

# LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES EN LA PROVINCIA DE CASTELLÓN: 1909-1939

*Pablo Marco Dols*  
*Universitat Jaume I*

*Resumen:* En los treinta años que siguieron a la puesta en marcha en 1909 de la primera línea de autobuses de la provincia de Castellón se configuró en gran medida la estructura de su red actual. Las diferentes circunstancias económicas, políticas y legislativas de aquellos años, así como la evolución de la técnica, determinaron la composición en la provincia del sector del transporte de viajeros por carretera. La Guerra Civil supuso un punto de inflexión que acabó con numerosos pequeños empresarios, consolidando el poder de las principales concesionarias.

*Palabras clave:* Transporte público, carreteras, ferrocarril, autobús.

## **Bus lines in the province of Castellón: 1909-1939**

*Abstract:* The structure of its current bus network was largely configured in the thirty years following the start of the first bus line in the province of Castellón in 1909. The different economic, political and legislative circumstances of those years, as well as the evolution of the technique, determined the composition of the road passenger transport sector in the province. The Civil War was a turning point that ended with numerous small entrepreneurs, consolidating the power of the main concessionaires.

*Key works:* Public transport, roads, railways, bus.

## **INTRODUCCIÓN**

El 3 de mayo de 1909 se matriculó el primer autobús –y primer vehículo automóvil– de la provincia de Castellón. Muchas cosas han cambiado desde entonces, un siglo de cambios y transformaciones que ha permitido evolucionar desde el aislamiento de principios del siglo XX a las modernas redes de comunicación actuales.

Este artículo pretende abordar las diferentes circunstancias y condicionantes que determinaron la constitución y evolución tanto de la red provincial de líneas como de su sector empresarial, puesto que ambos configuraron durante aquel período la que es su actual estructura.

---

Data de recepció: 16 d'octubre de 2017 / Data d'acceptació: 17 de gener de 2018.

En el presente artículo se plantea cómo, a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX, fue la ausencia del ferrocarril en determinados municipios con alguna actividad industrial, comercial, administrativa o política la que desembocó en el establecimiento de las primeras líneas de ómnibus, a través de empresas constituidas por la burguesía de las localidades o comarcas implicadas. Estos primitivos servicios, aunque precarios, supusieron una mejora sustancial respecto a la tracción sangre, con la que coexistieron todavía durante bastantes años.

La primera mitad de los años 20 vino marcada por un importante incremento de las matriculaciones, consecuencia, según Sanchis Deusa (1988: 243) de los beneficios logrados por los industriales valencianos durante la I Guerra Mundial. Este hecho, sumado a la legislación de inspiración liberal, animó a muchos antiguos carreteros y empresarios de otros sectores a iniciarse en el transporte de viajeros de tracción mecánica, inaugurando tanto pequeñas líneas que alimentaban la red ferroviaria como otros servicios más ambiciosos, que llegaron incluso a competir con el ferrocarril. A partir de 1924, la entrada en vigor del Reglamento de Servicios Públicos de Transportes Mecánicos Rodados supuso un cambio radical en el marco legislativo, estableciendo un sistema de concesiones antecesor del actual.

Esta nueva legislación acabó favoreciendo a las principales concesionarias, si bien la atomización del sector continuó siendo patente hasta la Guerra Civil. De hecho, durante los años 30 fueron estas concesionarias las que experimentaron un mayor crecimiento, protagonizando la apertura de nuevas líneas y la matriculación de autobuses. Por su parte, los pequeños empresarios generalmente consiguieron explotar únicamente algunos pequeños recorridos en condiciones a menudo precarias. La destrucción que supuso la Guerra Civil en cuanto a confiscación de vehículos, represión política o movilización de combatientes acabó con la endeble estructura de muchas de estas microempresas, que no pudieron reemprender la actividad al finalizar la contienda. Sólo aquellas compañías que antes de 1936 disponían de la solidez suficiente pudieron sobrevivir y volver a prestar servicio, y son en gran medida las que hoy en día siguen dominando el sector provincial.

Toda esta evolución se desarrolla en este artículo mediante el análisis de diversos factores: por una parte, el establecimiento de líneas, gracias a la información facilitada por las guías comerciales de la época o la prensa local. Por otra parte, el marco legislativo, para cuyo estudio resulta de gran utilidad la obra de Gómez (2010) y el artículo de Coronado, Rodríguez y Ruiz (2011: 111-137). El análisis de los registros de matriculaciones existentes en la Jefatura Provincial de Tráfico de Castellón (JPT), permite definir con cierta exactitud la dimensión de cada empresa a partir de sus flotas, así como el comportamiento de las ma-

triculaciones y la evolución de la técnica. Todo ello se combina con la lectura de diversa historiografía local, para ofrecer una visión amplia de aquellas tres décadas de actividad de un sector de tanta importancia social como el del transporte de viajeros.

## **LOS PRECEDENTES: CAMINOS DE HIERRO Y DILIGENCIAS**

A principios del siglo XX el ferrocarril era, indiscutiblemente, el medio de transporte por excelencia, auténtico motor del progreso y factor fundamental para el crecimiento económico. Como señala Sanchis Deusa (1988: 56) desempeñaba “un papel decisivo en la vida valenciana, tanto en los aspectos económicos como sociales”, mostrando la burguesía valenciana en general un gran interés en su construcción (Sanchis Deusa, 1988: 63). Tanto es así que aquellas zonas geográficas que quedaban excluidas del nuevo espacio geonómico que el ferrocarril estaba creando, padecían graves problemas para su desarrollo.

A pesar de la importancia de estos caminos de hierro, el alto coste de las infraestructuras que requería su implantación hacía que ésta quedara reducida a aquellas zonas donde, bien por su orografía, bien por su importancia económica y demográfica, resultara barato o rentable construir una línea férrea. En la provincia de Castellón eran tres las líneas de pasajeros que recorrían su territorio en 1909 (Sarhou, 1987: 322-330): una, la de Almansa-Valencia-Tarragona, de la Compañía del Norte, con catorce estaciones de norte a sur por el litoral. La segunda, la línea Valencia-Teruel-Calatayud, de la Compañía Central de Aragón, con un recorrido transversal de este a oeste por el valle del Palancia. La tercera, quizá la de más nostálgico recuerdo, era el tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón (O.G.C.), popularmente conocido como “la Panderola”, con una red articulada en torno a Castellón y la comarca de la Plana: Onda, Vila-real, Almassora, Burriana y los Graos de esta localidad y el de la capital<sup>1</sup>.

Como se puede observar, muchos eran los municipios de la provincia que quedaban fuera del área de influencia del ferrocarril, algunos de ellos incluso de gran importancia demográfica, económica o administrativa, como Vilafranca, Morella, Sant Mateu, Albocàsser, les Coves de Vinromà, Lluçena, l’Alcora o la Vall d’Uixó. Localidades que superaban los tres mil habitantes, algunas de ellas cabeza de partido judicial o con actividad industrial o comercial representativa, que quedaban, en cierta manera, condenadas a vivir al margen del progreso que el ferrocarril representaba.

---

<sup>1</sup> Distritos portuarios de algunas localidades valencianas, algo alejados del núcleo urbano principal.

La alternativa a los caminos de hierro eran los de tierra, y la situación en este caso también era pésima. Pocas carreteras y en muchas ocasiones impracticables por los baches. Sólo una era de primer orden, la Real de Valencia a Barcelona, que recorría unos 120 kilómetros desde Almenara hasta Vinaròs. De segundo orden se encontraban las de Zaragoza, por Borriol, Sant Mateu y Morella y la de Sagunto a Teruel, por Segorbe, Jérica, Viver y Barracas. A estas se sumaban otras carreteras de tercer orden y muchos otros caminos y sendas que comunicaban fundamentalmente las poblaciones costeras con las del interior (Sanchis Deusa, 1988: 23 y Sarthou, 1987: 330-338). Una red insuficiente y precaria que, pese a todo, resultó de gran importancia a la hora de establecer líneas regulares.

Por esos polvorientos caminos circulaban desde finales del XVIII las diligencias, que comunicaban la capital con los principales pueblos de la provincia, y algunos de éstos entre ellos (Sánchez Adell, 1988: 9). Se trataba de un servicio muy precario, que padecía la falta o mal estado de las infraestructuras y, sobre todo, totalmente subsidiario del ferrocarril, como muestra el hecho que adaptaban sus horarios para enlazar con los diferentes trenes. Los principales cometidos de las diligencias eran comunicar las estaciones de tren con los pueblos de alrededor y unir la capital de la provincia con las cabezas de partido judicial y otras poblaciones relevantes. Para el resto de municipios el viajero tenía que ir en carro –si había camino– en caballería o a pie, en muchos casos por peligrosas e intrincadas sendas de montaña.

Según la Guía Oficial de la Provincia de Castellón de 1900 (Mhartin y Guix, 1900: 41-42), salían diariamente diligencias desde Castellón a l'Alcora, Almassora, Benicàssim, Benlloch, Borriol, Burriana, Cabanes, les Coves de Vinromà, Llocnovo, Nules, Onda, la Pobla Tornesa, Torre d'en Domènech, la Vall d'Uixó, Vilafamés, Vilanova d'Alcolea y Vila-real. Otros municipios con salida de diligencias eran Cabanes (a Benlloch, Torre d'en Domènech y Vilanova d'Alcolea), Vila-real (a Burriana, Nules y Onda), Alcalà de Xivert (a les Coves de Vinromà y Albocàsser), Vinaròs (a Alcalà, Alcanar, Benicarló, la Sénia, Càlig, la Jana, Morella, Peñíscola, Sant Carles, Sant Jordi, Traiguera y Ulldecona), Segorbe (a Navajas, Sagunto y Teruel), Nules (a la Vilavella y la Vall d'Uixó) y les Coves (a Sant Mateu), como se puede ver en el Mapa 1. Estos itinerarios anticipaban ya el trazado de las futuras líneas de autobús, como se tratará posteriormente.

Importantes poblaciones del interior permanecían en su aislamiento, con todos los perjuicios económicos que esto suponía. Era normal, pues, que fuera en estos municipios donde la burguesía local, tras en algunos casos protagonizar intentos fallidos por establecer ferrocarriles de penetración, impulsara las primeras líneas de automóviles.

Este nuevo y estrepitoso invento presentaba una serie de ventajas en cuanto a libertad de movimientos, menor necesidad de infraestructuras que el ferrocarril y coste mucho más reducido, circunstancias que lo convirtieron en la solución a los problemas de transporte para muchas de aquellas zonas que no disponían de ferrocarril.

Como se observará a continuación, la subordinación de este medio al ferrocarril fue casi absoluta en las primeras décadas, y la mayoría de líneas surgieron para comunicar esos municipios con sus estaciones de ferrocarril más próximas, que acabaron configurando en torno a sí auténticos nudos de comunicaciones.

## LOS PIONEROS: 1909-1919

Uno de los casos más claros era el de la ciudad de Morella, una localidad de interior, cabeza de partido y con una destacada actividad industrial, para la que la carencia de ferrocarril suponía un pesado lastre. Precisamente allí, los empresarios morellanos Juan Carsi y Francisco Milián, por iniciativa del alcalde de la localidad y después de negociar con los representantes de la Hispano-Suiza, constituyeron el 22 de enero de 1909 la Hispano Suiza del Maestrazgo (HISUMA), con un capital social de 80.000 pesetas repartidas en acciones de 150 pts., de las cuales el 25% correspondían a la casa Hispano-Suiza (H. de C.<sup>2</sup> 30-1-1909), según la práctica entonces habitual (Lage et al. 2014: 43). Según se puede observar en el registro de matriculaciones de la JPT, en el período de 1909-1919 la totalidad de autobuses matriculados en la provincia eran de esta marca, lo que puede dar una idea de la relevancia de la que disfrutaba el fabricante barcelonés.

Con HISUMA nació la primera empresa de autobuses de la provincia, aunque no fue ésta la primera en prestar servicio. A principios de marzo del mismo año, el empresario cabanense Rafael Pelechá, por instancias del Sindicato de Iniciativas de Castellón, creaba la segunda, la Hispano Cabanense. Tuvo el honor de ser la primera en matricular un automóvil en la provincia, concretamente un ómnibus Hispano-Suiza de 25 HP<sup>3</sup> y 14 plazas, que lucía la placa

---

<sup>2</sup> Heraldo de Castellón.

<sup>3</sup> Horse Power: unidad de potencia usada en los países anglosajones, equivalente a 1,0138 CV o 745,6987158227022 W. Pese a esto, según Salvador Claret, director de la Colección de Automóviles que lleva su nombre, durante los primeros años de la historia de la automoción se utilizaron en España estas siglas como forma de expresar, de manera aproximada, la capacidad del motor.

CAS-1, con el que explotó durante aquel verano una línea entre Castellón y Sant Mateu. La elección de este destino no era casual, pues Sant Mateu, que tampoco disponía de ferrocarril, no sólo era una localidad destacada en el Maestrazgo castellonense, cabeza de partido y con casi 4.000 habitantes, sino que además se hallaba bien comunicada mediante la carretera de segundo orden a Zaragoza, de escasa complejidad orográfica al discurrir por un corredor natural. El servicio, además, se prolongaba escasos kilómetros hasta la Venta de la Serafina, donde enlazaba con la carretera de Morella a Vinaròs, salida natural al mar y al ferrocarril.

Paralelamente, en Morella, la Hispano Suiza del Maestrazgo recibía sus primeros autobuses, con los que cubriría la línea Morella-Vinaròs. El coche salía de Morella a las 8 y llegaba a Vinaròs, puerto marítimo y estación férrea más próxima, a las 12, regresando a las 14:50, una vez se habían cruzado los trenes de Valencia y Barcelona, llegando a Morella a las 19 horas. El billete costaba 6,50 pesetas (H. de C. 22, 24 y 27 de mayo de 1909). Estos nuevos horarios supusieron una diferencia abismal respecto a los de las diligencias, reduciendo a la mitad el tiempo del viaje.

Castellón vivía la fiebre del automóvil, y no paraban de surgir iniciativas de creación de nuevas líneas, la mayoría de las cuales no pasaron de simples proyectos. Esta situación se veía favorecida además por la legislación vigente, que permitía una total libertad de empresa para el establecimiento, supresión y explotación de líneas, sin ningún tipo de exclusividad, tal como lo establecía el reglamento de 17 de noviembre de 1900, desarrollado por la instrucción de 24 de mayo de 1907 (Gómez, 2010: 108-109).

En mayo de 1909 se creaba la empresa Hispano-Plana-Castellón por los comerciantes castellonenses Cazador y Godes, que explotó primero una línea a la Vall d'Uixó (H. de C. 30-6-1909), aunque poco después la cambió por otra a Sant Mateu (H. de C. 9-8-1909), y posteriormente otra a Albocàsser (H. de C. 17-11-1909). Ninguna de las tres localidades fue elegida al azar, buscando supuestamente la mayor rentabilidad de la línea: todas ellas eran cabezas de partido, con una población relativamente numerosa y cierta actividad económica, en especial la industrial en la Vall d'Uixó. Y todas sin ferrocarril. Pese a ello, parece no tuvieron mucho éxito, a juzgar por la letra de esta cancioncilla burlesca: *El cotxe de don Pio / ni corre ni correrà / perquè s'ha perdut "lo" xofer / i "no'l" poden topetar*<sup>4</sup>.

Es fácil imaginar la expectación que la llegada del automóvil generó entre la población, el entusiasmo con el que se recibió y la curiosidad que provocaba

---

<sup>4</sup> "El coche de don Pío/ni corre ni correrá/porque se ha perdido el chófer/y no lo pueden encontrar" (Barreda, 2005).

por cada localidad el paso de uno de aquellos carros sin caballos. Pero también había muchas dudas y recelos en amplios sectores de la opinión pública. El mal estado de las vías, la poca fiabilidad de las primeras mecánicas y la imprudencia e inexperiencia de algunos *chauffeurs* provocaban en muchos casos accidentes, retrasos y graves averías que dejaban las líneas sin servicio durante semanas. A estos inconvenientes hay que añadir las diabluras a las que los niños sometían a los coches, que se convirtieron en blanco para el lanzamiento de piedras y otras gamberradas. Con este panorama, cabe comprender que el nuevo medio de transporte no siempre ganara la batalla a las tradicionales diligencias de tracción sangre.

Sólo en Castellón, al menos ocho familias se dedicaban a los carruajes de alquiler durante la segunda década del siglo: José Nicolau, Dolores Rubio, José Sans, Gaspar J. Lacasaña, Tomás González, Agustín Cardona, Florencia Baixanet y el popular Toribio Delibano. De hecho, en 1910, sólo HISUMA seguía prestando servicio con automóviles, mientras que, entre 1910 y 1912, fueron cinco las empresas autorizadas a crear una línea de diligencias y, en 1917, el alcalde de la localidad de Cabanes, José Cuevas Bellés, recuperó la explotación con diligencia de la antigua línea Castellón-Vilanova d'Alcolea por Benicàssim, Oropesa y Torreblanca; un hecho que, con el tiempo, alcanzaría gran relevancia (Pascual, 2002: 461).

Junto a las actividades industriales, administrativas o comerciales, también había otras que generaban el suficiente volumen de tráfico para hacerlas atractivas para el transporte mecánico: las turísticas. En 1912 apareció en Castellón una empresa de automóviles de alquiler, propiedad de los señores Russell Ecroyd y Baltasar Lavall (H. de C. 6-2-1912), que en el verano de aquel año organizó itinerarios hasta la Font d'en Segures de Benassal (H. de C. 1-7-1912), por entonces destino turístico por excelencia de la provincia, bastante alejado del ferrocarril, y que acabaría teniendo una importancia fundamental para la historia del transporte provincial.

El 1º de julio de 1913, un ómnibus Hispano-Suiza de 10 plazas, matrícula CAS-19, inauguró una línea diaria de pasajeros entre Benassal y Castellón, dando así respuesta a la demanda de los agüistas de la Font d'en Segures. La iniciativa correspondió a dos ilustres benasalenses, el médico José Enrique Monferrer y el comerciante y carretero Gerardo Roig Vives, que junto con otros socios consiguieron poner en marcha el servicio (Barreda, 2005). Esta sería la semilla de la que se convertiría en la principal empresa del sector de la provincia y una de las mayores del Estado. La primitiva línea, que aquel mismo verano redujo su recorrido hasta la estación de Alcalà, la estación de ferrocarril más próxima, se amplió en invierno hasta Vilafranca (otro importante núcleo industrial del interior castellonense) y La Iglesuela, ya en Teruel (H. de C. 22-

10-1913). El año siguiente, 1914, se adquirió el segundo ómnibus (H. de C. 7-2-1914), y en 1915 llegó el tercero (H. de C. 14-1-1915).

En 1915, la Dirección General de Correos unificó todas las concesiones de correo por automóvil, subastándolas separadamente de las de carruajes, en una decisión de gran importancia que obligó a la empresa de Gerardo Roig a constituirse en sociedad para poder optar al concurso público. Este hecho tuvo lugar el 30 de marzo de 1915 frente al notario de Benassal, creándose la nueva sociedad Hispano de Fuente En Segures (HIFE), con un capital social de 75.000 pesetas, el doctor Monferrer como presidente y Gerardo Roig como gerente. La nueva empresa se adjudicó inmediatamente la conducción del correo entre Alcalà y Cantavieja.

Desde aquel momento su crecimiento fue imparable, con seis nuevos coches, la ampliación de la línea hasta Cantavieja con hijuela a Culla y la creación de un nuevo itinerario de Castellón a Sant Mateu. El estallido de la Primera Guerra Mundial, sin embargo, provocó algunas dificultades, con una subida importante del precio del combustible y graves problemas de suministro, que se sumaron a los ya conocidos derivados de la precaria red viaria. Estas adversidades obligaron a la empresa a suspender el servicio en automóvil entre diciembre de 1917 y abril de 1918, debiendo volver temporalmente a la tracción animal (Barreda, 2005).

Sin embargo, a pesar de todo, la red provincial se fue ampliando: la de Morella se extendió hasta el límite con Teruel (1916), y a Forcall (1918) (H. de C. 7-6-1918). Otras empresas más o menos efímeras iniciaron sus servicios, como Automóviles La Barona, que explotó durante un breve periodo una línea a esta población (1915) (H. de C. 11-11-1915); o la Hispano Lucenense, del alcorino Cristóbal Mascarós (1916) (H. de C. 1-12-1916), que se adjudicó la conducción de correo de Castellón a Lluçena, ampliándola en 1919 hasta Cortes de Arenoso (H. de C. 1-17-1919). Este servicio surgía tras los numerosos e infructuosos intentos de aquella comarca de conseguir un ferrocarril de penetración, y proporcionó a Lluçena y l'Alcora una comunicación moderna con Castellón, el ferrocarril y el mar. En el norte, la tortosina La Veloz estableció un servicio entre Vinaròs y Tortosa (1916) (H. de C. 18-7-1916); y La Confianza, creada en Vinaròs en 1918 por el ex alcalde Felipe Ferrer con tres vehículos, rivalizó durante unos pocos meses con HISUMA, hasta su desaparición en noviembre de aquel mismo año (H. de C. 15-11-1918).

En 1919, diez años después de la matriculación del primer vehículo, eran 56 los automóviles registrados en la provincia, de los cuales 19 eran autobuses y unos siete turismos de alquiler, según la Jefatura Provincial de Tráfico. Estos autobuses, todos modelos Hispano-Suiza de entre 15 y 30 HP, tenían la mayoría una capacidad de entre 10 y 20 pasajeros, ruedas macizas y carrocería de ma-

dera. El automóvil estaba todavía fuera de las posibilidades de la mayoría de la población: uno de los modelos más económicos, el Ford, costaba entre 6.000 y 8.000 pesetas en 1911, cuando el PIB per cápita era de 918 pts. (Maluquer de Motes, 2009: 37). Pero los precios iban bajando, y en 1919 un Peugeot “Bebé” ya costaba sólo 3.200 pesetas.

Haciendo un análisis de los datos de matriculaciones (datos, por otra parte, no muy fiables por la poca sistematización de los archivos de la época), se puede observar el tamaño tanto de las diversas flotas como de las empresas existentes a lo largo de aquellos años: por un lado se encuentran dos empresas (HIFE e HISUMA), con flotas de entre 5 y 10 vehículos, que serán las únicas que sobrevivirán a la siguiente década; por otro lado, unas pequeñas empresas de existencia bastante efímera, con menos de tres coches, que acabarán, bien cerrando, bien siendo absorbidas, fundamentalmente por HIFE.

## **LOS AÑOS 20: ATOMIZACIÓN Y CONSOLIDACIÓN**

A principios de 1920, Castellón había reducido su población hasta los 306.886 habitantes según el censo de aquel año, y unos 25 autobuses rodaban por las carreteras de la provincia, correspondiendo un autobús por cada 12.275 habitantes, bastante lejos de los casi 54.000 por autobús de la década anterior. Finalizada la Guerra Mundial, la economía castellanense se reavivaba impulsada por el fuerte crecimiento de la industria azulejera y la recuperación de las exportaciones de naranja. Este crecimiento económico se extendió prácticamente a lo largo de toda la década, e influyó evidentemente en la matriculación de vehículos, que comenzó a dispararse. Multitud de empresas se crearon durante aquellos años, entre ellas la mayoría de las que hoy operan en la provincia. La HIFE, mientras tanto, seguía su crecimiento meteórico, que la llevaría a consolidarse en su posición hegemónica, dejando muy atrás a HISUMA.

En líneas generales, la estructura empresarial del sector durante esta década presenta algunas diferencias respecto a la anterior. Por un lado, el hecho más destacado es la gran incorporación al sector de pequeños empresarios, muchos de ellos comerciantes o antiguos carreteros. Los primeros buscaban una oportunidad de negocio en este nuevo sector; los segundos daban el salto y pasaban de la tracción sangre a la mecánica.

Ambos se lanzaron a establecer, con uno o pocos vehículos, pequeñas líneas entre pueblos que complementaban los servicios de las líneas principales, hasta el punto que más de la mitad (63%) de empresas existentes durante el periodo 1920-1929 tenían sólo un autobús. Se trataba de empresarios individuales que aprovecharon la bonanza económica general y del menor coste de

los automóviles, consecuencia, en parte, de la política empresarial de Ford<sup>5</sup>, que fue, poco a poco, ganando mercado a la Hispano-Suiza.

El siguiente grupo más numeroso de empresas se encuentra en las que cuentan con una flota de entre dos y cinco vehículos, que constituyen una tercera parte del sector. Si bien ninguna de las empresas del primer grupo sobrevivirá a la Guerra Civil y a las políticas intervencionistas que se aplicaron antes y después de la contienda, sí se encuentra en este grupo el germen de las que hoy en día son las grandes empresas provinciales, como Autos Mediterráneo, Autos Vallduxense o Furió, junto con otras que, tras gozar de cierta importancia durante algunos años –e incluso décadas– acabarían desapareciendo o siendo absorbidas por las primeras, como las de Lacorte o Soler.

Por último, un escaso 8% de las empresas disponen de flotas de más de cinco vehículos, y sólo una supera la decena: HIFE, con una flota de en torno a los 40 coches (un tercio del total de autobuses), seguida de lejos por la otra empresa decana, HISUMA, que se centró en la línea de Morella.

Estos datos permiten dibujar un panorama dominado por pequeñas empresas individuales con muy pocos trabajadores y una gran y poderosa HIFE que, por sí sola, casi iguala con sus 38 coches los 47 empresarios individuales que operan en la provincia.

El año 1924 se produce un hecho que determinará el futuro del sector. El gobierno de Primo de Rivera aprueba por Real Decreto de 4 de julio el Reglamento de Servicios Públicos de Transportes Mecánicos Rodados, que sustituye el vigente hasta entonces, estableciendo el actual sistema de concesiones, que otorgaba en primera instancia la Junta de Transportes de Castellón y que ratificaba la Junta Central de Madrid, dando las adjudicaciones definitivas de las líneas. Estas se concedían habitualmente a las empresas que tenían adjudicado el servicio de correo<sup>6</sup>.

El real decreto acababa con una situación de libre competencia en la que diversas empresas podían realizar un mismo trayecto. Esto obligaba a esas empresas a atraer a los viajeros con curiosos procedimientos ajenos al propio transporte, como los pastelitos y el aguardiente con los que HIFE obsequiaba a sus pasajeros en la parada de Xerta (Viñas, 2009: 9). Pese a que la nueva situación jurídica podía resultar en un primer momento desfavorable para HIFE, acabó beneficiándola, después de largas negociaciones en Madrid entre los representantes de la empresa y los políticos del momento (Barreda, 2005).

<sup>5</sup> Que se establece en España en 1920 con una planta de montaje en Cadiz, trasladada en 1923 a Barcelona. (Lage et al., 2014: 77).

<sup>6</sup> Reglamento de Servicios Públicos de Transportes Mecánicos rodados Sobre Vías Ordinarias, aprobado por Real Decreto de 4 de julio de 1924 (Gómez Puente, 2010: 119-123).

Una vez trazada la panorámica general de la década, es el momento de centrarse en algunos aspectos más concretos, como la evolución de las empresas y las líneas, comenzando por la mayor de todas ellas. En 1921, la HIFE inauguró un majestuoso garaje-taller en la avenida Pérez Galdós de Castellón, reorganizando las líneas y ampliando su área de trabajo a Tortosa y Amposta, que se sumaron a las ya existentes de Alcalà-Cantavieja y Castellón-Sant Mateu (HIFE, 1991: 24 y Barreda, 2005). En marzo de 1922 se iniciaron las líneas de Tortosa a Valderrobles y Gandesa, en 1924 a Alcañiz y, posteriormente, de Sant Carles de la Ràpita a Vinaròs, entre otras por las tierras del Ebro y el Bajo Aragón (Viñas, 2005: 7).

Mientras tanto, en Castellón, seguía absorbiendo empresas y líneas: Albocàsser-Benicarló de la empresa Automóviles Albocácer-Benicarló, S.A. (H. de C. 28-9-1922); Castellón-Vistabella de Peñagolosa Automóvil (H. de C. 2-11-1921); Nules-Eslida de Autos Sierra de Espadán, S.A. (BOP<sup>7</sup> 5-3-1923); y Castellón-Cortes de Arenoso de Auto Exprés, S.A. (H. de C. 31-8-1927); pero también inaugurando nuevas, como Castellón-les Useres (BOP 29-2-1924).

En 1926 fallece el Dr. Monferrer, convirtiéndose Gerardo Roig en presidente, que con la tenacidad e inestimable ayuda de otros destacados benasaleses e influyentes veraneantes (Barreda, 2005), consigue no sólo superar las dificultades que el nuevo marco legal suponía, sino consolidarse en una destacadísima primera posición, con diversas concesiones de líneas y el monopolio de la distribución de gasolina. A finales de la década, la euforia por esta excelente posición en el mercado le lleva el 10 de agosto de 1929 a realizar una arriesgada ampliación de capital, pasando de las 75.000 pesetas iniciales a 1.625.000 pesetas, repartidas en 6.500 acciones, que no se pudieron cubrir hasta bien entrados los años 40.

Pero de norte a sur de la provincia un gran número de emprendedores se lanzaron, con más o menos éxito, al negocio del transporte de viajeros por carretera. En Castellón, en 1920, José Soler Oliva compró su primer ómnibus, un GMC con matrícula CAS-83, al que siguieron otros cuatro hasta el año 1929. Los autobuses de Soler explotarán la línea entre Castellón y su Grao hasta los años 60, aprovechando las deficiencias del servicio del tranvía (Peris Torner, 1994: 108-109). La misma línea, pero hasta Borriol, la hará Manuel Garrido, un cartagenero que a finales de los 20 y principios de los 30 montará una empresa con al menos cuatro coches.

En 1920 se crea, a partir de la antigua Hispano Lucenense, la compañía Auto Exprés, que realiza la línea de Castellón a Cortes de Arenoso por l'Alcora

---

<sup>7</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Castellón (BOP).

y Lluçena con un Hispano-Suiza de 18 plazas, al que se añadirán otros tres entre 1921 y 1923. También en la capital José Sorribas, Vicente Fornés, Pedro Casaña, Francisco Albiol, Vicente Aragón y otros empresarios explotaron alguna línea, sin llegar en ningún caso más allá de los años 30.

Otra de las empresas castellanenses con bastante importancia en los años de la preguerra es la de Autobuses Lacorte, S.L., con parada en la calle Ximénez y que en los años 20 explotaba las líneas de Vila-real-Grao de Castellón, Castellón-Nules, Castellón-Moncofa, Castellón-Burriana y Burriana-Valencia, todas ellas con un importante volumen de tráfico, formando una red que, desde Castellón, se articulaba por toda la populosa Plana Baixa y se extendía hasta Valencia, centro regional de referencia por antonomasia. El destacado industrial y comerciante Ezequiel Dávalos, propietario de la compañía, adquirió su primer ómnibus en 1927, ampliando la flota con cuatro más entre 1928 y 1929.

Respecto al resto de la provincia, por multitud de pueblos surgen pequeños empresarios que buscan suerte en el sector. La mayoría de ellos fracasarán a los pocos años e incluso meses, pero otros sobrevivirán hasta el día de hoy. Esta es, por comarcas, una breve reseña de la mayoría de ellos:

En el Baix Maestrat los principales empresarios son Eduardo Torres, de Vinaròs, que se hace con una significativa flota de siete autobuses entre 1920 y 1928, y Francisco Martínez Forés, de Benicarló que comenzó con dos autobuses un proyecto empresarial que continuará hasta los años 60 de la mano de Francisco Martínez Martí, comunicando el eje litoral formado por los municipios de Vinaròs, Benicarló y Peñíscola. También se iniciará en 1922 la sociedad Automóviles Alboçàcer-Benicarló, que con un Hispano-Suiza de 35 plazas enlazaba el primer municipio con su estación férrea más próxima, Benicarló. La empresa sería absorbida por HIFE en 1925. En cuanto a pequeños autónomos, encontramos a Antonio Castell, de Peñíscola, con una efímera concesión Peñíscola-Vinaròs, o a Francisco Fenollosa, de Rossell, que con Virgilio Verge realizaban un servicio diario también a Vinaròs, su estación y puerto de referencia.

En Els Ports y el Alt Maestrat cabe citar a Francisco Traver, de Sant Mateu, con cinco autobuses y la línea Catí-Vinaròs, y a Tomás Martí, de Sorita, con dos ómnibus y un camión-berlina, un tipo de vehículo este último muy particular en esas comarcas en aquella década, que realizaba servicios mixtos de pasajeros y carga hasta Morella, su centro comarcal.

En el Alcalatén, concretamente en Vistabella, en 1921 se crea Peñagolosa-Automóvil, que hace una línea diaria a Castellón por Borriol, la Pobla, Vilafamés, la Barona, la Pelejana y Atzeneta (H. de C. 10-8-1920), comunicando todas estas localidades con la capital provincial y su estación. Como tantas otras, pronto sería absorbida por HIFE.

En el Alto Mijares se encontraba Manuel Macías, de Montanejos, con tres autobuses entre 1922 y 1928, que explotaría la línea con Caudiel hasta 1969, y a Miguel Tusón, de Montán, con un Ford de 14 plazas. Estos servicios permitían comunicar la localidad de Montanejos, estación termal y relevante destino turístico, con su estación férrea más próxima, Caudiel, atravesando la sierra Espina, poniendo de manifiesto que, como afirma Sanchis Deusa (1988:252), ante determinados factores demográficos y económicos, “no hay montañas que no sean salvadas”.

Pero es en Fanzara donde están los humildes inicios de una de las principales compañías de la provincia. Trabajaban por entonces en aquella localidad dos empresarios: por un lado Pascual Guarque, con un Latil de 20 plazas, que hizo que fuera popularmente conocido como “El Dátil” (Pascual, 2002: 465), vendido finalmente a Lacorte en 1928. Por otro, Antonio Furió Agustina, que se dedicaba al transporte con caballerías entre su pueblo, su capital comarcal, Onda y la ciudad de Castellón. En 1924 adquiere un camión-berlina, ampliando la flota en 1926 y 1927 con al menos tres autobuses más, con los que comenzó la línea Argelita-Onda-Castellón. Esta empresa, comúnmente conocida como “El Plátano”, se convertiría en 1953 en la actual Furió, S.L.

En cuanto al Alto Palancia, destacan en Segorbe Heliodoro Gil con dos jardineras de 18 y 24 plazas, matriculadas en 1921, con las que competía con el ferrocarril en la línea Segorbe-Sagunto. También se encontraba Vicente Lafarga, y a un grupo de empresarios formado por Ángel Montaña, Inocencio Montaña, José María Martínez, Rafael Pérez y Narciso Chiva, que en 1927 se asociaron formando la futura sociedad Expreso Segorbina, con unos siete vehículos. Otros emprendedores fueron Manuel Noguera, de Viver, con dos autobuses; Sócrates Martín, de Algimia de Almonacid, Manuel Cortés, de Teresa y Manuel Sánchez, con una línea Gátova-Segorbe. Todos ellos establecieron servicios entre sus respectivas localidades y municipios de tránsito y sus cabezas de partido (Segorbe y Viver) y estaciones de ferrocarril más próximas, extendiéndose posteriormente hasta la ciudad de Valencia, centro de referencia de esa comarca.

En la Plana Alta, exceptuando la capital, de la que ya se ha hablado, dos eran los municipios con empresas del sector, que acabarían conjuntamente constituyendo la que es hoy en día la principal empresa de la provincia: Autos Mediterráneo. El primero de ellos era Vilanova d’Alcolea, donde José Santamaría trabajaba con dos Fiat de 15 plazas desde 1925; el segundo era Cabanes, donde José Cuevas Bellés había recuperado en 1917 la línea de diligencias entre Castellón y Vilanova d’Alcolea. Diez años después, en 1927, visto el empuje de los vehículos automóviles, Cuevas decidió pasarse al transporte motorizado, convenciendo a su padre, Vicente Cuevas Marco, para invertir en el nuevo proyecto (Pascual, 2002:462).

El 17 de mayo de 1927 ambos empresarios constituyeron la sociedad anónima Autos Mediterráneo (AMSA), con los dos ómnibus de José Santamaría, a los que siguieron tres coches más a lo largo de la década (dos Unic y un Saurer, de entre 26 y 32 plazas). El 30 de agosto de aquel mismo año se celebró en el ayuntamiento de Cabanes la Junta General Extraordinaria que nombró el primer Consejo de Administración de AMSA, con José Cuevas de presidente, José Santamaría de vicepresidente, Pascual Soldevila de tesorero y Ezequiel Dávalos de secretario (Pascual, 2002: 462-463). De esta manera comenzaron a prestar dos servicios diarios de ómnibus en la línea Castellón-Vilanova d'Alcolea, por Benicàssim, las Villas, Oropesa y Torreblanca.

Por último, en la Plana Baixa, son muchas las localidades que vieron nacer alguna empresa local durante los años 20, pero sólo una ha llegado hasta nuestros días: Autos Vallduxense (AVSA). Se constituyó el 21 de noviembre de 1921 en la Vall d'Uixó, por iniciativa de Silvestre Segarra, Demetrio García y Vicente Ramón, para implantar una línea de ómnibus entre la Vall d'Uixó y Castellón, Xilxes y Nules (Nabàs, 2016: 38), capital provincial y estaciones de ferrocarril más próximas, respectivamente. El capital inicial fue de 100.000 pesetas, repartidas en acciones de 100 pesetas cada una. Aquel mismo año comenzó a cubrir las líneas con las estaciones de Viver y les Valls, así como la conducción del correo (Pascual, 2002: 468). Para ello disponía de cinco ómnibus Hispano-Suiza, entre ellos uno de 54 plazas, el mayor de la provincia en el momento de su matriculación.

En Burriana se encontraba otra de las, por entonces, principales compañías de la provincia, en activo hasta los años 60. Se trata de la empresa Canós, de Bautista Canós y Salvador Ribes, que realizaba con caballerías la línea Burriana-estación-Nules. En 1927, inició con un Ford de 14 plazas la tracción mecánica en la línea de la estación (H. de C. 31-3-1927), ampliándola hasta el Grao en julio (H. de C: 2-7-1927). Competencia directa de Canós era otro burrianense, Ernesto Cervellera, que acabaría vendiendo su Ford a Canós en 1928 (H. de C. 8-5-1928).

Continuando con el recorrido por la comarca, hay que detenerse en la Vilavella, donde ocurre lo mismo que en otras villas termales como Benassal. La afluencia de agüistas lleva a los propietarios de los balnearios de la localidad a crear servicios de transporte para sus clientes, que los recogen de la estación de ferrocarril más próxima –Nules en este caso– y los conducen hasta sus establecimientos. En esta localidad ya existía a principios de siglo una diligencia que, durante la temporada estival, acercaba a los turistas hasta los balnearios, pero fue a finales de los 20 cuando establecimientos termales como los de Galofre, Orega, Bartrina o Monlleó adquirieron sendos autobuses para el servicio de sus huéspedes.

Otro de los municipios con actividad en el sector del transporte era Eslida, donde se creó en 1922 la sociedad Autos Sierra de Espadán, S.A., para explotar con un Hispano-Suiza de 20 plazas la línea hasta Nules –salida natural a la Plana y al ferrocarril– que poco después pasaría a HIFE. Muy cerca, en Artana, diversos empresarios (José Sorribas, Fuente de Santa Cristina y Manuel Noguera), intentaron establecer servicios hasta la estación de Nules, hasta que en 1927 dicha línea se integró en la de Eslida en una única concesión, adjudicada a HIFE (H. de C. 22-2-1927).

En Vila-real, habría que destacar al empresario José Arrufat, que adquirió entre 1922 y 1923 cinco autobuses Ford y un Berliet, con los que explotó una línea a Castellón hasta 1924. Finalmente, cabe citar a otros autónomos de la comarca como Federico Chidomi de Betxí o Cristóbal Santolaria de Ribesalbes, con las efímeras líneas Apeadero de Betxí-Empalme Cuchareros y Ribesalbes-Onda, respectivamente.

La red de autobuses comenzó así a adquirir su configuración característica, que iría desarrollándose durante la década siguiente y que la definiría hasta el presente. De hecho, si se compara una reconstrucción cartográfica de la red actual con una de finales de los años 20, se observan una serie de similitudes, de modo que son aplicables a aquella época las características que apunta Joan Carles Membrado (Membrado en Chust, 1992: 764-765) y Sanchis Deusa (1988: 252-280). Está marcada esta red por la orografía, la jerarquía e influencia de los núcleos de población, las estaciones de ferrocarril y la ordenación del territorio.

Al norte de Castellón, las líneas forman una malla ortogonal con ejes longitudinales norte-sur, siguiendo los corredores naturales del litoral y los paralelos del interior de Borriol-Sant Mateu, Vilafamés-Albocàsser y, en menor medida, l'Alcora-Atzeneta. Perpendiculares a éstos, se encuentran otros ejes transversales este-oeste de menor recorrido, trazados salvando las rutas montañosas imprescindibles para comunicar unos corredores naturales con los otros. Destacan Vinaròs-Morella, Alcalà-Vilafranca y Castellón-Cortes. Todos ellos sirven para comunicar el interior con la costa y el ferrocarril, siendo las estaciones de Vinaròs, Alcalà y Castellón los destinos y centros de referencia de sus respectivas zonas, más allá de la especial atracción que la capitalidad provincial pueda brindar a Castellón.

En el extremo septentrional, Vinaròs escapa relativamente a la influencia de Castellón y logra configurar en torno a sí una malla de líneas hacia el Baix Maestrat, Els Ports, comarca de la que es salida natural al mar, y el Baix Ebre, ya en Cataluña.

Al sur de la capital, en cambio, las líneas presentan una doble configuración: en la Plana, más poblada y bien servida por el ferrocarril y el tranvía a

vapor, se desarrolla un gran eje Castellón-Valencia que comunica los diferentes municipios de la comarca con la capital provincial, con múltiples itinerarios y frecuencias. En el interior, las líneas se adaptan casi por completo a la red hidrográfica, formando ejes transversales siguiendo las depresiones del Mijares y del Palancia: Argelita-Castellón y Segorbe-Sagunto, junto con Nules-Eslida, que desembocan en el gran eje de la Plana, destacando de nuevo las estaciones de Castellón, Vila-real y Nules como nudos de comunicaciones.

La inexistencia de redes de comunicación entre ambas cuencas era (y es) bien patente, y en esta ausencia se ponen de manifiesto, según Sanchis Deusa (1988: 252), los factores demográficos y económicos, demasiado débiles en esos casos para imponerse a los condicionantes orográficos. De hecho, sólo una línea salvaba (y salva) la cadena montañosa y comunica ambas cuencas: Montanejos-Caudiel, como ya se ha visto. Segorbe, por su parte, se erige en centro de referencia de una comarca que, a su vez, tiende más hacia Valencia que hacia su capital provincial.

Esta configuración, representada en el mapa 3, ya se define a lo largo de los años 20, y se mantiene prácticamente sin modificaciones, como ya se ha apuntado, hasta el día de hoy.

### **~AÑOS 30: CRISIS, CONFLICTIVIDAD SOCIAL Y GUERRA**

Con esta situación, Castellón comenzaba la nueva y convulsa década de los 30 con 308.746 habitantes censados y alrededor de 175 autobuses matriculados, lo que bajaba la media de habitantes por autobús de los más de 12.000 de 1920 a unos escasos 1.764 castellonenses por autobús, muy cerca de los 1.228 del año 2015<sup>8</sup>. Son años de crisis económica, con una bajada significativa de las exportaciones citrícolas y una fuerte recesión que afectó al sector cerámico. Esto condujo a una grave situación social, con más de 23.000 parados en la provincia, un 19% de la población activa, que provocó una serie de enfrentamientos políticos que estallaron de forma terrible con la Guerra Civil de 1936-1939 (Monlleó, en Ortells y Bellés, 1999: 306). Ésta marcó indefectiblemente el futuro del sector del transporte de viajeros, como se verá más adelante.

Pero primero es necesario comentar algunos factores significativos en esta ojeada general a los treinta primeros años de circulación de vehículos automóviles. Como se ha ido mostrando a lo largo del presente artículo, no sólo varía el número de autobuses matriculados a lo largo del tiempo, sino que también lo hacen sus características y fabricantes.

---

<sup>8</sup> Estimación a partir de datos del INE y JPT. Elaboración propia.

Respecto a las primeras, se puede apreciar un aumento progresivo de la capacidad media de los autobuses, fruto de la mejora de los materiales y las técnicas constructivas, de tal manera que, si bien las dos primeras décadas son mayoría los ómnibus con capacidad de entre 10 y 20 pasajeros, en los años 30 ya son los de entre 21 y 35 plazas los mayoritarios, con una presencia testimonial de los de gran capacidad, claramente más numerosos en nuestro parque automovilístico actual.

La otra característica ya mencionada se refiere a los fabricantes de los vehículos. Anteriormente, en el apartado dedicado a la década de los 20, se comentaba la firme competencia de Ford a la hasta entonces todopoderosa Hispano-Suiza, a la que conseguía igualar. En la siguiente década, ambas quedan relegadas junto con otras marcas americanas como GMC o Diamond a la tercera posición, prácticamente empatadas con Dodge, y a muchísima distancia de Chevrolet, que domina totalmente el mercado con un 40% del total de matriculaciones, siendo la preferida tanto para las grandes flotas como para los pequeños autónomos.

Y es que estos últimos todavía son mayoritarios en el sector durante la última década de preguerra. Del total de empresas existentes entre 1930 y 1939, 61 constaban de un solo autobús, una situación porcentualmente idéntica a la de la década anterior. De éstos, la mayoría se iniciaron en la actividad durante los años 20, y todavía permanecen con un sólo vehículo, aunque también en los 30 hay algunos emprendedores que se inician en el sector, a pesar de la suspensión de adjudicaciones de nuevas concesiones y las numerosas disposiciones legislativas que se sucedieron a lo largo de la década.

Como se ha avanzado, la Guerra Civil acabará con todos ellos, de la misma manera que lo hará también con prácticamente todas las empresas con flotas inferiores a los diez coches. En los años 30 destaca el importante crecimiento de HIFE, AVSA, AMSA y Soler, junto con el más tímido de Canós, Furió y Lacorte, siendo esta última la única de las citadas que no acabará la década. De todas ellas, las mayores ampliaciones de flota corresponden a AMSA y, fundamentalmente, a HIFE, que consolida y aumenta su dominio en la provincia.

HIFE, que el año 1929 trasladó finalmente su sede social a Castellón, comenzó la década gestionando catorce líneas en la provincia, a las que habría que añadir las de Tortosa (Viñas, 2005: 11-14). Pero la expansión continuó con la apertura de nuevas líneas y la absorción de otras, como las de Castellón-Burriana, Burriana-Valencia y Vila-real-Grao de Lacorte (1933) y las de Morella-Vinaròs y Catí-Vinaròs de la decana HISUMA, que se integró en HIFE en 1935 (HIFE, 1991: 27). Estas absorciones, junto con otras de pequeños empresarios y las numerosas adquisiciones de material de primera mano, aumentaron la flota de la empresa en cerca de 40 vehículos más.

También en Castellón José Soler Oliva continuaba con la línea del Grao, que el año 30 había mejorado su frecuencia de aproximadamente un coche por hora en 1925 a uno cada 30 minutos (H. de C. 5-7-1930). Para ello, amplió la flota en al menos 7 vehículos, con los que inició también un servicio urbano en la capital en el verano de 1929<sup>9</sup>.

Ezequiel Dávalos, por su parte, continuaba como propietario de Autobuses Lacorte, S.L., que en aquellos años conocería tanto su máxima expansión como su desaparición. A principios de los 30 esta empresa había pasado de explotar la línea de Burriana a abrir nuevas a Almassora, Vila-real y Moncofa, que cubría con los cinco autobuses que adquirió entre 1930 y 1933, año en que vendió sus derechos y material a HIFE por casi medio millón de pesetas (H. de C. 27-7-1933).

Por aquellos años, AMSA trasladó su domicilio social a Castellón (Pascual, 2002: 463). La empresa de José Cuevas llevaba desde principios de la década haciendo líneas a Vinaròs (en competencia con el ferrocarril) y entre Cabanes y la Ribera, además de la original a Vilanova. Precisamente fue ésta una de las compañías en realizar una de las mayores ampliaciones de flota de la provincia con una veintena de adquisiciones, sobre todo durante los primeros años de la década.

Por último, del largo listado de autónomos castellonenses que en los años 20 se iniciaron en este sector, la mayoría acabaron vendiendo sus coches durante los 30, integrándose en empresas mayores o desapareciendo definitivamente con la guerra.

En el Baix Maestrat, la única superviviente fue la de Francisco Martínez Martí, de Benicarló, hasta que en los años 60 fue adquirida por AMSA. Respecto a Els Ports y el Alt Maestrat, se encuentran particulares como Miguel Ferrer, de Portell o Lázaro Polo y José Ripollés de Morella, que matriculan un ómnibus, aunque sólo este último continuará después de la guerra. Pero también surgirán nuevas empresas después de ésta, como la de Delfín Altaba Ferrer, en Portell en 1939.

En el Alto Mijares, la compañía “El Plátano” de Antonio Furió hacía una línea Castellón-Onda-Argelita con dos viajes diarios. A lo largo de los años 20 había ampliado sus actividades con líneas de Onda a Vallat (1925) (BOP 28-8-1925) y Castellón (1927) (H. de C. 29-4-1927), y en los 30 continuó expandiéndose con las líneas a Valencia (1931) (H. de C. 10-12-1931), Sueras (1933) (H. de C. 3-6-1933) o Ayódar (1935) (H. de C. 3-5-1935), adquiriendo nuevos autobuses.

En Villahermosa se creó la empresa Autos Villahermosa, S.A., que prestaba un servicio diario entre esta localidad y Castellón con un Brockway de 24 HP.

<sup>9</sup> H. de C. Junio-julio de 1929 y 1930.

Su gestión fue muy convulsa, disolviéndose en 1939 y transfiriendo la concesión a HIFE. Otros empresarios de la comarca eran Manuel Macías, de Montanejos, que amplió la flota entre 1931 y 1934; y Francisco Navarro, de la Puebla de Arenoso, con un Chevrolet de 15 plazas, con el que explotaba un servicio entre su localidad y Barracas, donde se podía enlazar con el ferrocarril y con la carretera Sagunto-Teruel.

En el Alto Palancia se encuentran referencias de Joaquín Gimeno, de Algimia de Almonacid, concesionario de la línea a Segorbe hasta 1970; de Manuel Romero y Vicente Martínez, de Gátova, y, por supuesto, de la Expreso Segorbina, que matriculó en 1937 un Chevrolet de 21 plazas.

En la Plana Baixa continuaba destacando AVSA, que realizaba en 1930 cinco servicios diarios entre la Vall y Nules, de los cuales dos llegaban hasta Castellón. Esta empresa adquirió entre 1931 y 1936 seis ómnibus, entre otros un Hispano-Suiza de gran capacidad carrozado por Montó, el único de este tipo matriculado en la década. La vallduxense disponía al principio de la guerra de una flota de 11 autobuses, un camión y dos taxis (Nabàs, 2016: 60).

En Burriana, Bautista Canós también amplió la flota en 1931, y lo volvió a hacer en 1939, después de la guerra. También lo hizo Joaquín Ribes en 1931, aunque se deshizo de sus coches el siguiente año. En Artana, Juan Pla hacía desde 1929 un viaje a Castellón tres veces por semana (lunes, miércoles y sábados) con un Chevrolet de 12 plazas, que le fue confiscado al principio de la guerra y no pudo recuperar hasta los años 40, cuando la línea ya había sido integrada en la de Eslida y adjudicada a HIFE.

## **CONCLUSIÓN: UNA HISTORIA DE LA PROVINCIA A TRAVÉS DE SU PARQUE MÓVIL**

Para concluir estas líneas, se propone una manera diferente de analizar los treinta años de historia que intenta perfilar este artículo: hacerlo a través de las matriculaciones de vehículos registradas en la Jefatura Provincial de Tráfico.

Analizando estos datos, se puede observar que el ritmo de matriculaciones experimenta un cambio significativo a partir de 1920. Hasta entonces, el número de vehículos matriculados es muy reducido, y una buena parte de ellos (entre el 30 y el 100% según los años) son autobuses, porcentaje que aún se incrementa más si se cuentan todos los destinados al servicio público. La polarización del mercado es patente: el automóvil es para muchos todavía un artículo de gran lujo, accesible sólo para los bolsillos más opulentos; para otros, una oportunidad de negocio para el transporte. Esta realidad influye también en el perfil de las empresas que se constituyen, donde son mayoría las creadas

por grupos de destacados empresarios de localidades del interior mal comunicadas pero con destacada actividad económica.

A partir de 1920, el ritmo de matriculaciones se dispara, matriculándose sólo aquel año tantos vehículos como toda la década anterior. También aumenta la de autobuses, pero el porcentaje de éstos respecto al total se reduce. Si la década anterior suponían entre un tercio y el total, en los años 20 a penas llegan al 30%. Excepto los años 1926 y 1927, el parque automovilístico provincial no para de crecer. El automóvil se democratiza, y si bien no está todavía al alcance de la mayoría, no es ya un artículo tan exclusivo, y permite a muchos transportistas carreteros dar el paso de la diligencia o tartana al ómnibus o el taxi, multiplicándose así el número de empresas y variando la procedencia social de los empresarios.

Durante la primera mitad de los 30, el número general de matriculaciones desciende, y no se vuelve a recuperar hasta el año 1935, para volver de nuevo a caer con la guerra. En cambio, la de autobuses mantiene un comportamiento más estable, aunque disminuye de los 157 del periodo 1920-1929 a los 89 de esta década. No en vano, el autobús es una inversión y una herramienta de trabajo. Pese a todo, las matriculaciones de autobuses suponen el porcentaje más bajo de todo el periodo, no llegando al 10% del total. Estas altas corresponden, sobre todo, a los empresarios y sociedades ya establecidas y consolidadas desde la década anterior.

La Guerra Civil supone un brutal punto de inflexión, desbaratando el parque móvil y variando la fisonomía del sector en el futuro. Las matriculaciones experimentan un fuerte descenso a partir de 1936, siendo en 1937 cuando tocan fondo, coincidiendo con la mayor crudeza del conflicto en las tierras de la provincia. A partir de 1938, una vez Castellón esté bajo el dominio franquista, el fin de los combates en sus comarcas y la necesidad de rehacer el parque automovilístico, confiscado y destruido durante la guerra, hace que las matriculaciones aumenten tímidamente, alcanzando un ritmo similar al de 1922. También en cuanto al porcentaje de autobuses se vuelve a cifras de principios de los 20, y se pasa de unos valores del 1 o 2% en 1935 y 1936 a constituir el 20% de las matriculaciones durante la guerra.

Y, a diferencia de toda la etapa anterior, ya no son pequeños empresarios los que matriculan la mayoría de autobuses, sino las escasas empresas supervivientes al conflicto. Son entre otras AMSA, AVSA, Furió y, por supuesto, HIFE las que, a partir de 1939, protagonizarán en exclusiva el transporte de viajeros en la provincia. Las únicas bastante poderosas en 1936 para disponer de la estructura y capacidad necesarias para sobrevivir a una guerra que fulminó a las decenas de autónomos, que fueron incapaces de soportar la requisa y destrucción de su medio de vida o de, en el mejor de los casos, recuperarse una vez acabada la guerra.

En comparación con otras provincias, los estudios que hay sobre el tema<sup>10</sup> muestran un panorama bastante similar (Sanchis Deusa, 1988: 282-287), si bien la situación de dominio casi hegemónico de la que HIFE disfrutaba en Castellón es sólo comparable a la que Alsina y Graells ejercía en el sureste andaluz<sup>11</sup>. No en vano, Meliá (1988: 13) situaba a esa empresa como la única del sector, a escala estatal, en los años 30 con un volumen superior al de la Hispano de Fuente En Segures. Por tanto, no es descabellado afirmar que la elevada atomización que caracterizó al sector castellanense durante todo el periodo anterior a la Guerra Civil no sólo fue común al resto de provincias españolas, sino que probablemente fue aún más acentuado en aquéllas, dada la inexistencia de una concesionaria de tanta envergadura como HIFE.

Por otra parte, y como ya se ha tratado anteriormente, la estructura de líneas surgida durante estos primeros treinta años de automoción en la provincia ha mantenido su configuración básica hasta el día de hoy. Aquella red, surgida fundamentalmente de la necesidad de muchos municipios de disponer de una comunicación razonable con sus centros de referencia y, sobre todo, con el ferrocarril, permanece hoy casi invariable, si se exceptúan las prolongaciones y nuevas líneas establecidas en la zona costera a partir de los años 60, como consecuencia del desarrollo turístico. Valorar si aquella red heredada responde realmente a las necesidades actuales es algo que se debe determinar a la hora de plantear cualquier reestructuración del mapa concesional.

## AGRADECIMIENTOS

A la Jefatura Provincial de Tráfico de Castellón, en especial a Juan Salvador Iserte y Pilar González.

---

<sup>10</sup> Cuéllar (2003) sobre el sureste andaluz, Rodríguez y Coronado (2006) sobre Ciudad Real, Sanchis Deusa (1988) sobre la Comunidad Valenciana, o Vert (1994) sobre Girona.

<sup>11</sup> Con 57 líneas repartidas en nueve provincias (Coronado, Rodríguez y Ruiz, 2013, p. 128) frente a las más 30 de HIFE (18 en Castellón y unas 8 en Tortosa, a las que hay que sumar desde 1935 las 6 de Lacorte y las 2 de HISUMA). Esto implica que HIFE arrebatará a Simeón Pastor (La Alcoyana) el segundo puesto en la clasificación nacional de empresas, que ocupaba en los años 20 con once líneas, como afirman Coronado, Rodríguez y Ruiz (2013, p. 128).

## BIBLIOGRAFÍA

- ARBONA, Imprenta (1909): *Almanaque popular. Guía de Castellón y su provincia*, Castellón, Imprenta Arbona.
- ARMENGOT, Imprenta (1921): *Guía comercial de Castellón 1921*, Castellón, Imprenta Armengot.
- BARBERÁ y BASTIDA, Imprenta (1910): *Anuario de la industria y el comercio. Guía de Castellón y su provincia*. Castellón, Imprenta Barberá y Bastida.
- (1913): *Anuario de la industria y el comercio. Guía de Castellón y su provincia*, Castellón, Imprenta Barberá y Bastida.
- BARREDA, P. E. (2005): “Història de la Hispano de Fuente En Segures” [en línea]. Disponible en: [www.geocities.ws/benassal/hife1.htm](http://www.geocities.ws/benassal/hife1.htm) [Consultado el 13-9-2017].
- BELLIDO, M. (1929): *Guía comercial de la provincia de Castellón para 1929*, Castellón, Imprenta Barberá.
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CASTELLÓN, *Boletín Oficial de la Provincia*, (Diferentes números entre 1923 y 1925).
- CORONADO, J.M., RODRÍGUEZ, F. J., y RUIZ, R. (2013): “El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector”, *Revista de Historia Industrial*, 52, 111-137.
- CUÉLLAR, D. (2003): *Los transportes en el sureste andaluz (1850-1950)*, Economía, Empresas y Territorio, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GÓMEZ, M. (2010): *Breve historia administrativa del transporte por carretera*, Madrid, Airlex Ediciones.
- Heraldo de Castellón* (H. de C.), (Diferentes números entre 1909 y 1937).
- HIFE, S.A. (1991): *La Hispano de Fuente En Segures, S.A. 1915-1990*, Barcelona, HIFE.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Demografía y población*. [En línea]. Disponible en: [www.ine.es](http://www.ine.es) [Consultado el 13-9-2017].
- NABÀS, E. (2016): *Un segle d'Autos Vallduxense*, la Vall d'Uixó, Centre d'Estudis Vallers.
- LAGE, M. et al. (2014): *Atlas ilustrado del automóvil en España*, Madrid, Susaeta.
- MALUQUER DE MOTES, J. (2009): “Del caos al cosmos, una nueva serie enlazada del PIB a España entre 1850 y 2000”, *Revista de Economía Aplicada*, 49, 5-45. Disponible en línea en: <http://www.revecap.com/revista/numeros/49/pdf/maluquer.pdf> [Consultado el 13-9-2017].
- MARCO, P. (2016): *Historia del transporte colectivo de viajeros por carretera en la provincia de Castellón*, Castellón, Ayuntamiento de Castellón.
- MAS, Imprenta (1935): *Guía comercial de Castellón de 1935*, Castellón, Imprenta Mas
- (1936): *Guía comercial de Castellón de 1936*, Castellón, Imprenta Mas.
- MHARTIN y GUIX, E. (1900): *Guía Oficial de la provincia de Castellón para 1900*, Castellón, Diputación Provincial de Castellón.
- MELIÀ, C. (1988): “La Hispano de Fuente En Segures”, *Revista Top Comarcas*, 14, 14.

- MEMBRADO, J. C. (1992): “El sector terciario: las áreas de influencia”, en CHUST, M. (dir.), *Historia de Castellón*, Castellón, Editorial Prensa Valenciana, 761-768.
- MONLLEÓ, R. (1999): “Del Sexenio Democrático a la Guerra Civil”, en ORTELLS, V. y BELLÉS, S. (coords.), *La ciudad de Castellón de la Plana*, Castellón, Ayuntamiento de Castellón, 283-313.
- ORTEGA, Imprenta (1925): *Guía comercial de Castellón 1925*, Valencia, Imprenta Ortega (1926): *Guía comercial de Castellón 1926*, Valencia, Imprenta Ortega.
- PASCUAL, F. (2002): *Ayer y hoy en Castellón*, Castellón, Ayuntamiento de Castellón.
- PERIS TORNER, J. (1994): *El tranvía a vapor entre Onda y el Grao de Castellón*, Castellón, Ayuntamiento de Castellón.
- RODRÍGUEZ, F.J., y CORONADO, J. M. (2006): “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 MUÑOZ RUBIO, M. et al. (eds.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- SÁNCHEZ, J. (1988), “Del viajar por tierras de Castellón en otros tiempos” en *Castelló Festa Plena*, 4-15.
- SANCHIS DEUSA, M.C. (1988): *El Transporte en el País Valenciano: carreteras y ferrocarriles*. Departament de Geografia. Universitat de València.
- SARTHOU, C. (1987): *Geografía General del Reino de Valencia – Provincia de Castellón*, (edición facsímil del original de 1913), Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Castellón.
- TIRIS (1930): *Guía Tiris de la provincia de Castellón 1930*, Valencia, Tiris.
- VERT i PLANAS, J. (1994): *Els transports a Girona: història dels tartaners, ordinaris i empreses de transport de viatgers a la província*, Museu del Montgrí i del Baix Ter, Torroella de Montgrí.
- VIÑAS, E. (2005): “Historia de la compañía Hispano Fuente En Segures en Tortosa” [en línea]. Disponible en: <http://www.enriquevinas.com/Llibres%20publicats/historia%20hife/files/hife.pdf> [Consultado el 13-9-2017].

Mapa 1. Servicios de diligencias en 1900.



Fuente: Mhartin y Guix (1900). Elaboración propia.

Mapa 2. Líneas de diligencias (en negro) y autobuses (en gris) en 1910.



Fuente: Barberá y Bastida (1910). Elaboración propia.

Mapa 3. Líneas de autobuses en 1929.

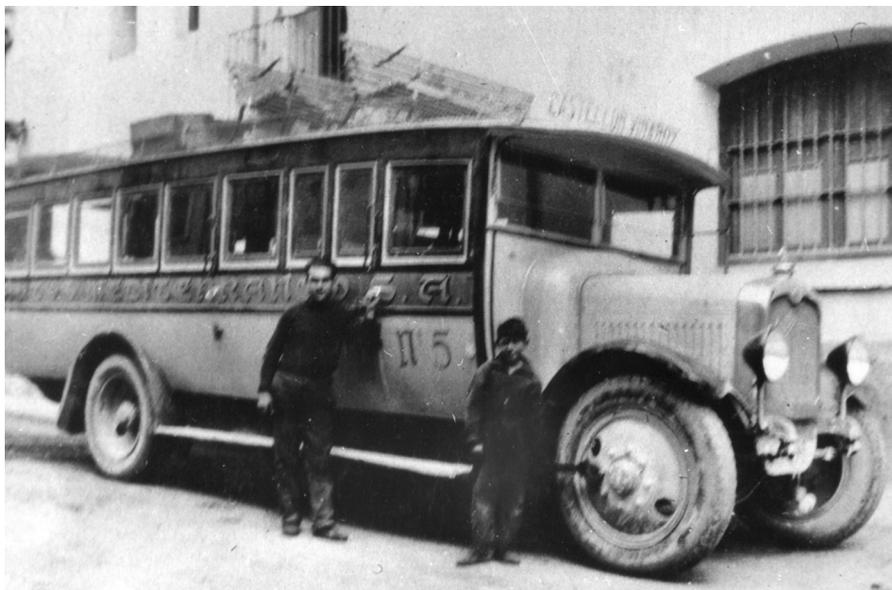


Fuente: Bellido (1929). Elaboración propia.

Mapa 4. Líneas de autobuses en 1936.



Fuente: Mas (1936). Elaboración propia.



Autos Mediterráneo n° 5. Año c. 1929. Archivo AMSA.



José Cuevas posa junto al Bedford n° 15 de Autos Mediterráneo. Año c. 1933. Archivo AMSA.



Hispano-Suiza 30/40 HP, coche nº 1 de Autos Vallduxense. Archivo AVSA.



Coche de la línea Segorbe-Valencia, de la Expreso Segorbina. Colección Amparo Marín.



Colonia de niños de la Beneficencia en Eslida, año 1934. Al fondo, el coche nº 10 de HIFE. AHMC.



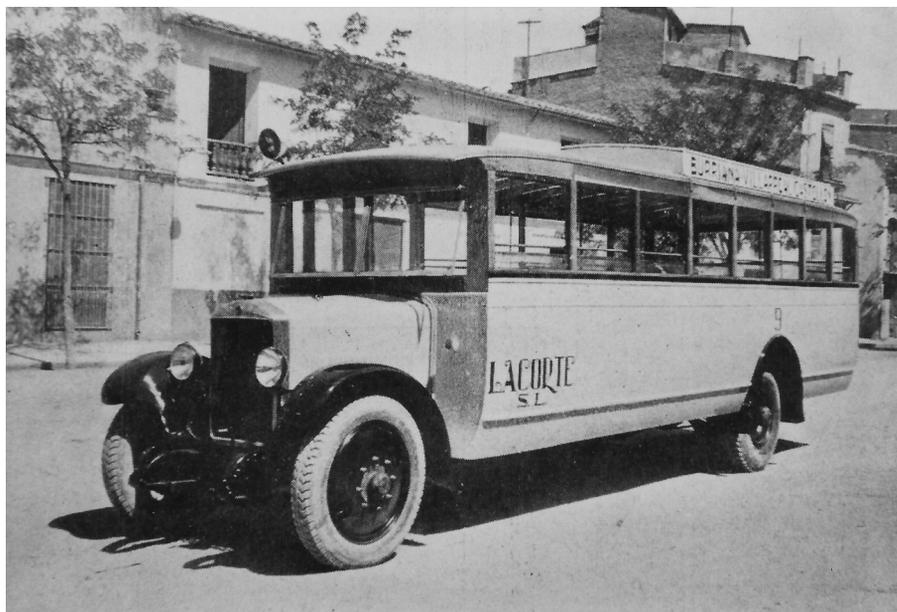
Hispano-Suiza nº 44 de HIFE. Año 1928. Archivo HIFE.



Hispano-Suiza T69, nº 53 de HIFE, en la Puerta del Sol de Castellón en 1936. Archivo HIFE.



Autobús Henschel de 33 plazas de 1935, con puesto de conducción avanzada. Nótese en el portaequipajes la rotulación de la Compañía del Norte, concesionaria de la línea Castellón-Valencia en virtud del decreto de 19 de julio de 1934. Archivo HIFE.



Coche nº 9 de Lacorte, asignado a la línea Castellón-Vila-real-Burriana. Archivo Sucine.