

Os trolebuses a Marín e Lárez

Avelino Garrido Monteagudo

O trolebús é un medio de transporte colectivo de viaxeiros, de tracción eléctrica como o tranvía, pero con rodas de goma como o autobús, do que se diferencia exteriormente por levar no teito dous troles ou pértegas enganchadas a un tendido eléctrico. Pontevedra foi a terceira cidade de España en incorporar este innovador servizo, despois de Bilbao e Barcelona, e a primeira de Galicia, cinco anos antes que A Coruña.



Balán, o home orquestra, nunha das actuacións no trole de Marín.

Os outros proxectos galegos de trolebuses nunca estiveron en servizo. A finais dos anos cincuenta volveuse sobre a idea de Massó de prolongar a liña de Marín, agora con trolebuses, ata Seixo, Bueu e Cangas, pero non se levou a cabo nin tan sequera ata a primeira localidade, aínda que se pensou niso. Na década dos sesenta fálase de establecer unha liña desde Pontevedra a Sanxenxo e outra a Bora que nunca pasaron de ser unha idea. Vigo tivo un proxecto para implantar trolebuses que tampouco chegou a poñerse en servizo, malia mercar varios deles en 1960, algúns dos cales serviron para pezas de reposto aos trolebuses de Pontevedra e o resto vendéronse para A Coruña. Incluso houbo liñas de trolebuses que tiveron concesión oficial que tampouco chegaron a funcionar. É o caso de Ferrol, Santiago e Vilagarcía (liña Carril-Cambados), esta última tamén mercara trolebuses que despois foron vendidos á Coruña.

Durante máis de corenta e cinco anos, rúas de Pontevedra e Marín foron testemuñas da andaina dos "troles", que así se chamaban popularmente, cheos de anécdotas das que non podemos deixar de citar algunhas. John Balan, *showman de Seixo*, situado na

parte traseira do vehículo, divertía os viaxeiros de Marín coas súas intervencións. Tamén Manilo, persoa de verba fácil, animaba os seareiros do servizo das once da noite, último "trole" que saía para Lárez, coa súa linguaxe desenfadada. O noso trolebús forma parte da historia do cine coa película "Botón de Ancla", rodada en Marín, onde aparece en varias escenas. Pero se cadra, foi máis significativo o caso de Eduardo Dapena Lis, *Cholo*, que compatibilizou, durante varios anos, conducir trolebuses con xogar ao fútbol na primeira división, sendo capitán do Pontevedra C.F. na época "*Hai que roela*".

A empresa "Tranvía Eléctrico de Pontevedra (no sucesivo TEP), que puxera en circulación a liña de tranvías eléctricos Lárez-Pontevedra-Marín, foi a encargada de substituír estes polos populares trolebuses que, malia certas carencias, foron apreciados polos usuarios, cabéndolles a honra de seren os últimos de España en prestar servizo, desprazados por autobuses.

De tranvías a trolebuses

Na memoria de 1939 de TEP, ponse en coñecemento dos accionistas, que debido á intervención que se vai

a realizar na estrada de Pontevedra a Cangas por Marín, Obras Públicas obriga a esta empresa a levantar as vías do tranvía nese treito, para adaptalas ás novas curvas, peraltes e cambios de rasante, resultantes da mellora daquela vía. Despois, tería que volver asentalas. Estas tarefas levarían á compañía a realizar un gasto que sería difícil de asumir debido á mala situación económica e industrial que estaba sufrindo o país naqueles anos, que mesmo impedían facer un correcto mantemento de liñas eléctricas e vehículos. Daquela, expónse que se estude a opción de transformar o servizo de tranvías en trolebuses (Memoria de 1939. Arquivo TEP)

O 11 de outubro de 1940, publícase a lei de concesión administrativa de liñas de trolebuses. Paso seguinte, TEP, sendo presidente Agustín Nores Patiño, solicita a transformación do tranvía eléctrico en trolebuses, baixo proxecto dos enxeñeiros Félix Cabello e Vicente Riestra. Por orde ministerial de 28 de maio de 1941, TEP foi autorizada para levantar a vía do tranvía e a establecer un servizo de autobuses con carácter provisional, ata que se resolva a petición antes referida. O tranvía estaría funcionando normalmente ata o 16 de xuño de 1941, que se interrompía en Lourizán, complementándose desde aquí ata Marín con dous autobuses alugados. Non temos noticia do que pasou coa liña de Lárez, pero pensamos que deben correr a mesma sorte. O material retirado venderíase á compañía de tranvías de Vigo, que era a única que se comprometía a levalo na súa totalidade, xa que o ancho de vía era o mesmo en ambos casos. Cos ingresos recibidos por estas vendas, TEP podería comezar a xestionar a compra de autobuses, trolebuses e outro material.

A chegada dos primeiros trolebuses.

Os anos 1940 e 1941 foron difíciles para TEP, pois escaseaban os materiais no mercado. Non había cubertas para os autobuses que se pretendían carrozar, faltaban lubricantes e escaseaban as caldeiras e o carbón para os gasóxenos; ademais establecéronse cotas para adquirir combustible, non era fácil atopar no mercado pneumáticos, nin cobre para a montaxe dos tendidos eléctricos dos trolebuses. Con todo, a compañía comprou catro chasis de autobús, que correspondían ás matrículas: BU-2888, BI-13314, C-3563, O-9131, que serían carrozados e equipados nos propios talleres de Lourizán e adaptados ao sistema de tracción mediante gasóxeno. Estes autobuses substituirían os dous alugados, a partir do 15 de setembro de 1941.



Carrozado dos primeiros trolebuses, nos talleres de TEP. Archivo APSA.

Nun principio, TEP creu que podería adquirir os trolebuses en España, pero axiña se decatou de que, debido ás dificultades polas que pasaba o país, derivadas da guerra civil, non se cumprirían os prazos prometidos ao Ministerio, polo que opta por poñerse en contacto cunha compañía inglesa para a adquisición de seis chasis Leyland, co seu correspondente equipo eléctrico, para carrozalos nos talleres

de Cocheiras da propia empresa. Con todo, esta solución non estivo exenta de atrancos, o principal deles é que Inglaterra, inmersa en plena II Guerra Mundial, tiña problemas para exportar, en especial a España por ter un goberno franquista pro-nazi, mentres ela loitaba no bando aliado, chegando incluso a considerar os trolebuses como material de guerra. Nas memorias de TEP méncionanse, ademais, as dificultades do transporte marítimo naquel momento



Inauguración da liña de trolebuses Pontevedra- Marín. Archivo APSA.

Ademais, o goberno español non facilitaba as importacións, debido á instauración da autarquía, aos problemas arancelarios e ao INI, que estaba creando un trolebús de fabricación española, o Pegaso Z-501, un modelo fabricado pola compañía ENASA que, no ano 1951, vendeuse baixo a marca Pegaso, cuxos elementos de carrocería eran fabricados por Carde e Escoriaza ou por MACOSA. Para axilizar compra a Inglaterra, a compañía tivo que recorrer á mediación do ministro da Mariña, Salvador Moreno, de Francisco Javier Sánchez Cantón e do Duque de Alba, embaixador de España en Londres, que apoiaron a operación.

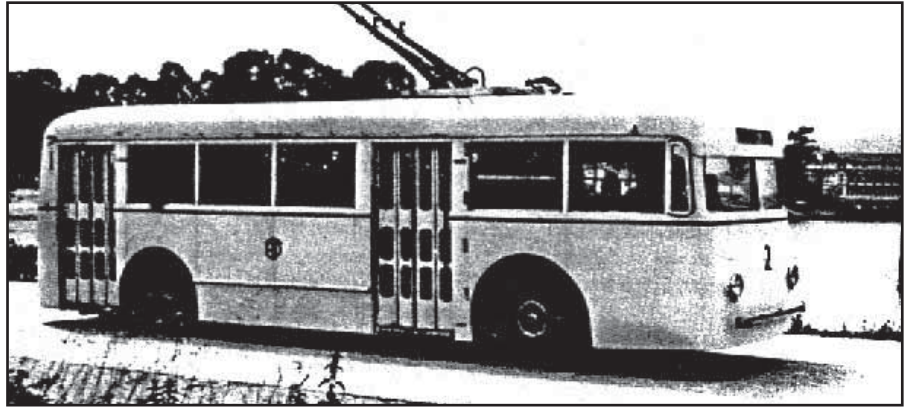
A comezos de 1943, chegan de Inglaterra os dous primeiros chasis dos seis pedidos. O seu valor era de 200.000 pts, postos no porto

de Marín, ao que se lles engadirían 90.000 pts dos custes de carrozalos e adaptación á circulación pola dereita, pois en Inglaterra circúlase pola esquerda, transformacións que se realizaron nos talleres de TEP. Eran de cor branca e foron coñecidos popularmente polos "chinos" porque era crenza xeral, nunca documentada, que nun principio estaban destinados á cidade chinesa de Cantón.

Inauguración do servizo a Marín

Fixo falta empeño da compañía e esforzo do persoal para que o 15 de decembro de 1943 se inaugurase o servizo de trolebuses de Pontevedra a Marín (liña 2) cos dous únicos vehículos con que contaba a empresa naquel momento. No acto, celebrado nas cocheiras de Lourizán, estaban presentes o enxeñeiro xefe de Obras Públicas da provincia, D. Antonio Fernández Zarza, o enxeñeiro de camiños D. Luis Ponce de León y Cabello, o presidente do Consello de Administración de TEP, D. Agustín Nores Patiño e o Conselleiro-Xerente da sociedade, Alberto Durán Gómez.

A frecuencia de saída dos "troles" era de 15 minutos e tardaban en facer o traxecto completo (8 km)



Trolebus n° 1 e 2 cos que se iniciou o servizo Pontevedra- Marín. (Fontes: Arquivo APSA e Fraga Rodríguez, X : Pontevedra-Vigo:Tranvías e Trolebus (1889-1989) ed. Espiral Maior. A Coruña, 2000.

arredor de 20 minutos. Circulaban a 30/40 km/h, aínda que teoricamente puidesen alcanzar os 60. O billete custaba 60 céntimos de peseta.

Houberon pasar case tres anos desde esta inauguración para que o BOE de 9 de febreiro de 1946, publicase a autorización definitiva que permitía que TEP transformase o servizo de tranvías en trolebus, prorrogándolle, de paso, a autorización 20 anos máis enriba da concesión do tranvía, co que esta chegaba así ao ano 2007.

Nos meses de maio e xuño de 1944, puxéronse en funcionamento os vehículos 3 e 4 respectivamente e, ao ano seguinte, remátanse de adaptar os últimos "chinos", que levaban os números 5 e 6. Pero o servizo a Lérez continuaba realizándoo un autobús, porque non se acaba de ampliar a ponte do Burgo e porque naqueles momentos seguíase a padecer a economía da posguerra con problemas de abastecemento de materiais, como rodas (as cubertas e pneumáticos que se conseguen son de moi mala calidade) e cobre para rematar o tendido da liña. Os cortes de subministración eléctrica son outro dos grandes problemas que condicionan o servizo nestes anos, aos que habería que engadir a forte seca habida en Pontevedra no verán do ano 1946, que produciu a falta de auga para mover o xerador eléctrico, polo que se comeza a xestionar a compra dun grupo eléctrico en Suíza para axudar ao existente.

Malia as dificultades do momento, o número de viaxeiros aumenta o que permite que TEP adquira, arredor de 1948, catro novos chasis de trolebús en Inglaterra. Adáptanse nos talleres da compañía facéndoos algo máis longos que os anteriores, pónlles as portas á dereita, (entrada por atrás e saída polo medio), pero seguían a conservar o volante á dereita. En 1955, póñense en circulación, tres deles cos números 7, 8 e 9. Ao mesmo tempo, repáranse os existentes, polo que TEP ten traballando na rúa nove trolebus, sendo de destacar que o número 1 leva rodado millón de km.

A liña de Lérez e prolongacións

No BOE de 12 de xaneiro de 1950 José María Fernández Ladreda, daquela ministro de Obras Públicas, publica o Decreto Lei de 09/12/1949 onde se pon en vigor o último regulamento, ata o momento, de transportes. Esta normativa, xuntamente co acondicionamento e apertura de novas estradas e a necesidade de transporte en moitas localidades (o ferrocarril no atende a todas) propicia que as empresas, algunhas recentes, formulen novas solicitudes de servizos de transportes de viaxeiros. No caso de Pontevedra, o industrial do lugar de Mourente, Jesús Alén Maceira, presenta o 17/06/1953, na Xefatura de Transportes o primeiro proxecto que se coñece de "cercañas a la ciudad de

Pontevedra". Entre os distintos percorridos que se expoñen está o establecemento dun servizo de liña regular



Trolebús da liña de Lérez na praza de España.

entre Xeve e Pontevedra cos seus distintos anexos, que discorrería polo Empalme de Lérez ata Pontevedra.

Este feito obriga a TEP a preocuparse pola liña de trolebus a Lérez. Daquela, intensifícase as negociacións co concello para a modernización da ponte do Burgo. A histórica ponte, cuxo ancho non permitía o cruce de dous vehículos grandes, experimenta, durante os anos 1953 e 1954, a máis importante reforma de todos os tempos (refórzase a estrutura, anchéase a calzada a dous carrís e incorpóranse beirarrúas). Esta substancial mellora vai permitir a circulación do trolebús a Lérez. O tendido desta liña sofre unha variación na cidade pola reorganización do tráfico local. Bifurcábase na praza de España, percorrendo á ida a rúa Riestra

para enlazar coa rede de Marín na praza de San Xosé e de aquí á estación do ferrocarril. A volta realizárase por Andrés Muruais, Peregrina e Michelena para unirse de novo na praza de España. A liña de trolebuses de Lérez (liña 1) entra en funcionamento o 7 de xaneiro de 1955. Completábanse, así, con trolebuses a que noutrora fora a liña de tranvías Lérez-Marín.

TEP tamén se ocupou da ampliación desta liña. Había que facelo polo menos, ata A Ferreira para non perder os dereitos da concesión que tiña adxudicados para tranvía desde 1925, aínda que nunca entrara en servizo. Ademais, estaba o incentivo de que se establecera unha nova fábrica na zona, a Cros, que se inauguraría en Campañó en 1954, co que se prevía mover viaxeiros, neste caso obreiros, necesarios para a construción dos edificios, así como dos que irían a traballar á citada fábrica unha vez inaugurada.

Daquela, o treito entre o Empalme de Lérez e A Ferreira pónse en servizo o 6 de maio de 1957, significando un lixeiro aumento de viaxeiros, o que anima á compañía a prolongar o servizo ata Alba, para así atraer os veciños das zonas de Cerponzóns,

Alba e Campañó a usar este medio de transporte. Esta última ampliación entrará en funcionamento o día 9 de xuño de 1962. Con ela, a subestación de electricidade existente, Oerliconde 500 kw, non mantiña a potencia necesaria para chegar á cabeceira da liña, nin para aumentar a frecuencia do servizo de trolebuses. Así que houbo que adquirir unha subestación de rectificadores a vapor de mercurio G.E.C, de 1000 kw (II Libro de Actas. Arquivo APSA) que se poñería en funcionamento o 22/03/1963, para evitar problemas como o ocorrido na mañá do 26 de abril de 1963 na que o servizo non se puido iniciar ata as 10 h. motivado polo frío da noite e o mal acendido do antigo rectificador.

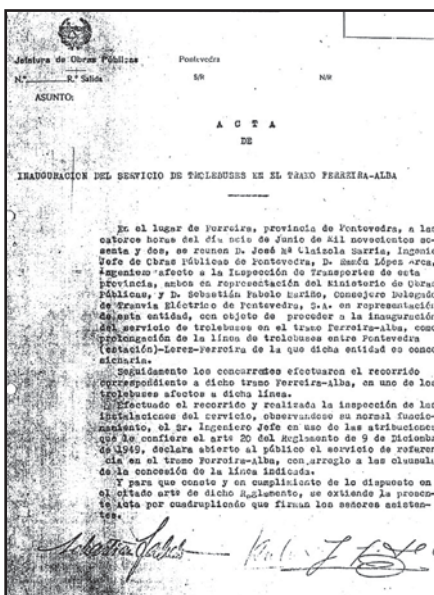
Os "troles" de dous pisos e os adquiridos en Valencia

Aínda que pareza raro, en 1960, continúan os problemas para adquirir material para o mantemento dos trolebuses. Nestes momentos, importar un eixo traseiro coa súa diferencial, sen rodas, custa 283,000 pts. mentres que nos anos corenta custaba 200,000 pts, Outro exemplo son os equipos eléctricos: os primeiros que se compraron custaban 1,770 libras,

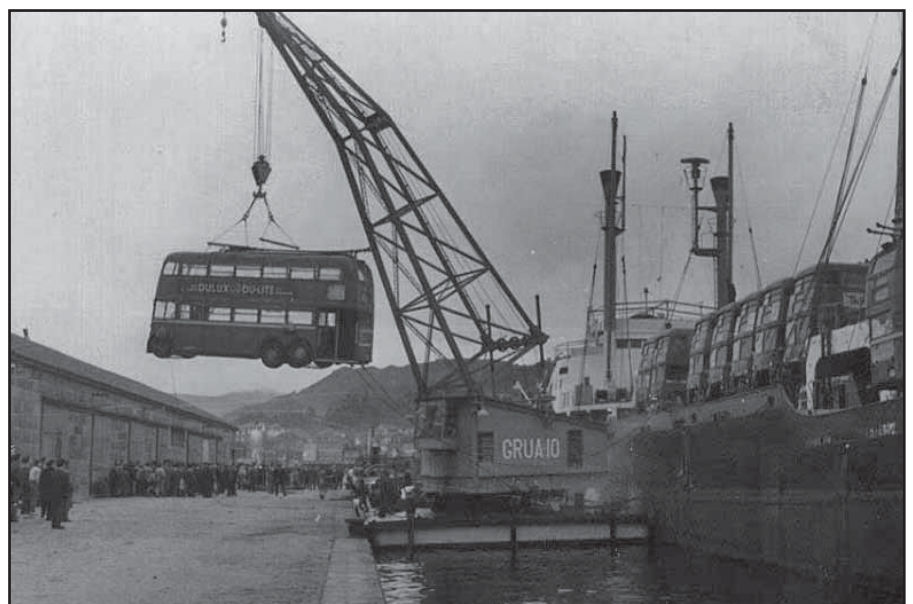
pero neste momento custan 3,213 libras. Reparar trolebuses resulta caro, polo que parece mellor adquirir vehículos usados, aínda que se utilicen algúns para pezas de reposto.

De aí que todas as compañías de trolebuses de España pónense en coordinación e inician negociacións coa compañía British United Traction que é filial da Leyland e da General Electric Company de Inglaterra (nas que fai influencia o daquela alcalde de Pontevedra, Filgueira Valverde), para mercar trolebuses. Finalmente, TEP adquire á London Transport Executive 12 unidades de dous pisos (BUT,Q1) de segunda man, que chegan ao porto de Marín o 25 de febreiro de 1961, na motonave alemá Ana Oldeford, no medio de gran expectación popular. O prezo era de 250,000 pts cada un, ao que hai que engadir os gastos das distintas modificacións para adaptalos á normativa española. Son numerados do 101 ao 108, quedando os restantes para pezas.

Como aumenta a frecuencia dos servizos e comeza a afluencia de xente á praia de Placeres, parcialmente recuperada, axiña se pon en circulación os tres primeiro vehículos e, en



Acta de inauguración, en 1962, do servizo de trolebuses Ferreira-Alba. Arquivo APSA.



Descarga de trolebuses BUT, de dous pisos, no porto de Marín. A motonave alemá Ana Oldeford chegara a este porto 25 de febreiro de 1961 con 12 unidades.



Trolebús BUT, chasis 8168, motor 3496. Transformado con portas á dereita e subida de viaxeiros por detrás do condutor. O piso superior, tras a reforma, contaba con 40 prazas sentadas. Arquivo APSA.

1963, saen á circulación dous novos trolebuses de dous pisos dotados de portas automáticas de entrada e situando a subida ao piso superior detrás do condutor, que levan os números 104 e 105.

Pero estes vehículos de dous pisos, que foron a admiración de propios e estraños, no cumpriron coas expectativas que se puxeran neles. O percorrido polo que circulaban non era o máis propicio para este tipo de carrocería, pois son pouco manexables nas curvas pronunciadas, no interior da cidade e nos peraltes da estrada e provocan frecuentes roturas de béstas, así como outros estragos. Daquela, proxéctase transformalos de dous a un piso, alargarlles o chasis e colocar o condutor do lado esquerdo para que lle sexa fácil realizar o cobro dos billetes, operacións que se farían nos propios talleres da empresa. Con todo, o 30 de xullo de 1964 véndense á compañía da Coruña catro destes trolebuses polo prezo de 912.302 pts, Quedan así nas cocheiras catorce vehículos en servizo e tres dispoñibles para pezas (II Libro de Actas. Arquivo APSA).

Non cesan as dificultades para adquirir repostos e outros materiais de mantemento dos trolebuses. Segundo o Libro Diario de T.E.P, no ano 1975 contabilízanse varias viaxes do presidente e do xerente da compañía, Miguel Otero e

Alfredo Toranzo respectivamente, a Valencia; estas visitas teñen a finalidade de comprar material, xa que se estaba desmantelando a compañía SALTUV, cuxo material xa prestara servizo en Barceloa, aínda que tamén era orixinario de Londres. Mércanse doce trolebuses, cuxo prezo sería de 83,600 pts cada un. Eran modelo BUT 6R (British UnitedTraction), carrocería Macosa e equipo eléctrico Maquitrans. A maiores adquiriuse unha grúa, un camión para o mantemento do tendido e fío de cobre. Tamén se fixeron viaxes a outras cidades en busca de recambios. Proba disto son as contabilidades de xuño de 1977, onde consta que a "Transportes Urbanos de Zaragoza" adquireselle unha subcentral de silicio e material para os trolebuses; á compañía de trolebuses Santander-Astillero, S.A, tres motores para trolebuses e a Tranvía Eléctrico de Vigo recambios para trolebuses, procedentes dos que mercara e nunca utilizara.

A partir deste momento, temos problemas para facerlle un seguimento aos distintos coches. Tras consultar varias publicacións fotográficas, cremos, que cando se foron poñendo en servizo "os valencianos", fóronse retirando os de dous pisos, copiando o seu número de referencia para os recentes. Nos anos 80, cando os trolebuses se substitúen por autobuses, TEP contaba con 14 trolebuses

que estaban numerados do 1 ao 9 e do 101 ao 105.

Imos rematar este lixeiro percorrido polos trolebuses que transportaron a tantos viaxeiros referíndonos á curiosa historia do trolebús BUT, identificado en Pontevedra co número 102. Este vehículo circulara algúns anos en Londres. O seu chasis e motor foi adquirido, en 1956, por Tranvías de Barcelona, xunto co vinte e seis máis. Tras ser carrozado en Macosa, rodou na cidade condal durante seis anos como trolebús de dous pisos e catro máis, convertido nun só piso. Cando Barcelona suprime os trolebuses (1968), véndeo, nun lote de vinte e catro, para a cidade de Valencia onde rodou ata 1976, ano en que se suprime o servizo. Daquela, TEP adquireo con outros dezaseis, para circular aquí durante trece anos máis. A maior parte dos seus compañeiros despézanse, pero o 102 quedou abandonado nas cocheiras de Lourizán ata que, en 1992 foi trasladado de novo a Barcelona, onde se garda como unha peza de museo nas cocheiras da Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona.

Servizos con autobús

Xa apuntamos que, en tanto non se puxeron a funcionar os trolebuses, realizouse o servizo con autobuses. Na liña de Marín só rodaron durante algo máis de dous anos, pero na de Lézec circularían ata 1955. Precisamente



Autobús nº 3 de TEP. No ano 1949 adquirese na Aduana de Vigo un bastidor GMC denominado "de Guerra" con un chasis CCKW353270578-A2 e motor 270359020 de 6 cil y 26 HP, con capacidade para 150l de gasolina. Será carrozado nos talleres de T.E.P para transportar 23 prazas sentadas e dúas plataformas de 14 persoas cada unha. Poñerase en servizo o 30 de setembro de 1950 coa matrícula PO-6939 para la liña 1. Arquivo APSA.

para esta liña, e empresa adquire, en 1949, na Aduana de Vigo o bastidor dun camión da II Guerra Mundial, un G.M.C, denominado "de guerra" cun chasis CCKW353270578-A2 e motor 270359020, de 6 cil e 26 HP, con capacidade para 150 l. de gasolina. Será adaptado nos talleres de T.E.P para autobús, con 23 prazas sentadas e dúas plataformas con capacidade para 14 persoas cada unha. Identificado co número 3, poñerase en servizo o 30 de setembro de 1950 coa matrícula PO-6939.

Este vehículo circulou ata 1965, data en que foi substituído por un Barreiros AEC, de 105 cv e con carrocería Castro de Vilagarcía (PO-33,396). Non obstante déuselle diferente destino. Agora sería empregado para os numerosos reforzos que había que realizar os domingos, días de feira, festas de gran concorrencia (a Peregrina, san Bieito...) e para as excursións do Colexio de Praceres .

O servizo de Pontevedra a Marín pola Lonxa, malia a ter concesión de trolebús desde 1943, sempre se realizou con autobuses. Nos anos oitenta realizaban este servizo dous coches Pegaso Comet 5062-B, matrículas PO-2753-F e PO-2754-F respectivamente, de 62 prazas cada un.

En 1966, TEP adquire un autobús na carrocería Castrosúa S.L. de Vilagarcía, con bastidor Saeta-75(PO-45,320), por 383.000 pts. Este vehículo será destinado ao transporte de viaxeiros desde a antiga estación de ferrocarril de Pontevedra á nova estación situada na Parada. Nos anos 80 adquirense dous camiós torre para o engrase e reparación do tendido un PO-9559 – B e V- 105.143.

O fluxo de usuarios

No primeiro ano que comezaron a funcionar os "troles", TEP transportou 1.375.840 viaxeiros e os vehículos utilizados percorreron 334.940 km. (incluímos os servizos con autobuses). O camiño emprendido ten éxito xa que, en 1950, os viaxeiros ascenden a 2,087,739 e os vehículos rodan 415,139 km. As previsións de cara a un futuro inmediato son optimistas. A inauguración da fábrica de fertilizantes Cros (1954) e a prolongación da liña 1 ata A Ferreira (1957) incrementaría o número de viaxeiros. Con todo, ao construírse a nova estrada de beiramar entre Pontevedra e Marín, deixará inservibles as praias de Pontemuíños e Lourizán o que creará unha diminución no tráfico de viaxeiros no verán. E, aínda que

a compañía se pon en contacto co concello de Pontevedra solicitándolle o acondicionamento da referida praia, este alega que, nese momento, a cidade ten outras necesidades.

Outra perspectiva favorable para TEP foi a instalación de Celulosas en Lourizán. Máis dunha vez figura este tema nas memorias anuais da empresa. En 1957, o presidente manifesta a esperanza, de que coa construción da industria que se vai instalar en Lourizán aliviaríase a caída de viaxeiros derivada do mal estado das praias e da crise pesqueira que veñen sufrindo nos portos, entre eles os de Marín. Ao ano seguinte, a memoria recolle que a instalación dunha " gran fábrica en Lourizán", por un presuposto de 600,000,000 de pesetas, orixinará a construción de barriadas para os obreiros, significando o aumento do tráfico de viaxeiros entre Pontevedra e Marín. En 1960, o presidente, volve referirse ao proxecto, concretando que Celulosas promoverá un poboado de 100 vivendas en Pontemuíños, o que supoñería a posibilidade de ampliar o servizo entre dito poboado e a praza de abastos de Pontevedra.

A finais da década dos 50, remata a crise pesqueira que tamén afectara ao porto de Marín, pero os barcos e consignatarios xa buscaran outros portos con outras vantaxes (venta de peixe e outras facilidades), o que frea a industria conserveira e provoca a caída de movemento das mercancías e viaxeiros na lonxa de Estribela. Ademais, a empresa Transportes La Unión comeza a realizar servizos ás praias de Mogor e Aguete, levando viaxeiros que acudían a Praceres, na que Celulosas realizara un vertido que contaminou completamente a praia. A pesar do dito, aumentan os viaxeiros motivado, segundo o presidente da compañía, pola industrialización que se está producindo tanto

en Pontevedra como en Marín, destacando o establecemento no porto de Estribela de depósitos de combustible de Campsa para repostaxe de barcos.

En 1960, hai traballando en TEP nove trolebuses que transportan 3,000,000 de viaxeiros, que aumentan lixeiramente ao ampliarse a liña a Alba (1962), pois, como dixemos, vai captar usuarios das parroquias limitrofes. Pero, nesta mesma década, comezan a baixar os viaxeiros da liña 1 e de Praceres. Temos que recordar que as liñas do tranvía a vapor, tranvía eléctrico e trolebús a Marín, naceron para incentivar o movemento de viaxeiros e mercaderías entre o porto de Marín e a estación de ferrocarril de Pontevedra. O traslado desta á Parda (II Libro de Actas. Arquivo APSA) marcará un antes e un despois na traxectoria de transporte en TEP, aínda que a empresa pon un servizo de autobuses entre a vella e a nova estacións con unha gran afluencia de pasaxeiros. Outro factor desfavorable é a aparición de Autobuses de Pontevedra S.L. que está adquirindo itinerarios pola periferia de Pontevedra que nun futuro próximo afectarán á área de influencia de TEP. Un exemplo que amosa o presidente é o dos veciños de Verducido que ata hai pouco utilizaban a liña de Alba e agora, tras coincidir no traxecto coa citada empresa, xa non viaxan con TEP.

O ano 1968 segue aumentando o movemento de viaxeiros pero non coa porcentaxe de anos anteriores, isto débese en maior parte ao aumento do parque de automóbiles particulares que incluso collen pasaxeiros nas paradas do trolebús. Ademais, empresas como Celulosas e Cros levan os seus obreiros en autobuses particulares, péchanse os mercados de abastos de Pontevedra e Marín os domingos, e melloran as salas de cine e espectáculos en Marín (II Libro de Actas. Arquivo APSA), polo que os fins de semana

diminúen os viaxeiros. A empresa ten menos ingresos e, a pesar de que aumentan os gastos na seguridade social, non pode incrementar as tarifas pola entrada en vigor do Decreto Ley de 27 de novembro de 1967 que prohibe tal aumento.

As cousas deberon ir a peor, pois no ano 1969, a compañía dá, por primeira vez, un resultado negativo nos seus balances. Ademais dos factores antes apuntados, a empresa Transportes La Unión, queda liberada da prohibición de tráfico de viaxeiros entre Marín e Pontevedra, aumentando así as expedicións e, aínda que o billete de TEP é de menor importe, os usuarios prefiren o outro medio de transporte porque chega antes ao destino. As perdas son cuantiosas, segundo a memoria deste ano, pero non só en TEP senón nas compañías de Barcelona, Madrid, Valencia e incluso Londres. Por outra banda, en TEP entra certo pesimismo ao verse no espello da compañía de tranvías de Vigo, que desaparece cando o concello de aquela cidade establece, por concesión municipal, as liñas urbanas de autobuses coa aparición de VITRASA.

Como dato curioso, podemos dicir que os días de maior afluencia de viaxeiros eran as festividades de san Bieito do verán en Lérez

(11 de xullo) e da Peregrina (principios de agosto), que en 1960 chegaron a 17.000 e 16.000 usuarios respectivamente. E nese mesmo ano, o día de menor movemento foi o 26 de xaneiro con 7.000.

Os talleres e o persoal

Os talleres que TEP tiña en Lourizán foron verdadeiras factorías onde non só se adaptaban e carrozaban vehículos, senón que se montaba a maquinaria necesaria. Tamén realizaba o seu mantemento e o do tendido eléctrico das liñas e foi quen de instalar o tendido da ampliación da liña 1 ata a Ferreira. O persoal aprendía no traballo e do traballo, chegando a ser verdadeiros especialistas: mecánicos, chapistas, electricistas, etc. moi eficientes. Para a adaptación e carrozado de vehículos importados, trazaban os planos escollo os mellores detalles de modelos coñecidos, resultando trolebuses seguros e de liñas modernas que, daquela, podían competir con calquera de fabricación estranxeira. Cóntase que, en certa ocasión, a empresa mercou en Suíza unha subcentral eléctrica que montou con persoal propio. Ao poñela en marcha, compróbase con decepción que non funciona. Ven un técnico enviado pola casa suíza e descubre que se trataba dun defecto de fabricación, non da impericia do persoal que a instalara.



Cocheras de Mollabao

Nos talleres de Lourizán fixéronse as adaptacións necesarias nos trolebuses cando o cobrador se transforma en “taquillero” (1960), sentado a carón da porta de atrás do vehículo. Igualmente, en 1965, cando aparece o novo concepto que a compañía marcará co termo de “hombresólo”, é dicir, o sistema de condutor-cobrador con máquina expendedora de billetes, as reformas precisas faranse nos talleres da empresa. En definitiva, o persoal de talleres de TEP souberon vencer a autarquía que pesou durante moitos anos sobre a economía española.

TEP foi, no seu momento, unha empresa de prestixio. Como outras do seu tempo, tiña certo carácter peternalista. Na admisión de aprendices dábanlles prioridade aos fillos de empregados que levaban vinte ou trinta anos na empresa. A mediados da década dos anos cincuenta, proxecta promover a construción dun grupo de corenta e oito vivendas de renda limitada en Pedra Picada (Lérez), destinadas ao persoal, aínda que nunca se chegaron a realizar. Pero na década seguinte, a empresa instala duchas para o persoal de talleres e crea un comedor para empregados

Con todo, non últimos anos da súa existencia, por razóns económicas, son varios os empregados cualificados, en especial condutores, que, ao ver minoradas as súas expectativas salariais, abandonan a empresa para integrarse noutras da construción daquela en auge (II Libro de Actas. Arquivo APSA).

Adeus ao trolebús

A propia TEP comeza a ver problemas nos trolebuses. Dificil adecuación do servizo ás condicións do tráfico en horas punta, numerosos atascos na estrada de Marín a causa das paradas do trolebús e elevado custe na montaxe de novas liñas son algúns dos inconvenientes que se lle achacan aos trolebuses. Pero as eivas non só se debían observar en Pontevedra, pois no ano 1966, reúnense representacións das distintas empresas de trolebuses de España para dirixir un escrito ao Ministerio de Obras Públicas solicitando transformar as liñas de trolebuses en autobuses para mellorar os servizos (II Libro de Actas. Arquivo APSA). O proxecto sería desestimado.

Malia o dito, non temos noticia de que TEP pretendese acollerse á lei

21/1973 de 26 de xullo, que incentivaba o cambio de trolebuses por autobuses, significando a morte oficial daqueles ao dispoñer, entre outras normas, que non se outorgarían novas concesións. Era o contrario do que facían outros países europeos que aproveitaron ao máximo os transportes movidos por electricidade, pois a guerra de YonKippur, desencadeada tres meses despois, triplicaría o prezo do barril de cru, provocando unha crise económica que en España se intensificou cos incertos pasos da recente democracia. TEP aproveitou a lei 16/1987 de 30 de xullo, de semellante contido á anterior, para solicitar á Xunta de Galicia a conveniencia de transformar as liñas de trolebuses en autobuses (libro de actas, 1987), alegando maior eficacia e mellora da imaxe no servizo, así como aforro no mantemento do material.

Aínda que a concesión definitiva non se produciu ata o 15 de decembro de 1989 (V-7033; XG-407), en 1988 deixa de funcionar o trolebús da liña 1 (Pontevedra-Lérez-Alba) e o 31 de agosto do ano seguinte, o trolebús número 102 facía o último servizo da liña de Marín. Aquel día, este vehículo retirouse nas cocheiras de Lourizán, convertido, tamén, no derradeiro trolebús que circulou no estado español. Era o adeus definitivo ao trolebús.



Trolebús 102, último trole que fixo o servizo entre Pontevedra e Marín, actualmente nun museo de Barcelona. Arquivo APSA.