



Empresa:

Trolebuses Coruña-Carballo S.A.

Ubicación:

Arteixo
A Coruña



Versión 03-2023



HISTORIA



Empresas



HISTORIAL

El 20-07-1940 solicitó **Enrique Sánchez Rodríguez** la concesión de un servicio interurbano de trolebuses para viajeros y mercancías entre **La Coruña y Carballo**.

Enrique Sánchez Rodríguez

El 11-02-1944 (según Orden del MOP, publicada en el BOE el 01-03-1944) se otorgó la concesión a **Trolebuses Coruña-Carballo, S.A.**, de la cual **Enrique Sánchez Rodríguez** era el director-gerente.

Trolebuses Coruña Carballo SA



El 23-02-1950 fue inaugurado el trayecto con un parque inicial de 12 trolebuses comprados en 1942 a MAN-AEG de Alemania y retenidos en Suiza (ONU) muchos años.
Fueron carrozados: 7 por Barro Chapín (Viveiro, Lugo) y 5 por Darío Zas (La Coruña).
En su flota también habían **Trole-Camiones** y **Autobuses**.

El coche 9 fue recarrozado mas tarde por Castrosua (Santiago).

En el año 1971 dejaron de prestar servicio los trolebuses y se continuó el servicio con autobuses.

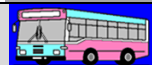
El 11-04-1989 se transfiere la titularidad de la concesión a **Transportes Finisterre SA.**
(Resolución Director Xeral de Transportes de la Xunta de Galicia)

En 1999 pasa a ser gestionada por **Arriva Noroeste** junto con la Empresa matriz (**Finisterre**) aunque conserva su identidad.
??

Pendiente de arreglar →



Dosier CamClas



Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 04-2008 y posteriormen en 08-2018, però no se publicó.
Esta es la última revisión, 03-2023.



Manuel Gonzalez Marquez → 08-12-2004 → Coruña-Carballo 1

He estado mirando lo que se publicó en la revista "Trolleybus Magazine" acerca de los trolebuses Coruña-Carballo, y he visto que a esta línea le dedicó un artículo en su nº 86, de enero de 1976.

Una vez visto el artículo, no sé si tengo las cosas más claras o más oscuras, pero creo que es esto último lo que me ocurre

Dice el artículo que la línea, con 33 km de longitud, era la más larga de trolebuses en España, y que atravesaba un entorno rural totalmente idílico. Dice que el equipo eléctrico para la línea fue construido en Alemania en 1943, que los trabajos de construcción de la línea se desarrollaron entre 1944 y 1950, y que fue inaugurada en marzo de este último año.

Para la inauguración, sigue diciendo el artículo, MAN suministró doce trolebuses del modelo MKE-4500, núms. 1 a 12, que fueron carrozados por Seida. Sin embargo, el mismo artículo reconoce que, al menos uno de ellos, de origen fue carrozado como trolecamión.

Adjunto una foto publicada en este mismo artículo de "Trolleybus Magazine", de uno de los vehículos que dice originales de la línea carrozados por Seida. Por su aspecto, parece uno de los "Barro-Chavín", sin duda. ¿Es un error del articulista el que los primeros trolebuses fueron de Seida?

Dice el artículo que, en 1964, los coches núms. 3, 4 y 7 eran los que mantenían esta carrocería original, mientras que los núms. 1, 2, 5, 6, 8, 10, 11 y 12 se encontraban recarrozados por ¿x?, y el nº 9 tenía una carrocería Castrosua como las de los autobuses contemporáneos.

No sé cómo encaja esto con lo de que eran 8 los trolebuses "Barro-Chavín". ¿Quiere decir que los otros cuatro eran trolecamiões de origen?

Manuel Gonzalez Marquez → 08-12-2004 → Coruña-Carballo 2

Siguiendo con el artículo del nº 86 de la revista "Trolleybus Magazine", adjunto una foto de los trolebuses MAN de la línea Coruña-Carballo, recarrozados. Según el artículo, estaban así recarrozados los núms. 1, 2, 5, 6, 8, 10, 11 y 12.

Aunque el articulista dice no conocer el carrocerero, por el aspecto me parecen enteramente Castro Caride. ¿Estáis de acuerdo?

Manuel Gonzalez Marquez → 08-12-2004 → Coruña-Carballo 3

Finalmente, adjunto una foto extraída del mismo artículo que las otras, publicado en el nº 86 de "Trolleybus Magazine", del trolebús nº 9 de la línea Coruña-Carballo.

Es uno de los trolebuses MAN originales, pero recarrozado con una carrocería Castro Caride (el artículo dice Castrosua), del mismo estilo que la de los autobuses contemporáneos.

Jose Antonio Tartajo contestó:

De entrada le digo a Manuel que no haga demasiado caso a las historietas que medio se imaginaron algunos ingleses que visitaron los trolebuses españoles en aquellos años. Lo mismo que le digo a Pablo que no haga demasiado caso a las historietas escritas por el del chapapote, del ilustre gremio de los Licenciados en Geografía: detalles como lo de los doce trolebuses MAN se limitó a copiarlo del número de "Trolleybus Magazine" que ha consultado Manuel.

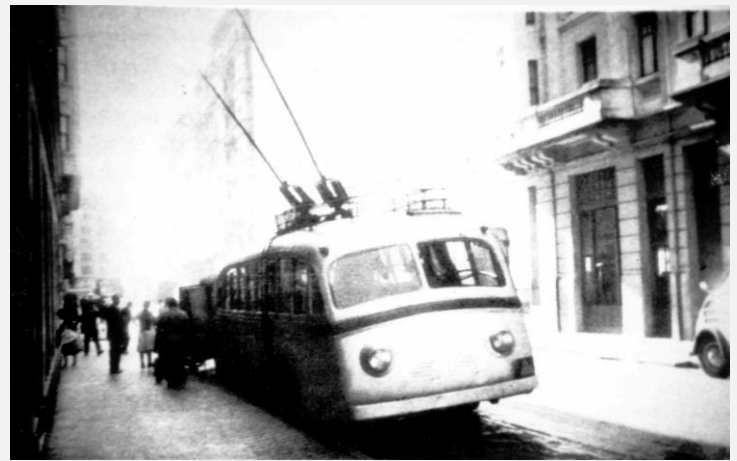
Manuel sabe, mejor que nadie en este Grupo, qué significa INVESTIGAR en estos temas de transporte. En el Trolebús Coruña - Carballo yo no he investigado, simplemente he buscado informaciones y he tratado de ir encajando datos sueltos. Ahí van algunos.

La información más seria que he encontrado es un artículo de ocho páginas en "Ferrocarriles y Tranvías" de Agosto de 1955, y hace referencia a que es una reproducción de un artículo publicado en la revista "AEG Ibérica al día". Mi fotocopia creo que la saqué en la Biblioteca de La Fundación.

Manuel, si consigues ver el artículo en la revista de AEG, estoy muy interesado en conocer la fecha de esa revista

Resumiendo. En ese artículo se dice que a España vinieron DOCE equipos eléctricos AEG y DIEZ chasis (bastidores) MAN. Los chasis MAN se utilizaron para nueve trolebuses y un trolecamión. No dice de dónde salieron los chasis de los dos trolectractores.

Tampoco aclara quién fue el carrocerero. Dice: " Estos bastidores han sido carrozados en España, y el peso total admisible con carga es de 11.500 kg, disponiendo los trolebuses de viajeros de 40 asientos, puertas al costado derecho y portaequipajes en el techo. "



Trol__MAN original__(Revista+MGM).jpg



Trol__MAN recarrozado__(Revista+MGM).jpg



Trol_9 recarrozado__(Revista+MGM).jpg

Hay fotografías en el artículo, y en ellas sólo aparecen trolebuses (y el trolecamión) con carrocerías de las que ahora se identifican como "Barro-Chavín".

La realidad es que en tiempos modernos había trolebuses MAN numerados hasta el 12 inclusive, con un sólo tipo de carrocería, la del tipo ¿x?, que el del chapapote dice que procede de Darío Zas de La Coruña. Lo de que el 9 y otros tres estuvieron retirados de servicio me lo ha asegurado una persona, por lo que los chasis bajo los trolebuses "modernos" nº 11 y nº 12 de algún sitio habrán salido. Hasta aquí, la historia de los ingleses encajaba: En algún momento los trolebuses en servicio fueron recarrozados (y también el 9, años después).

Pero mis creencias se resintieron cuando me enseñaron unas fotos en las que aparecían unos trolebuses NUEVOS con remolque, en el término de Coruña, aparentemente tomadas el mismo día. ¿Cuando la inauguración? Porque los trolebuses no tenían número ni el rótulo de la Compañía. Ni el trolebús con carrocería Barro tenía porta equipajes. La cuestión es: ¿fueron tomadas las dos fotos el mismo día? ¿en qué fecha? Porque si las fotos son de después de 1950, no me encaja un "Barro" en estado nuevo.

En fin, fuera lo que fuese, el caso es que hubo dos tipos de carrocerías, y una sobrevivió a la otra.

Mi suposición inicial era que el día de la inauguración, en 1950, ya había dos tipos de carrocería, quizás porque la Compañía, para ir tirando, había ido vendiendo las carrocerías iniciales

(¿de 1943, quizás?), como por ejemplo la que hablábamos del C-4361, un autobús matriculado en 1932..... Por eso le insistía a Pablo en mi interés de conocer las fechas de carrozados, recarrozados y descarrozados.

Total, que hay demasiado por aclarar y por investigar.

Correo de Manuel Gonzalez Marquez → 27-12-2004

He estado esta mañana en el AGA de Alcalá de Henares, viendo lo que había sobre el trolebús Coruña-Carballo, tal como prometí hace ya unas semanas, cuando hablamos de este tema.

Mi gozo en un pozo. De lo que hay, apenas se habla del material. Todo lo que se encuentra son cuestiones administrativas relativas a la concesión, a la guerra con las compañías competidoras de autobuses, a las tarifas, y cosas así.

La única fuente primaria verdaderamente interesante, a la que he encontrado referencias, no está allí: es el Acta de reconocimiento de la línea antes de su inauguración. Creo que en este documento, si es que algún día aparece, podremos encontrar la solución a si todas las carrocerías originales eran o no Barro-Chavín.

Resumiendo, lo que he encontrado ha sido:

En 20 de julio de 1940 solicitó D. Enrique Sánchez Rodríguez la concesión de un servicio interurbano de trolebuses para viajeros y mercancías entre La Coruña y Carballo con arreglo a un proyecto al efecto. Se tramitó este expediente con arreglo a lo que determina la Ley de 5 de octubre de 1940 que regula la concesión administrativa de líneas de transporte realizado por trolebuses.

El concurso se celebró el día 30 de julio de 1943, con arreglo al Pliego de Condiciones Particulares aprobado y al anuncio publicado en el B.O.E. nº 180 de 29 de junio anterior, y en él se presentaron dos proposiciones: una del primitivo peticionario D. Enrique Sánchez Rodríguez y otra de la Sociedad Anónima "Trolebuses Coruña-Carballo", de la cual D. Enrique Sánchez Rodríguez era director-gerente. Ambas propuestas eran idénticas.

La concesión se otorgó a "Trolebuses Coruña-Carballo, S.A.", según Orden del M.O.P. de 11 de febrero de 1944, publicada en el B.O.E. el 1 de marzo siguiente.

Es curioso que, una de las garantías que ofrecía esta empresa, era la de contar con 12 trolebuses AEG ya adquiridos y cuatro subestaciones, también AEG igualmente adquiridas.

Llama mucho la atención este hecho, puesto que es difícil aventurarse a adquirir estos materiales sin tener la certeza de obtener la concesión. Puesto que estos equipos estaban construidos en 1936, y la licencia de importación es de 1941, cabe pensar que fueron adquiridos de ocasión en Alemania, después de que, seguramente, no hubiesen podido ser entregados a su red original a causa de la guerra. Aún así, fueron importados mucho antes de haberse obtenido la concesión, lo que de momento supone un misterio. La importación se hizo a través de la empresa AEG Ibérica de Electricidad.

Todo esto nos da solamente el dato, obtenido de fuentes primarias, de que realmente eran 12 los trolebuses iniciales de la línea, lo que no quiere decir que se dispusiese de todos ellos en el momento de la inauguración. Aparece la referencia, en lo que he encontrado, de que el material en el momento de la inauguración era inferior al exigido, pero suficiente para atender el tráfico, si bien no se indican cuales eran el uno y el otro.

Datos en: <http://galiciavirtual.net/empresas-autobuses-y-autocares/trolebuses-coruna-carballo-s-a-arteixo-a-coruna/gmx-niv4142-con3024.htm>

Tomados en Agosto 2008 (por tanto se entienden como actuales)

TROLEBUSES CORUÑA-CARBALLO, S.A.

Pg Industrial de Sabón P31 15142 - Arteixo Galicia Teléfono: 981600307 Fax: 981601354

Sector / Actividad: Empresas de transporte publico y privado Autobuses y autocares

Datos en: <http://vlex.com/vid/16302165>

Diario Oficial de Galicia miércoles, 22 de diciembre de 2004 III. OTRAS DISPOSICIONES

Número do Dog: 247 Páxina do Dog: 17.851 Data da Disposición: 20 de diciembre de 2004 Sección: III. OTRAS DISPOSICIONES

Organismo: CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Rango: Orden Título: Orden de 20 de diciembre de 2004 por la que se determinan los servicios mínimos que hay que mantener durante la huelga convocada en las empresas Arriva Noroeste, S.L., Trolebuses Coruña-Carballo, S.A. y Ruta Bus, S.A.

Orden de 20 de diciembre de 2004 por la que se determinan los servicios mínimos que hay que mantener durante la huelga convocada en las empresas Arriva Noroeste, S.L., Trolebuses Coruña-Carballo, S.A. y Ruta Bus, S.A.

Ante la convocatoria de huelga presentada en las empresas Arriva Noroeste, S.L., Trolebuses Coruña-Carballo, S.A. y Ruta Bus, S.A. que tendrá lugar entre las 00.00 horas y las 24.00 horas de los días 23 y 24 de diciembre del presente año 2004, procede que, de conformidad con lo que establece el artículo 3 del Decreto 155/1988, de 9 de junio, esta consellería determine los servicios mínimos que permitan, en consonancia con lo establecido en el artículo 28.2º de nuestra Constitución, compaginar el ejercicio legítimo del derecho a la huelga de los trabajadores con el mantenimiento de los servicios esenciales a la comunidad.

En su virtud y de conformidad con lo establecido en el Decreto 61/1985, de 18 de abril, y en el Decreto 155/1988, de 9 de junio

DISPONGO:

Artículo 1º

Los servicios mínimos que deberán mantenerse durante la huelga convocada en las empresas Trolebuses Coruña-Carballo, S.A., Ruta Bus, S.A. y Arriva Noroeste, S.L. serán los siguientes:

A) Servicios concesionales:

* **Concesión: V-0722;XG-048.**

-Parga-Friol-Lugo: Salida de Parga: 7.00 horas. Salida de Lugo: 19.00 horas.

* **Concesión: V-1663;XG-108.**

-Ferrol-Lugo: Salida de Ferrol: 9.00 y 18.01 horas. Salida de Lugo: 18.30 y 11.01 horas.

-Vilalba-Baamonde-Cabra-Guitiriz-Parga-Baamonde-Lugo: Salida de Vilalba: 7.00 horas. Salida de Lugo: 18.01 horas.

* Concesión: V-3044; C-LU-114.

-Lugo-A Coruña (por **autovía y Betanzos**): Salidas de Lugo: 6.40 y 18.01 horas. Salidas de A Coruña: 9.00 y 19.30 horas.

-Ribadeo-A Coruña (por **Mondoñedo, Vilalba y autovía**): Salida de A Coruña: 9.00 horas. Salida de Ribadeo: 18.20 horas.

-Ribadeo-A Coruña (por **Meira y Lugo**): Salida de Ribadeo: 8.45 horas. Salida de A Coruña: 18.01 horas.

-Lugo-Ribadeo: Salida de Lugo: 19.45 horas.

-Lugo-Viveiro (por **Gaibor, Vilalba y Foz**): Salida de Viveiro: 7.30 horas. Salida de Lugo: 18.00 horas.

* Concesión: V-1682; XG-112. Concesionario: Trolebuses Coruña Carballo, S.A.

-A Coruña-Pastoriza-Oseiro-Rañobre: Salida de A Coruña: 19.00 horas. Salida de Suevos: 7.25 horas.

-A Coruña-Boedo: Salida de A Coruña: 20.30 horas. Salida de Boedo: 9.00 horas.

* Concesión: V-7045; XG-419.

-Lema-A Coruña: Salida de Lema: 6.20 horas. Salida de A Coruña: 18.30 horas.

* Concesión: V-7058; XG-432.

-Anzobre-A Coruña: Salida de Anzobre: 8.00 horas. Salida de A Coruña: 19.15 horas.

-A Coruña-Muxía: Salida de Muxía: 9.00 horas. Salida de A Coruña: 18.01 horas.

-A Coruña-Muros: Salida de Muros: 9.15 horas. Salida de A Coruña: 8.45 horas.

-A Coruña-Fisterra: Salida de A Coruña: 19.45 horas. Salida de Fisterra: 10.15 horas.

-A Coruña-Camariñas: Salida de A Coruña: 18.30 horas. Salida de Camariñas: 9.00 horas.

-A Coruña-Malpica de Bergantiños-Corme: Salida de A Coruña: 18.01 horas. Salida de Corme: 7.10 horas.

-A Coruña-Carballo: Salidas de Carballo: 6.45 y 18.45 horas. Salidas de A Coruña: 8.00 y 20.00 horas.

-Grixoa-Santiago de Compostela: Salida de Grixoa: 6.20 horas. Salida de Santiago de Compostela: 18.01 horas.

-Fisterra-Santiago de Compostela: Salida de Fisterra: 8.30 horas. Salida de Santiago de Compostela: 18.01 horas.

* Concesión: V-7026/1; XG-400.

-Aguíño-Ribeira-Rianxo-Araño-Santiago de Compostela: Salida de Aguíño: 6.30 horas. Salida de Santiago de Compostela: 18.01 horas.

* Concesión: V-7030; XG-404.

-Ferrol-A Coruña (por **autopista**): Salidas de Ferrol: 7.30 y 18.30 horas. Salidas de A Coruña: 8.30 y 19.30 horas.

-Ferrol-A Coruña (por **As Pías, A Gallada y Pedrido**): Salidas de Ferrol: 9.00 y 19.00 horas. Salidas de A Coruña: 11.00 y 21.00 horas.

-Ferrol-A Coruña (por **Neda, A Gallada y Pedrido**): Salidas de Ferrol: 8.00 y 18.01 horas. Salidas de A Coruña: 8.00 y 18.01 horas.

-Ferrol-As Somozas (por **Ferreira**): Salidas de Somozas: 6.40 horas.

-Ferrol-Mugardos: Salidas de Ferrol: 9.00 y 18.01 horas.

-Ferrol-Ares: Salidas de Ferrol: 6.30 (parador) y 18.30 horas. Salida de Ares: 7.15 horas.

-Ferrol-Ares-Mugardos: Salidas de Mugardos: 8.40, 18.35 y 19.10 horas.

-Chanteiro-Ferrol: Salida de Chanteiro: 6.30 horas.

-A Coruña-Ourense (por **Melide**): Salida de A Coruña: 8.00 y 11.30 horas. Salida de Ourense: 12.00 y 19.15 horas.

-A Coruña-Sobrado (por **Montesalgueiro y A Castelá**): Salida de A Coruña: 18.01 horas. Salida de Sobrado: 7.35 horas.

-A Coruña-Betanzos: Salidas de A Coruña: 8.00 (pol. Bergondo y Piadela), 9.30, (pol. Piadela) y 21.00 horas. Salidas de Betanzos: 8.00, 8.30, 20.00 (pol. Bergondo y Piadela) y 21.30 horas.

-Ponte de Pedra-Miño-Betanzos-A Coruña: Salida Ponte de Pedra: 07.00 horas. Salida de A Coruña: 18.01 horas.

-A Coruña-Viveiro (por **As Pontes de García Rodríguez**): Salida de Viveiro: 9.00 horas. Salida de A Coruña: 18.01 horas.

-A Coruña-Viveiro (por **Betanzos, Laraxe, As Pías y Ferrol**): Salida de A Coruña: 9.00 horas. Salida de Viveiro: 18.01 horas (por Betanzos).

-Ferrol-Viveiro (por **Ortigueira**): Salida de Ferrol: 19.00 horas. Salida de Viveiro: 9.00 horas.

B) Servicios regulares de uso especial para transporte de obreros y funcionarios.

Todos los servicios en las expediciones anteriores a las 9.00 horas y posteriores a las 18.00 horas.

C) Servicios regulares de uso especial para transporte de escolares y estudiantes.

Deberán mantener todos los servicios de escolares y estudiantes en las expediciones normalmente establecidas de lunes a viernes lectivos.

Artículo 2º

El incumplimiento de la obligación de atender los servicios mínimos fijados en esta orden, será sancionado de conformidad con la legislación vigente.

Artículo 3º

Lo dispuesto en la presente orden no supondrá ninguna limitación de los derechos que la normativa reguladora de la huelga le reconoce a los trabajadores.

Disposición final

La presente orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Diario Oficial de Galicia.

Santiago de Compostela, 20 de diciembre de 2004.

Alberto Núñez Feijoo

Conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda

CONSELLERÍA DE POLÍTICA AGROALIMENTARIA Y DESARROLLO RURAL

Extracto de datos de: <http://sentencias.juridicas.com/docs/00263373.html> → [Ver PDF integro](#)

La Sentencia se refiere a un litigio sobre la situación de las Paradas en el núcleo urbano de A Coruña. Respecto a la titularidad de la línea dice:

... "De los datos obrantes en autos y en el expediente resulta que la empresa **Transportes Finisterre S.A.** es titular de la concesión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera entre **A Coruña y Carballo**, en virtud de **Resolución del Director Xeral de Transportes de la Xunta de Galicia de 11 de abril de 1989** por la que se transfiere la titularidad de la concesión de la empresa Trolebuses Coruña-Carballo S.A. a dicha empresa. La concesión de la línea de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Coruña y Carballo se había adjudicado a Trolebuses Coruña-Carballo, S.A., mediante resolución de 30 de enero de 1979 y traía causa de la concesión de línea de trolebuses para viajeros y mercaderías entre A Coruña y Carballo, otorgada a la citada empresa mediante orden del Ministerio de Obras Públicas de 8 de febrero de 1944. La concesión, en cuanto que se trataba de un servicio de trolebuses,

circulaba por el itinerario en el que estaba la instalación eléctrica que constituía la infraestructura para el funcionamiento de los trolebuses y la calle Betanzos era el punto de parada final en la ciudad de La Coruña.

Esta otra parte habla del motivo del recurso (pero es intrascendente a efectos de titularidad):

... En la mencionada adjudicación de 1979 se reconocían como puntos de parada los de la calle Betanzos, Santa Lucía y Estación de FFCC. . Dicha resolución de 1979 fue recurrida en reposición por el Ayuntamiento de A Coruña dictándose por el Ministerio acuerdo de 11-7-80 en el que se dispuso lo siguiente: Este Ministerio ha resuelto estimar el recurso de reposición interpuesto por Don Ramón , en su calidad de DIRECCION000 , accidental, del Excmo. Ayuntamiento de La Coruña contra la resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres (por delegación ministerial) de 30 de Enero de 1979, ordenándose la modificación de la resolución directiva recurrida excluyendo las excepciones entre La Coruña y La Grela y estableciendo la obligación de utilizar la estación de autobuses de acuerdo con las normas y condiciones de aplicación". Discuten las partes litigantes el verdadero alcance de la referida estimación del recurso de reposición, cuestión que ciertamente ofrece dudas ya que, por un lado, se consigna en dicho acuerdo y sin matiz alguno un pronunciamiento estimatorio del recurso de reposición, pero, por otro, la fundamentación jurídica del referido acuerdo se refería al respecto a la obligación de utilización de la estación de autobuses por carecer de otro local o estación afecta a la concesión, pero sin efectuar mención o reflexión específica de si tal obligación suponía la desaparición de las paradas hasta entonces autorizadas. A efectos interpretativos cabe significar que la previsión excepcional, dedicada a Transportes Finisterre como titular de la concesión A Coruña-Carballo contenida en la Ordenanza municipal de transportes, aprobada por el Ayuntamiento de A Coruña en fecha 19-10-92, viene a revelar un reconocimiento de la subsistencia de los itinerarios conectados a las mencionadas paradas, lo que se constituye en elemento decisivo para concluir que el alcance estimatorio del recurso de reposición se extendía, en lo que aquí atañe, a la necesaria utilización de la Estación de Autobuses pero no a la supresión de las tres paradas citadas, siendo también de apuntar que la existencia de la parada en la calle Betanzos fue expresamente reconocida en la Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de abril de 1999 , parcialmente estimatoria del recurso de apelación interpuesto contra Sentencia de esta Sala de 11 de septiembre de 1991 dictada en el recurso contencioso- administrativo nº 481/1987".

La sentencia se produce (a efectos de ver la actualidad del tema):

En la Villa de Madrid, a dieciséis de Enero de dos mil siete....