), Autobuses Aguilar (Z).

Castilla-La Mancha: Líneas Urbanas de Cuenca (CU), Transvía Centro (TO).

Castilla y León: Automóviles La Serrana (SO).

Murcia: Transportes de Murcia.

Portugal: Luisa Todi (Setúbal).

A todas ellas se suman otras muchas sociedades dedicadas a otros tipos de transporte y actividades afines como los turismos de alquiler con conductor (Autos Diamond, Valset); ambulancias (Ambulancias Autónomas, Ambulancias Edetanas, Ambulancias Ribera Alta, Ambulancias La Costera, Ambulancias Luisa Todi, Ambulancias Douro e Sado o Ambulancias Loures Macas); agencias de viajes (Viajes Transvía, VPT, Paisajes, Viajes Aneto, Transvía Madrid o Luisa Todi); o talleres y carroceras, concesionarios y empresas de alquiler de vehículos (TRC, Cave Talleres, Autrasa, Vedat Mediterráneo, Vedat Valencia, Vedat Castellón o Indusauto), así como empresas de publicidad, inmobiliarias y otros servicios.

En control del grupo por parte de la familia Catalán se realiza a través de diversas de estas mercantiles, formando un complejo entramado societario. Recientemente, el grupo se ha visto envuelto en algunos escándalos de corrupción,⁷⁸⁸ al declararse como investigado al director general de Viajes Transvía, Urbano Catalán Lorente, como presunto autor de un delito de cohecho en el contrato público del autobús turístico de València.

⁷⁸⁷Grupo Transvía, [en línea], <http://www.grupotransvia.com/> (consultado 27 de marzo de 2019).

⁷⁸⁸*Valencia Plaza*, 23 de febrero de 2016, [en línea] <http://valenciaplaza.com/asi-es-transvia-el-grupo-del-empresario-investigado-junto-a-grau> (consultado 27 de marzo de 2019).

Las relaciones de las empresas del grupo con las diferentes administraciones valencianas han sido también objeto de controversia por un supuesto trato de favor, como en el contrato de transporte sanitario de 2014 (del que tuvo que anularse la primera licitación tras su anulación por parte del Tribunal de Cuentas),⁷⁸⁹ el de transporte escolar de 2015, denunciado por la oposición,⁷⁹⁰ las presuntas incompatibilidades en la gestión de las ITV⁷⁹¹ o las irregularidades en la administración de la mayorista de viajes VPT.⁷⁹²

De todas las sociedades del grupo, este estudio se centra únicamente en aquellas empresas de transporte de viajeros con presencia en la provincia de Castelló que, bien pertenecen por completo al Grupo Transvía (Autocares Herca), o bien son participadas en algún porcentaje por este grupo (AVSA y Furió).

Vía Reservada, S.A.

Fecha constitución: 13 de septiembre de 2013

Domicilio social: calle Carcagente, 1 Castelló

Página web: <http://tramcastellon.com/>

Descripción:

Sociedad anónima castellonense, perteneciente a la familia Cuevas y participada íntegramente por dos empresas ligadas a la misma familia: HICID, con el 70% de su capital, y AMSA, con el 30% restante. Su actual Consejo de Administración está integrado por los cuatro hermanos Cuevas Julve (Mercedes, Vicente, José Manuel y Francisco Javier), siendo Mercedes Cuevas su presidenta.

Su capital social asciende a 60.000 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 502.685 euros, con unos ingresos netos de 2.892.082 €.

Vía Reservada opera el servicio público de transporte de viajeros del Tram de Castelló, compuesto actualmente por una línea, con un tráfico anual de 2.607.046 viajeros en 2018.⁷⁹³

Línea 1: Universitat Jaume I-Grau de Castelló.

El itinerario de la línea tiene una longitud de 7,5+6,6⁷⁹⁴ kilómetros con 527.620 kilómetros recorridos anualmente en 2018.⁷⁹⁵ Para la prestación de este servicio dispone de una flota de 12

⁷⁸⁹*Eldiariocv.es*, 29 de enero de 2014, [en línea], http://www.eldiario.es/cv/Conselleria-ambulancias-dirigente-PP-Castellon_0_223277960.html (consultado 27 de marzo de 2019); *El Mundo*, 7 de diciembre de 2015.

⁷⁹⁰*Europa Press*, 5 de febrero de 2015, [en línea], <http://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-compromis-pide-investigar-licitacion-servicio-transporte-escolar-precocinado-amigos-catala-20150205120741.html> (consultado 27 de marzo de 2019).

⁷⁹¹*Las Provincias*, 17 de mayo de 2016.

⁷⁹²*Preferente.com*, 22 de febrero de 2016, [en línea], <http://www.preferente.com/noticias-de-agencias-de-viajes/detienen-a-urbano-catalan-dueno-de-viajes-transvia-258529.html> (consultado 27 de marzo de 2019).

⁷⁹³Federico Palermo Cornet, *Estadísticas Urbano*, Ayuntamiento de Castelló, por correo electrónico, 23 de enero de 2019.

⁷⁹⁴*Proyecto de Servicio Público de Transporte de la Línea 1 del Tram de Castellón*, p. 8.

⁷⁹⁵A los que habría que sumar los realizados por servicios especiales. Fuente: Daniel Caballero, director del Tram, por mensaje de Whatsapp, 13 de marzo de 2019.

vehículos y de una plantilla de 26 trabajadores en 2017.

Historia:

La sociedad anónima Vía Reservada fue constituida el 13 de septiembre de 2013 en Castelló ante el notario Antonio Arias Giner por Vicente Cuevas Julve, Mercedes Cuevas Julve, José Manuel Cuevas Julve y Francisco Javier Cuevas Julve. Mercedes Cuevas intervino, además de en su propio nombre y derecho, en representación de Autos Mediterráneo, y Vicente Cuevas lo hizo en nombre y representación de la Hispano del Cid.

La sociedad se creó con un capital social de 60.000 euros, repartidos en 60.000 acciones nominativas de un euro de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas por las mercantiles AMSA, que suscribió 18.000, e HICID, que suscribió 42.000. El Consejo de Administración quedó compuesto por los cuatro socios constituyentes, que fueron nombrados consejeros delegados. Resultó elegida presidenta Mercedes Cuevas y secretario Vicente Cuevas, quedando los otros dos consejeros como vocales, cargos que mantienen en la actualidad. El domicilio social se fijó en la calle Carcagente n.º 1 de Castelló.

El objeto de la sociedad es «el transporte público de viajeros (...) en especial, entre el trayecto desde la Universidad Jaime I de Castellón al Grao de Castellón, como adjudicataria de la licitación número 2012/27/48, Explotación pública y en régimen de exclusividad del servicio público de transporte de viajeros de la línea 1 del Tram de Castellón de la Plana, así como las líneas futuras que amplíen este servicio».⁷⁹⁶

Así pues, queda claro que esta sociedad se constituyó para la explotación del servicio del Tram de Castelló, del que resultó adjudicataria en octubre de 2013 por un importe de 12.373.206 euros.

Sin embargo, sus orígenes se remontan una década atrás, cuando la familia Cuevas, propietaria de Autos Mediterráneo, se hizo con el 90% de las acciones de la otra gran empresa provincial del sector, HICID. Con esta operación, se colocaron en una situación ventajosa para optar a la gestión de los nuevos proyectos de transporte en la Plana que comenzaba a plantear la Generalitat, que por entonces aún estaban por definir.

Diversas fuentes apuntaron en su momento a la Conselleria de Infraestructuras como «la principal promotora de esta idea, ya que considera importante la unión de esfuerzos por parte de ambas empresas para poder optar a la construcción y gestión de la futura red de transportes de la Plana, y de la que formaría parte el futuro tranvía o autobús guiado».⁷⁹⁷

En 2008, año de la puesta en servicio del primer tramo del Transporte por Vía Reservada de Castelló (TVRCas, renombrado poco después como Tram),⁷⁹⁸ ya se había descartado totalmente su gestión pública a través de FGV, optándose como operadora de manera provisional por la

⁷⁹⁶Estatutos de Vía Reservada, S.A., RMC, Tomo 1630, Secc. G, Libro 1192, Hoja CS35788.

⁷⁹⁷*Mediterráneo*, 31 de agosto de 2003.

⁷⁹⁸*Mediterráneo*, 20 de junio de 2008.

concesionaria del servicio urbano de Castelló, ACCSA,⁷⁹⁹ participada en un 99% por HICID.

En abril de 2013, ante la inminente conclusión de las obras de la línea 1, la Conselleria de Infraestructuras anunció el concurso de licitación de explotación pública del servicio de la línea 1 del Tram.⁸⁰⁰ La única empresa que presentó oferta fue Autos Mediterráneo.⁸⁰¹ que solicitó una prórroga para reunir los avales necesarios. En octubre, ya constituida la sociedad Vía Reservada, resultó adjudicataria definitiva.⁸⁰²

El contrato de prestación de este servicio partía de 16.640.198 € mejorables para todo el periodo de explotación, establecido en 10 años prorrogables otros cinco más. Puesto que, según los estudios realizados,⁸⁰³ el servicio fue catalogado como deficitario,⁸⁰⁴ se fijó una subvención de la Generalitat de 1,3 millones de euros anuales durante los primeros 15 años, siendo los dos primeros de carencia.

Tabla 68. Flota del servicio Tram de Castelló

Nº	VEHÍCULO	AÑO	COMENTARIO
S/N	TECNOBUS SA GULLIVER TECNOBUS SPA PANTHEON	2007	GENERALITAT (*)
1	IRISBUS IVECO CIVIS 12 IRISBUS CRISTALIS	2008	GENERALITAT
2	IRISBUS IVECO CIVIS 12 IRISBUS CRISTALIS	2008	GENERALITAT
3	IRISBUS IVECO CIVIS 12 IRISBUS CRISTALIS	2008	GENERALITAT
4	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2014	
5	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2014	
6	IRISBUS IVECO CROSSWAY LE KAROSA	2014	
7	SKODA BLUEDRIVE SOLARIS TROLLINO 12 METROSTYLE	2014	
8	SKODA BLUEDRIVE SOLARIS TROLLINO 12 METROSTYLE	2014	
9	SKODA BLUEDRIVE SOLARIS TROLLINO 12 METROSTYLE	2014	
10	SKODA BLUEDRIVE SOLARIS TROLLINO 12 METROSTYLE	2014	
11	SKODA BLUEDRIVE SOLARIS TROLLINO 12 METROSTYLE	2014	
12	SKODA BLUEDRIVE SOLARIS TROLLINO 12 METROSTYLE	2014	

(*) Minibús eléctrico propiedad de la Generalitat y cedido a ACCSA, con el que se operó la línea 14 del servicio urbano, en funcionamiento entre 2007 y 2012. Este vehículo no llegó a formar parte de la flota de Vía Reservada.

Fuentes: Trabajo de campo, Vía Reservada, S.A. Elaboración propia.

La concesionaria, por su parte, se comprometía a la adquisición de los seis nuevos vehículos adscritos al servicio, que debían ser totalmente eléctricos, alimentados tanto por catenaria como por

⁷⁹⁹ *Mediterráneo*, 21 de noviembre de 2007.

⁸⁰⁰ *DOGV*, 10 de abril de 2013.

⁸⁰¹ *Mediterráneo*, 13 de junio de 2013.

⁸⁰² *Mediterráneo*, 1 y 19 de octubre de 2013.

⁸⁰³ *Proyecto de Servicio Público de Transporte de la Línea 1 del Tram de Castellón*, pp. 24-43.

⁸⁰⁴ *Mediterráneo*, 8 de junio de 2013.

batería. También contemplaba el establecimiento de un servicio lanzadera en el Grau, prestado mediante autobuses convencionales, entre el final de la línea provista de catenaria y el aeródromo.

Como la exigencia para los vehículos adscritos al tramo UJI-Grau superaba la tecnología híbrida de las unidades Civis por entonces en funcionamiento, cuya producción había finalizado además en 2010, Vía Reservada optó por los trolebuses Solaris Trollino con sistema de tracción Skoda Electric Bluedrive, de los que se adquirieron seis unidades. Para el servicio de lanzadera se adquirieron tres unidades del autobús Irisbus Iveco Crossway LE. A todas estas se sumaron los Irisbus Civis en servicio desde 2008, y que quedaron reservados para el tramo UJI-avenida Barcelona.

Su volumen de negocio, una vez completado el primer ejercicio con la totalidad de la línea 1 en funcionamiento, superó los dos millones y medio de euros, cifra que ha ido incrementándose ligeramente desde entonces. Trayectoria similar presentan los resultados, que se sitúan en torno al medio millón de euros, también en ligero ascenso.

Tabla 69. Ingresos de explotación y resultados de Vía Reservada. Ejercicios 2013-2017 (en euros)

Ejercicio	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	0	210.101	2.648.375	2.790.614	2.892.082
Resultados (€)	-8.630	23.992	467.830	500.901	502.685
Plantilla	n.d.	1	25	25	26

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 31. Ingresos de explotación y resultados de Vía Reservada. Ejercicios 2013-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Viajes M. Mundina, S.L.

Fecha constitución: 30 de diciembre de 1996

Domicilio social: calle Jesús y María, 112 Almassora

Página web: <http://autobusesmundina.com/>

Descripción:

Sociedad limitada almassorina, formada por la familia Mundina-Dols, actuando como administrador único Manuel Mundina Poy. Su capital social asciende a 74.824 € y el resultado del ejercicio 2017 ha deparado unos beneficios de 1.879 euros, con unos ingresos netos de 352.810 €.

Viajes M. Mundina se dedica al transporte discrecional de viajeros en autobús, realizando también transporte escolar de colegios públicos a través de la UTE Castellón Escolar. Para la prestación de estos servicios dispone de una flota de siete autocares y minibuses, y de una plantilla de cinco personas.

Historia:

Viajes M. Mundina, S.L. es una sociedad constituida en Almassora el 30 de diciembre de 1996 ante el notario Fernando Pascual de Miguel por el antiguo conductor de Meseguer Manuel Mundina Poy, que, tras el cese de actividad de aquella empresa en 1992, se estableció por su cuenta con un Caetano procedente de aquella.

Cuatro años después, formaron la sociedad el propio señor Mundina, su esposa Dolores Dols Piñana y los hijos del matrimonio, Manuel, Sergio y Pablo Mundina Dols. El capital social se fijó en 12.450.000 pesetas, dividido en 1.245 participaciones sociales de 10.000 pts. de valor nominal, íntegramente suscritas por los socios a razón de 12.000.000 pts. por el matrimonio mediante la aportación de un autocar y 150.000 pesetas cada hijo, mediante aportaciones dinerarias. Manuel Mundina Poy fue elegido administrador único, y el domicilio se estableció en la vivienda familiar de la calle Jesús y María n.º 112 de Almassora. Posteriormente, en 2001, el capital social fue ajustado a los actuales 74.824,05 euros.⁸⁰⁵

Tabla 70. Flota de Viajes M. Mundina en el momento de su constitución

VEHÍCULO	AÑO(*)	COMENTARIO
PEGASO 5237 BEULAS STERGO	1996 (1993)	M. MUNDINA

(*) Año alta empresa (Año matriculación).

Fuente: Nota simple informativa de Viajes M. Mundina, RMC, Tomo 863, Sección G, Libro 430, Hoja CS-11.798; testimonio de Manuel Mundina. Elaboración propia.

A lo largo de la década de 2000, y hasta el inicio de la crisis, Mundina fue incrementando paulatinamente su volumen de negocio hasta prácticamente cuadruplicar, en 2007, el del inicio de la década.

⁸⁰⁵Nota simple informativa de Viajes M. Mundina, RMC, Tomo 863, Sección G, Libro 430, Hoja CS-11.798.

Tabla 71. Ingresos de explotación y resultados de Mundina. Ejercicios 2003-2017 (en euros)

Ejercicio	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	123.785	192.741	228.435	239.903	271.454	270.035	344.334	372.550	441.349	380.165	397.209	338.135	308.351	290.169	350.192	305.286	293.347	352.810
Resultados (€)	3.262	2.579	16.038	17.270	29.709	-2.030	-8.569	-2.683	-5.976	-122	8.637	-5.197	-18.088	-4.422	7.443	8.763	482	1.879
Plantilla	2	3	4	4	4	4	6	6	6	5	5	5	5	4	4	5	5	5

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Gráfico 32. Ingresos de explotación y resultados de Mundina. Ejercicios 2003-2017

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La ampliación y renovación de la flota se fue afrontando muy progresivamente, destacando la adquisición entre 2004 y 2005 de dos autocares y un minibús y la ampliación de plantilla llevada a cabo en 2006.

Desde el inicio de la crisis, Mundina arrastró diversos ejercicios consecutivos de descenso del volumen de negocio, desde superar los 400.000 euros en 2008 hasta los 350.000 actuales. En cuanto a los resultados, por su parte, han sido habituales durante la crisis los cierres con pérdidas, si bien desde 2014 presenta beneficios. La pérdida del servicio de transporte escolar del colegio Mater Dei para el curso 2016-2017 no parece haber afectado a su cuenta de resultados.

Viajes Massabus, S.L.

Fecha constitución: 1 de julio de 2009

Domicilio social: calle Progrés, 32 Massamagrell

Página web: <http://www.massabus.com/>

Descripción:

Sociedad limitada valenciana, constituida en 2009 por Daniel Eres Duran, que ejerce desde entonces como su administrador único. Con un capital social de 134.006 euros, realiza servicios discrecionales y transporte escolar, así como el servicio urbano en diversas localidades. Dispone para ello de una plantilla de 32 personas y de una flota de unos 30 vehículos. En el ejercicio 2017 tuvo una facturación de 1.902.635 euros, obteniendo unos beneficios de 73.450 euros.

Tabla 72. Ingresos de explotación y resultados de Massabus. Ejercicios 2009-2017 (en euros)

Ejercicio	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos (€)	n.d.	117.710	427.184	692.926	817.074	840.855	997.682	1.477.247	1.902.635
Resultados (€)	-729	-6.253	31.141	-2.655	26.547	3.051	820	48.134	73.450
Plantilla	n.d.	1	3	6	8	9	13	27	32

Fuente: SABI. Elaboración propia.

En la provincia de Castelló explota el servicio urbano de Orpesa desde 2016, con una línea, y el de Almassora, también de una línea, desde 2017. Asimismo estuvo operando el urbano de Nules entre 2016 y 2018. En UTE con otras sociedades valencianas como Torbus y MundoBus, ha resultado adjudicataria del lote de transporte escolar correspondiente a la comarca del Alto Palancia.⁸⁰⁶

La expansión de la empresa en los últimos años ha sido muy considerable, adjudicándose diversos contratos de servicios urbanos, así como lotes de transporte escolar, que le han permitido multiplicar su facturación hasta rozar en 2017 los dos millones de euros. Paralelamente, este crecimiento de las actividades ha ido acompañado de una importante ampliación de flota y plantilla.

⁸⁰⁶Valencia Plaza, 24 de marzo de 2017, [en línea].

La estrategia para este crecimiento ha sido principalmente una agresiva política de pujas para los concursos públicos, con ofertas que rebajaban sustancialmente el importe de licitación.⁸⁰⁷

Gráfico 33. Ingresos de explotación y resultados de Massabus. Ejercicios 2010-2017.

Fuente: SABI. Elaboración propia.

⁸⁰⁷Véase el caso del urbano de Almassora, que le fue adjudicado en 2017 por un importe 11.000 € inferior al precio de licitación (*BOP*, 22 de julio de 2017).

Anexo 3

Apéndice documental: notas de entrevistas

Documento 1. Entrevista oral a Domingo Aparici y Miguel Capdevila; 10 de enero y 10 de noviembre de 2017

Entrevista Domingo
Aparici y Miguel
Capdevila
10-1-2017 y 10-11-2017)

MARCELO CRUZ

¿Era conductor de Ramos? ¿de qué zona?

Era chofer de Altaba, hacia Carmelitas como Altaba. Llegué
haciendo Carmelitas x su cuenta (como Mujum, pero x su cuenta)

MIJUMAR

Perez
Capdevila → 8 - sin leña
Marcelo → Ebro? → Carmelitas

- ¿por qué se creó? el año anterior lo cogía HICID se lo dejó y Ramos lo
" " se disolvió? cada uno iba x su cuenta, aprovechando la legislación
- otros servicios además de Consulación. cada uno se hizo transportista
discrecional

el Ayto de
Dum, que no podía pagar

CAPDEVILA

- ¿cuando entró en Durango? 2005 aprox

MARIARAN

Socio, servicios
Joaquín (xx) Apellido. Hiles casado con Piedad Triller
¿Salen? le despidió Ramos
Juan Herrero (camionero)
Consulación

- 1° Iberbus (Pegasso) otro Pegasso
- 2° ~~SEAT~~ → 9 el de Gil B-EK
(lo compró con 1 año)
- 3° Volvo Andean (98) CS-60404040

- Hife sentencia $\Rightarrow$ Hicid.

Medienano 7-4-90

- cochera Valencia $\Rightarrow$ se vendió $\times$ 22 millones pta.

- Pepe Garez $\Rightarrow$ justa

E. Baurche $\Rightarrow$ boletín aprendices
 $\rightarrow$ humno Hife.

Tubus $\Rightarrow$ canceiras di tubo (en vez di vigas di maderera)

$\downarrow$
tubos metálicos.

Hife: 375 trab. 1960.

Año 50 Vicente Belhan vicepresidente.

Pedro Rantela gerente
Jorge Traver secretario

HIFE $\left\{ \begin{array}{l} 37p. \text{ a AMSA } 6-8-63 \\ \end{array} \right.$

Barcelona: direccional a
Torra di Mar, S. Felin Curxels
Costa Brava + diput. baixa.
Garaje 4 Galileo Ben.
Treballa en una agencia
inglesa.

Tubus. 1º 30 plazas. autopista
después Tubus (1960)

Entrevista Santiago Pitarch. 29-3-2017.

Entrevista José M^a y Nacho Ramos. 8 y 9-4-2017

- Autózares Amiat
- Aranjor
 - José Ant- Ramos } →
 - Miguel Mtez } →
 - ~~Pedro~~ / Piedad Triller Centelles } → ¿Px donde?
 - Desde cuando } → mujer de Ximo el de
 - Servicios } → José M^a
- Mtez Almara (bro Ugaite (como Milcale) luego Deutz.
- Marcelo Cruz.
 - quien es
 - de donde viene → hacia Carmelitas
 - cuando empieza.
- Rosario Miranda. → compró el Cuscan de M-B luego Andorra 5231
luego Century CS-U
tuvo accidente
- Transportes Mantas.
- Hipólito Perales
- Miguel Capdevila. → arribó en Domingo. ¿llevó al bus?
- J. Marín Ordaz (ténica)
- Martínez (Orda) ^{→ era taxista} compró a AMSA el bus de Vigas CS. Se le quemó
bajando de Madrid. Le toró la lo tenía, se compró otro y al poco se
minió. [↓] dueño del Carhura CS-Z de Calero 5232 Año 90 aprox.
- Francisco Bort Pastor: tuvo un Pegaso entre 1960, 1971
- Autobuses Centelles ¿quién hacia? ¿quién paró con la empresa?
- Autózares Rayem
- Tikintour: ex chofer de Mesequer. Paró a Planabus o lo
dejó y vendió el bus a Planabus? ¿Planabus compró la empresa?
- Ciel Lorenzo era taxista y compró un S'Agaró a una empresa
de VLC. El 2º y el tercero era el de Murelva.

Antwren González | 1988 CS-U Anderson Azahara 5231
5151 (9 luego fue de Azahar)
" J. Henaro | compró después un S-14 a Meseguer y
un Van Hool 5036 51 y Nox Touring (tenía 2)
Federico Cantillo (Azahar) y Vte Miravalls (Tikintan) de
dnde venían? ¿Meseguer? Ambos compraron Manza-Beltrán
en 1982. ¿Trayectoria hasta 1992? En 1992 se repararon, y
Miravalls era Tikintan. ¿qué pasó? ¿el bus de Tikintan era de
Manza-Beltrán?

Calero | - desde cuándo?
- quien es Calero, de dónde sale?
- n°4 Cuxar
- n°5 Van Hool
- n°6 Obrador

↳ era el chufen de la Magdalena de un Van Hool Banera CS-B. Como no la
podía mantener le ofreció ser el propietario. Solo hacía Colegio
- Meseguer - J. Meseguer desde cuándo apena!

Compró 2 cañones
CS-O y CS-P → accidente el hijo. Se reparó y se vendió a Pous.
Meseguer decidió dejar la empresa. Vendió lo empresa
a Mundina. - Accidente

a cadru. Cuando ya estaba vendida, la vendió a
- chufen que se montaron empresas
Mundina M-B Equus. Hacía solo viajes al aeropuerto
tarjeta y bus con 162 buses de VLC con un viaje pequeño. Ocurrió
Mundina: ¿chufen Meseguer? ¿Cuándo empezó? ¿qué hacía?
(51) 8 años lo veno.

Planabus: única empresa. plata.

- Juan Perez se fue en 2000
- J.A. Romero cesó en 2002. ¿dijo la empresa?
- Compró Tikintan o solo el bus?
- Compró el de Tikintan se publicó y vendió la
empresa a Planabus con 2 coches. - 5237 comprado
nuevo
- 5036 51
Obrador 5 Agan
Plus CS-O
ex n°6
M-B

2 RAMOS

(70-71)

Tenia antrescaula Ramos (CS). Luego la trasladó a Bu. (la 1^a del pueblo). Vio necesidad de trasladarla a la Consolación. De Bu a la Cons de CS. Compró una DKW para hacer pueblo - Consolación. BU - AL - CONS. Luego compró un Pegaro^{comet} para hacer CS - CONS. Fue ampliando la flota con un SAWA V-8/l. ¿Huyan? Ebro CS-8/l y vendió DKW

2 líneas CS y 1 Bu-AL-CS

compró un bus 12m a Julia. B-8/l.

otro " 12m

B-V^{CISCAR}

Eran 3 coches y 3 conductores

MARIARAN, S.L.
A

Uno de sus empleados (Joaquín) se mantuvo en propia empresa con Juan Henaro. Compraron un Seba de Hife. y hacían la competencia a Ramos. (Aprox. año 75-76)

Ramos vendió el Ebro a Cruz (que era marmelista) y se quedó con 2.

Quando se puso el tacógrafo, Ramos vendió los buses a sus chufes / Juan Pérez
M. Capdevila.

Pérez, Capdevila y Mariaran hacían Consolación. Decidieron Pegaro

BU

AL.

CS

5036

quionarse y crearon MIDUMAR. En Principio 80. Al poco de crear Ximo murió. Al cabo de 2 años se compró la consola nueva. - Pérez, Capdevila, y Henaro. (que compró el TE-D.

Piedad Triles se metió el lit. de Hife. crearon ARANDOR C.B. - Piedad Triles
- Arancha
- Jorge nuevo chufes

ARANDOR compró a Hife el Miro T

año 88-89

año 84.

compró Hife 86

vendió a Arancha 88-89

Rutan se quedó los coches viejos de Perez y Capdevila y se compraron 2 Ayats Diana 5035. de 2º mano de Iberbus. Matr. Valencia. Perez se compró una Diana 5035 A-T.

Aranjó lo dijeron y vendieron la empresa y la linea y la compró M. Mtez. (guanta). Piedad puso el título de tta y José Antonio puso capital.

Severo como autónomo

Jorge se fue de chaper al colegio Izqdo

Capdevila se compró el 5231 Noge xalost B-3529-KK a una empresa de BCN. (mucha época nueva Aranjó).

Año 98 Nadio Ramo. compra el Xaloz de Capdevila. y Capdevila Andean ~~Aza~~ Viana CS-AM Valco B12B (nuevo)

llegan a un acuerdo: Ramo hacia AL-CONS y Capdevila viajes

A Pérez se le adjudicó el bus y se quedó con linea.

Aranjé se quedó con Tarjeta x9 Piedad dejó la empresa.

Ante esa situación se decide crear Planabus.

hacia linea. CS-Consolación. hasta año 2000

se quedan Severo y Capdevila en la Consolación.

- Perez - tarjeta, tta
- Nadio - Noge
- Aranjé - Maas
fr

Planabus hacia laboral de 3 estilos.

Nadio se sale y les vende el Noge. 2000

Pérez se fue tb y le contrataron en Hicid. 2000

como no tenían tarjeta recurrieron a Jorge el antiguo de Aranjé

y se quedaron Morón y Mtez.

En 2002. A través de la mujer de Mtez. cogieron Afarias.

Afarias vendió sus Nissan Torino AF y AH a Domingo, que los

usaba vendiendo a particulares la Balena y Arco Iris. Domingo

hacia Afarias con el Seneca y un Century.

↓ B12452587

Plasualmente tiraron a Domingo de Afarián y lo cogió Planabus. Eso salió a Planabus. Angeles se metió en Planabus y se sacó el título. Devaluaron el título a Jorge. Cogieron to el colegio ~~Itale~~.

Sobre 2002 entró de chofer en Domingo, hasta su jubilación y Domingo se quedó en línea de la Comulacián.

Planabus perdió Yale, 3 años cenó y Afarián Hicid.

Documento 4. Entrevistas orales a José Bellver y Antonio Manzanás, exjefe de tráfico y exinspector de Autos Mediterráneo, S.A.; 17 de mayo de 2017 y 31 de enero de 2018

CS - Morella Miguel Morfat Querol n° 58
Cati - Vinars Ovidio Sangran Beltrán + Eladio Roca Sales (c) n° 28
CS - S.M. - Vinars Tomas Aldabas + Victor Rayo (c) n°
Morella - Vinars Rta Fidel Ibañez Querol + Luis Esquerola Garcia
Sena - CS (per Tomeblanca) Jose Adell Barreda + Jose Vte. Mateu
CS - Tomeblanca Ricardo Bonán + Jose Vte() Bellei Bort n° 56
CS - Vinars Jose Manuel Bort Bellei + Jaime Roger Garcia "Cucala"
Culla - Alb. - Benicarló Otilio Traven
Vin - Ben - Pen n° 53 (Monahal) Antonio Mtez Mtez. (nieto de Mtez, la
+ Juanito Bort Fresquet empresa)
CS - Bortol Angel Gonzalez Gonzalez (c) n° 52 Monahal
Caret - S.M. - Salz - Vin. ^{Jose M. Ramon Escrig} Juanpau Mesequin Miralles n° 38
El bus de Cifera ix a "Viva la banda"
Tomas Vte Tena → descr. n° 40 → n° 77

Antonio Manzanares
Entrevista 31-1-2018

AMSA

José Beltrán C/ Falla, 14 3º 5.
Entrevista 17-5-2017

- Conde Perastegui: parece que se inauguró en 1928. ¿Se hablaba en algún momento la sede actual?
- Situación 1936: empleados y vehículos.
- Situación guerra: ¿control obrero?
- Fadrell: ¿cuándo se construyó el garaje? ¿Se donaron los terrenos para hacer la plaza?
- Javier Cuervo Bellés: potenció los viajes y discrecional. ¿Cuándo se incorporó a la empresa y asumió algún cargo?
- Valencia: Masafar: ¿la fundó AMSA o la compró?
Pablo Farnals: ¿cuándo la empezó a explotar? cuando se quitó el tranvía
¿por qué se aptó por dejarlos? para facilitar la gestión
- Cobradores: ¿cuándo se suprimieron? años 80
Nombres de cobradores populares.
" " conductores
- Transición: ¿conflictos laborales? 69
no
- Camión: ¿cuándo entró en funcionamiento el garaje actual?

Mariano Maná Maten → Vozes n° 35
Domingo Llanza Institut CS-Rosa n° 38
Tomás Bellmunt Bellés CS-Vilanova n° 57
Casta Añis Colomer CS-S. Mat. n° 33
Benjamín Valero + Agripa Moreno CS-Ben x V. n° 66
Otilio Agut & Viana CS-Vinaròs n° 54 Monobal

Benjamín Valero 64 (Seña) Monobal 56
José Cuervo, Vte Raig, Ricardo Borrás 40
Juan Bta. Cruselles, Fco. Montañés Seña
Manuel Donate, Fco. Fernando, Eugenio
Vicent, Vte Edo Pitarh 37 71 68
Stada

Entrevistas Pedro Vives (18-12-2017)
y Manuel Mundina (4-1-2018)

VIVES

Áreas de negocio. Porcentajes 80%

- Flota 7
- Plantilla, género, eventualidad 9 (2 dores)
- Inicios. De dnd viene que era antes. V. Vives Lucas?
cambio. 68
- Relación con Vte Vives Beltrán? (Años 30)
- Actividad principal < dirr. exular
- Urbano. De cuando a cuando? ~~De porcentaje superior?~~
(13 años hasta 2-16)
- Foto, flota

MUNDINA

964 56 25 16
964 56 23 90
647 59 00 01

- Área de negocio dirr + colegio VTE: VIVES AZAHAR PLATA, MES
- Flota 6+1 MCO
- Plantilla/género 6
- Inicios. Como fue el fin de Meseguer. Cuando se inició Mundina? → C57316-D MAN
viajesm.mundina@gmail.com
MESEGUER
- Historia del accidente de Meseguer
- José Meseguer decide abandonar la actividad.

- Meseguer siguió trabajando hasta el cierre del Terminal (12) ¿luego se jubila?

VE Miravalls 10 en choper de Meseguer?

Cul Lorenzo

Palilla - Terminalme. Le pidieron 4 bridas para adaptar la inversión era muy grande y no lo produce nunca. Lo cogió AMSA

Vendo los buses → 1 a Equus. se acabó quedando la tarjeta
91-90-91 → Azahar se fue antes, en 88 aprox
Aman que miraban. Cerró cuando se jubila

FURIO	Entrevista: Rafael Beltrán (22-3-2018)
- Flota actual, plantilla.	
- Desde cuándo forma parte del Gpo. Transvía.	1-1-2016
- Tte escolar de Alti Mijares? ¿A través de la VIE?	Sí Calpen. Ciudad-Amanués-Mtzn
- Áreas de actividad (%)	D 40% R 10% E 50%
- Trans-Fur ¿marca comercial? ¿desde cuándo?	
- Antigua cochera Av. CS ¿estaba enfrente de la Lepso, en la manzana de la Unión de Misiones?	¿o la manzana posterior?
- Características actuales instalaciones taller, cochera, oficinas, lavadero	
- Instalaciones en Aragón. ¿se pueden visitar, contacto?	
- Flota antigua, Peter	discrec. PP / PSOE lo unificó con Onda-CS
- Servicio Onda - UVI. ¿desde cuándo? ¿desde inauguración UVI o después?	
- Ribesalbes - Onda. En 2008 oíste en prensa que se recuperó ¿se había dejado de prestar?	
- Servicio 1998, cuando se anulaba la concesión.	
- Optimizar nueva concesión	
MIRANDA	
- Daniel ¿---? ¿cuándo se inició pa su cuenta?	
- El de la lotería ¿cómo se llamaba? ¿MTZ? ¿Distribución?	
	Manuel Mto.

ALTABA Entrevista Patricia Altaba (8-6-2018)

25 coches

- Zonas contacto escolar Els Pats - / Escuela - Cantaleja - Cedillas
- % areas reguero 60% VD
30% Ex. 10% fabrica de helados
Alvaro Menfret. Horta
1961.
- Delfin Altaba adquiere en 1998 la linea Cinto - Morella a Miguel Ferrer Castell. - detalles
- quien era M. Ferrer (familia?) era el tio, emperio el car
- Tenia la cochera de Vilafrausa entonces? mercaderia
↳ antes era una fabrica de draps (textil) Alvaro (la fabrica de Alvaro) cuando ceno Delfin caprio la nave
- Formen Altaba Ferrer i relacion con Delfin? (hijo) Era todo lo manzano, luego se dividio en varias ho gasta de pallas fester (balls)
- Flota antigua: marcas - matr.
- Los servicios discrecionales permitieron sobrevivir a la empresa en los 70-80? Inmerso - ganatje Ferrercola Vinario.
- En 1973 se le transfiere la linea Amposta - Sta. Barbara, hasta los años 90. ¿hasta que año? ¿Instalaciones Vinario? ¿luchas, material...? Tenian garaje a Sta Barbara.
- Lineas regulares anclaban suspension 80-90. ¿cuanto deficit? 59.000€ i concenec
- Cuando se le adjudicó la linea Cantaleja - Alcanar? (vale en la web pero no dice año? hace +50 años.
- Doble piso Scania
- Leyland / clámic!
- Manuel Bufarrall - de la edad fueron entre 1997 y 2002.
 - 1º super i Borani?
 - 2º se hizo autonomo (tenia 2cc) llegó a tener 2 coches
 - 3º los vendió a AMSA, se puso a trabajar, en AMSA, luego a Altaba.

4519-12
Morohad 13

Entrevista Alberto Sebastián (16 y 24 -10-2018)
SEBASTIA

- ¿Cuándo empezó? (En 1973 se le autorizó el urbano de Vinaròs)
LMB4 → urba. Sobrevuelto VD (Viajes)

- Flota 2. Llegó a 3

- Factos

- Manuel Sebastián Beldo - Ramón Sebastián Beldo y Alberto Seb. Seb
urbano AMSA. 2001 a AMSA

- Venta a AMSA ~~(1998)~~ → razones... (conciliación)

- Preguntan por el bus de la foto del Levante (lleno puntadas, publi del Sabeco Blanco con paños amarillos, naranjos y rojos)

→ antes tenían coches C/S.Fco (15-6 buses). Con el Escobedo AMSA
compra flota El 62 de AMSA lo compró luego Sebastián

AUTOCARES BENICARLO → Socio de habagador
de Vallén (la Jara)
¿Por qué? Joaquín Roda 3

- Detalles empresa, flota, desde cuándo existe. Se quedó con la empresa

- En 2001 pasó a Antonio Luchez (de Autobuses Antonio) ('70)

Sobre 2000-2005 vendió los buses. Se quedó un micro hasta
que se publicó

AUTOCARES BENICAR S.L.

- Desde cuándo existe MANOLO → habagador de
cuando una Benicar se establece a su cuenta
Funciona 3-4 años y luego a AMSA.

- Flota

- En 2002 a AMSA. Flota? 2 coches

Autobuses Vallén (Jara) años 60. S

VICENTE JOAQUÍN

- Taxista de Vinaròs que se pasó al bus en los 60 (VD)

- Empresa en 1989 2-3 coches

- Detalles? años 90 cierra

MARTINEZ | AMSA 53 buses zona N
S.M. 8
no. 2 Vinaròs 43

Miguel Vallés Vera

Entrevista Miguel Vallés (24-10-2018)

Vendre 83

comenzó con una ^{DFW} ~~proyectora~~ El Ayto de los pinos
antes labrador

↳ la transición en microempresas VD año 66 aprox
empieza a hacer servicios para colchones de la zona. El negocio
fue aumentando. Tó a habagadera, fabrican Benicardí y algún vicario de
turismo (Andorra...)

1- DFW 10P. la vendió en el 73 por comprar.

2- Avia 20P

3- " 30P.

4- Ebro 25P

Peguro 48P

Mercedes 15P

Peguro 60P

Fdo. Jordani

Lo vende porque baja la fuerza en agricultura (cambio de
cultivo de bojizas a alcañafes para mano de obra).

S. Maten : des de fa 32 anys.

Tivig, Lati, Cervera, Carot, La Jara, Trajuna, S. Rafael, Cove, Salvador
Xert, S. M.

La Jara n.º 16 3a Patrimoni fotogràfic S.M.

625 517 318

Pel·lícula "Jo Papà"

Entrevista Fco. Madrid
(25 y 27 - 2 - 2019)

HICID

- Descenso viajeros años 70 ¿%?

- Crisis peñales afecta 4-5 años x
congelación tarifas
- Se hacen + disc.

- Medidas de ahorro

70-80
{ cobrados... } ¿problemas laborales?
{ otros servicios } → se impulsan VD, los viajes surgen x a
{ otras medidas? } compensan las regulares, sobre todo en rural

- Pasado a gran vía ¿cuándo? ¿características? Al implementar la
avenida VLC se trasladan a G.V. año 80-82 Campa. oficina, taller

- Participación HIFE ¿hubo alguna sentencia? No, por acuerdo
de principio no era amista, pero al final sí.

- Flota inicial. Numeración 200

^{L20}
- Trayectoria económica año 60-80

- Foto n° 10.

- La Valenciana fue la única q se presentó. El resto no se presentó xq
los conductores no eran buenos

- Entre CS, gran había + de 800m. sin construcción, x no era interesante

- Falta reemplazo de buses

- Como el urbano iba mal se afeció a HICID. Accesa remueve a los viajeros
y el conductor vuelve a la Digna.

- Primero las líneas Hife-HICID. El resto fueron aparte, compradas (partido
de AVISA como las otras de HICID)

- Cuando empieza el ayto a asumir el déficit empieza a remontar

- Con la gratuidad ↑ viajeros, lo q benefició mucho a ACCSA, lo mismo q
UDI, y el cambio de la estación

- Primeros años difíciles. Cuando compran las líneas de la Plaza se incrementa
rentabilidad. Cuando se hacen cargo del urbano problemas. cuando q
Necesidad de renovar flota, inversiones, puentes.

Resumen

La presente tesis doctoral analiza la gestación, desarrollo y posterior evolución de la red de transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castelló, así como la de este sector empresarial. Las primeras líneas se establecieron a partir de 1909 para dar servicio a determinadas áreas con cierta actividad económica que habían quedado excluidas de los trazados ferroviarios, siendo impulsadas por sociedades creadas por las respectivas burguesías locales. Con el desarrollo tecnológico del automóvil a partir de 1920, la red de líneas se extendió, adquiriendo a lo largo de las dos décadas siguientes la que acabaría siendo su configuración característica. Asimismo, se diversificó la composición del sector con la entrada de nuevos perfiles. En la actualidad, la estructura de la red presenta pocas variaciones respecto al esquema de preguerra, pese a que el contexto económico, social y demográfico de la provincia ha variado significativamente. Por ello, a pesar de los avances logrados en este último siglo, son aún muchas las carencias que padece la oferta actual, debidas en parte a una posible inadecuación entre la realidad presente y una oferta surgida y consolidada en unas circunstancias diferentes de las actuales. Esta investigación pretende, por una parte, estudiar la evolución de la red provincial y su contexto demográfico y socioeconómico a lo largo de la historia, analizando su adecuación y planteando posibles mejoras. Por otra parte, reconstruye la historia del sector del transporte de viajeros, analizando los factores que han determinado su evolución desde la atomización inicial hasta una cada vez mayor concentración.

Summary

The aim of the present doctoral thesis is to analyse the gestation, development and subsequent evolution of the collective transport network of travellers by road in the province of Castello, as well as to examine the world of the corporations which deals with this kind of business. Already as from 1909 onwards, the local bourgeoisies of the areas which had been excluded from the railroad tracks, created the first lines in order to support their own economic activities. From the 1920's to the 1950's, as a consequence of the automobile's technological development, the transport network was extended, giving us its current characteristic configuration. Likewise, with the entry of new profiles, the composition of the sector was diversified. Nowadays, the structure of the transport network shows few variations in relation to pre-war's situation, although the economic, social and demographic context of the province has significantly changed. For this reason, and in spite of the progress achieved through this last century, the current provision still suffers many shortcomings, which are partially caused by a possible mismatch between the current reality and an offer raised and consolidated in circumstances different from the contemporary ones. The purpose of this research is to study the evolution of the provincial transport network and its demographic and socio-economic context through the history, analysing its suitability and suggesting practicable improvements. On the other hand, it re-builds the history of the sector of the transport of travellers, analysing the elements that have conditioned its evolution since the initial fragmentation to a more and more concentration.