

EL FERROCARRIL ELÉCTRICO PAMPLONA-AOIZ-SANGÜESA. («EL IRATI»)

Juan José Martinena

El año 1907 se constituyó la Sociedad «El Irati», con el fin de explotar la riqueza forestal del monte del mismo nombre. Su proyecto consistía en bajar la madera por el río hasta Aoiz, y desde esta localidad, construir un ferrocarril hasta Pamplona, con una longitud de unos 30 kilómetros, que además de transportar la madera, comunicaría los pueblos de la zona con la capital. También se construiría una central hidroeléctrica, para suministrar luz a la comarca y energía al ferrocarril, que funcionaría con tracción eléctrica. Este proyecto inicial experimentó enseguida algunas modificaciones notables. Como el bosque del Irati pertenecía entonces en parte al Estado y en parte a los valles de Salazar y Aézcoa, se llegó a un acuerdo con ambos valles, para que el tren llegase hasta Lumbier, de modo que sirviese también a los pueblos salacencos y aezcoanos, que se encontraban prácticamente incomunicados y que tenían mayor facilidad de acercarse a esa localidad. Introducida esta primera ampliación, y merced a las gestiones del diputado foral don Lorenzo Oroz y Urniza, la compañía se decidió a prolongar el trazado de la línea hasta Sangüesa, mejorando así las comunicaciones con Liédena, y a través de este punto de enlace, al que acudían los ómnibus de viajeros y las galeras de carga procedentes de allí, con el valle de Roncal.

LA CONCESIÓN FERROVIARIA

Una vez realizados todos los trámites, mediante una Real Orden del Ministerio de Fomento de fecha 20 de junio de 1908, confirmada por otra de 27 de julio, se otorgó a la empresa «Electra de Aoiz» la concesión, sin garantía de interés, por un período de 99 años, de un ferrocarril eléctrico que uniría Pamplona con Sangüesa y también con Aoiz, mediante un ramal que partiría de la estación de Villaveta¹. Tres años después, esta razón social efectuó la cesión de sus derechos a favor de “El Irati” S.A. El presupuesto ascendía a 4.421.375 pesetas, para un recorrido de 58,887 kilómetros, 55,650 de Pamplona a Sangüesa más 3,237 del ramal de Villaveta a Aoiz. La Diputación Foral acordó subvencionar la nueva vía férrea con 12.000 pesetas por cada kilómetro sobre explanación propia –es decir la mayor parte de la línea- y 10.000 por kilómetro en los tramos que aprovechaba carreteras de la red provincial. La subvención, de carácter reintegrable, tuvo un importe total de 713.933,75 pesetas. Las obras duraron tres años. El proyecto era del ingeniero donostiarra Carlos Lafitte, autor de otras líneas de vía estrecha en Guipúzcoa, con el que colaboraron los ingenieros navarros Daniel Múgica y Cornelio Arellano. Múgica era autor de un primer proyecto para este ferrocarril, que al parecer no fue aprobado por la Diputación².



Haciendo camino, en la foz de Lumbier, para las vías del ferrocarril.

- 1 La relación de las concesiones de todas las líneas de vía métrica, con sus fechas y longitudes, fue publicada por C. BOTÍN, “Los ferrocarriles de vía estrecha”, en la obra colectiva *Cien años de Ferrocarril en España* (Madrid, 1948), t. II, p. 274.
- 2 De este ferrocarril me he ocupado con anterioridad en distintas publicaciones: *Historia del tren*, “Navarra, Temas de Cultura Popular”, núm. 260; *Navarra y el tren*, Col. “Panorama”, núm. 25 (Pamplona, 1998), que incluye varias fotografías, y de forma más resumida en la *Gran Enciclopedia de Navarra*, t. VI, pp. 176-178, artículo *Irati*, también con algunas fotos, así como en varios artículos de prensa. Algunas noticias nuevas se pueden encontrar en un trabajo más reciente de VIVANCO, J. *El ferrocarril eléctrico “El Irati”*, Rev. “Carril”, N° 59, mayo 2003, pp. 15-43, muy documentado y que además va ilustrado con numerosas fotografías, dibujos y esquemas.

Finalizada la construcción de la línea, los días 22 y 23 de febrero de 1911 se realizaron las pruebas de resistencia de los puentes, y el 7 y el 8 de abril se llevó a cabo el preceptivo reconocimiento pericial de las obras de ingeniería civil y el material móvil. El 20 de abril el Ministerio de Fomento comunicaba al Gobierno Civil la autorización para el comienzo del servicio. El día 22, la prensa local publicaba la siguiente información: «Mañana, según nos comunica el Administrador-Gerente de dicha sociedad Sr. Retana, se inaugurará la línea general, y admitirá por tanto viajeros y mercancías de gran velocidad. El servicio de tranvías a Huarte y a la estación del Norte empezará el lunes. Reciba el Irati nuestra enhorabuena por haber dado cima a su empresa ferrocarrilera»³.

INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA

El 23 de abril de 1911, a las 9,52, llegaba a la flamante estación de Sangüesa el primer tren, un mixto discrecional que había salido de Pamplona a las 7,15 de la mañana. Cuentan las crónicas que el júbilo de las gentes al paso del convoy por los pueblos del trayecto fue indescriptible. Por su parte, el reportero de “Diario de Navarra” anotó en su crónica estas noticias: “El tren iba atestado de viajeros y excursionistas. A pesar de lo temprano de la hora, el Paseo de Valencia estaba atestado de curiosos que anhelaban presenciar la partida del tren en servicio ordinario y normal. Lo propio ocurrió con el correo número 1, cuya hora de salida era a las dos y media de la tarde. En este marchaban también muchos excursionistas para pasar la tarde en Burlada, Villava y Huarte. Al regreso, tuvimos ocasión de charlar con muchos de los excursionistas que fueron a Sangüesa, los cuales quedaron encantados del viaje y singularmente de la vista panorámica de la Foz de Lumbier, donde forman admirable contraste las obras en ella realizadas y su aspecto semisalvaje”⁴.

Unos días después, el 2 de mayo, tenía lugar en “*la que nunca faltó*” el banquete -discursos incluidos- de la inauguración oficial. En los brindis se hizo un canto al Progreso, del que los nuevos ferrocarriles venían a ser en aquella época el símbolo tal vez más representativo. Hay que tener presente que se trataba nada menos que del primer ferrocarril de vía estrecha que funcionaba en España con energía eléctrica. Los actos culminaron con un sentido homenaje de las fuerzas vivas de la merindad a don Domingo Elizondo, que fue nombrado Hijo Predilecto de Navarra.

La prensa –tanto los diarios locales como los semanarios gráficos- dedicó grandes titulares a aquel acontecimiento. La revista ilustrada “*Novedades*”, en su número del 7 de mayo, publicaba una amplia información gráfica, en la que aparecen las fotografías de don Domingo Elizondo, a cuyo esfuerzo e iniciativa se debió la realización del proyecto, y del joven ingeniero don Carlos Lafitte. En otras imágenes se puede ver el automotor número 1 saliendo del primero de los túneles de la Foz de Lumbier, dos de los puentes

3 “Diario de Navarra” del 22 de abril de 1911

4 “Diario de Navarra” del 24 de abril de 1911

Dn Javier Indurain Alcalde
Constitucional de esta Ciudad.

Hago saber: Que mañana a las once y media de la misma, saldrán todas las autoridades de esta Ciudad a recibir a las Superiores de la provincia y distinguidas personalidades invitadas a la inauguración de este Ferrocarril eléctrico, por lo que, invito a este noble vecindario a que contribuya al mejor recibimiento de tan ilustres huéspedes, poniendo colgaduras en sus balcones.

Al mismo tiempo recomiendo y encargo a estos vecinos que mañana por la mañana limpien bien sus calles y recojan sus basuras.

Por último espero de los nobles sangüesinos que como hasta hoy, darán siempre pruebas de su respeto a las autoridades, guardando el mayor orden y compostura durante los festejos por este acto.

Lo que se anuncia por bando para conocimiento de este vecindario.

Sangüesa 29 de Abril de 1911

El Alcalde.

Javier Indurain



Bando del Alcalde de Sangüesa con motivo de la inauguración del tren

de la línea, la llegada de los invitados a las oficinas de la compañía en el paseo de Sarasate el día de la inauguración y la solemne bendición del tren por el párroco de San Nicolás, acompañado por el clero de dicha parroquia, en el mismo paseo, donde estaba la estación de viajeros. Del texto del reportaje extraigo el siguiente párrafo: "El trazado de la línea, dado lo accidentado del terreno, no puede ser más perfecto, y hace honor a los Srs. Múgica y Arellano, que lo han estudiado; y en cuanto a la parte eléctrica y el material móvil, han sido proyectados y ejecutados por el ingeniero donostiarra Sr. Lafitte, constituyendo una de las novedades más interesantes de este ferro-

carril, por haberse utilizado la corriente monofásica de alta tensión por primera vez en España y una de las primeras en Europa”⁵.

Otra revista gráfica de la época, ésta de ámbito nacional –“*La Hormiga de Oro (Ilustración Católica)*”- daba cuenta puntual del acontecimiento en una crónica un tanto rebuscada, de la que extraigo estos inspirados párrafos: «La corriente alternativa monofásica generada en el magnífico salto de agua que la Sociedad posee en Aoiz, recorre ya el trayecto total de su longitud, y captada por el arco conductor del trole, penetra en los electromotores monofásicos, los cuales impulsan aceleradamente el hermoso vehículo, retornando por el carril al alternador que la produjo en la citada central hidro-eléctrica. Es un verdadero ferrocarril, y como tal, y electromonofásico, puede tomarse como modelo para análogas construcciones. En su trazado se encuentran obras de importancia para la ingeniería, túneles, puentes metálicos de dos y de tres luces, agrestes escarpadas; todo un conjunto de obras, hoy felizmente terminadas, hacen digno de visitarse este ferrocarril de gran importancia técnica en cuanto a la clase de corriente empleada para la tracción. Este ferrocarril será estudiado por los técnicos españoles tomándolo como modelo de los eléctricos, dado el caso de que no existe otro en nuestra patria, y todavía son muy contados los del extranjero, que emplean la corriente alternativa monofásica a la alta tensión de 6.000 voltios en línea y que sean de su longitud, por lo menos de 60 kilómetros en total»⁶.

TIPOS DE CARRIL

Una de las peculiaridades que ofrecía este ferrocarril era la de que en los primeros ocho kilómetros de su trazado se servía del firme de varias carreteras de la red provincial, a cargo de la Diputación Foral. En primer lugar utilizaba la de Pamplona a Vitoria y San Sebastián, en el tramo comprendido entre la estación de Taconera y la de enlace con el ferrocarril del Norte. En segundo lugar, la de Francia por Velate, entre la salida de Pamplona por la Ripa de Beloso y el cruce de la cadena de Villava. Y por último, la carretera de Aoiz, desde Villava hasta Huarte. Después, cruzaba en paso a nivel la de Huarte a Burguete, la de Pamplona a Aoiz, la de Urroz a Lumbier, los dos ramales de Epároz, las de Lumbier a Tabar y Aibar, la de Liédena a Tiermas y la de Pamplona a Sangüesa⁷.

- 5 La revista se editaba en San Sebastián, en los talleres de “El Pueblo Vasco” y era un semanario gráfico, del estilo de “Blanco y Negro”, “Nuevo Mundo” y otros de la época, pero cuyo ámbito informativo se centraba principalmente en Guipúzcoa, Vizcaya, Álava y Navarra. Se publicó entre 1909 y 1919, y en su segunda época a partir de 1928.
- 6 El reportaje iba ilustrado con fotografías de la estación de Taconera todavía en obras, las cocheras de Pamplona, entonces recién terminadas, uno de los automotores de cuatro ejes y un tren de mercancías. Este semanario gráfico se editaba en Barcelona y tuvo una notable difusión en las tres primeras décadas del siglo XX.
- 7 ALTADILL, J. *Geografía general del País Vasco Navarro*, t. I de Navarra, pp. 132-137 describe con alguna extensión esta línea, que entonces (1916) llevaba sólo cinco años en servicio. La reseña incluye fotografías de un tren en la estación de Villava, los puentes de Lumbier y Villaveta, una espectacular sección en trompa en la Foz de Lumbier y en grupo de seis pontones en Rípodas.



*Un flamante tren de “El Irati” subiendo a Pamplona desde la estación del Norte en 1911
(Foto: Zubieta y Retegui)*

Así pues, dado que una parte del trazado de la línea se desarrollaba por las citadas carreteras y también por varias calles de Pamplona en el tramo comprendido entre la estación del Norte de Pamplona y la de Huarte, se hizo necesario el empleo de carriles *Phoenix* de 40 Kgs. de peso por metro lineal, empotrados en el firme de la calzada, del mismo tipo que los que se usan en los tranvías urbanos. Esta modalidad se empleaba también, como es lógico, en los pasos a nivel. En el resto de la línea se utilizó carril tipo *Vignole*, de 26 Kgs. por metro lineal, fijados sobre traviesas de madera y todo ello sobre el habitual lecho de balasto de piedras⁸.

LÍNEA ELÉCTRICA

Por la misma razón que acabamos de exponer, lo mismo que ocurría con el tipo de carril, el tendido eléctrico también variaba; en los tramos en que la vía discurría aprovechando el firme de la carretera, adoptaba el tipo común de las líneas tranviarias, el hilo doble; en el resto del trayecto, que iba sobre explanación propia, el de hilo único con suspensión catenaria, con péndolas cada 6 metros. Los postes, situados a 60 metros de distancia uno de otro, eran de hormigón armado –otra de las novedades de este ferrocarril– y medían 7 metros y medio de altura. Todavía hoy, aunque cada vez menos, se mantienen en pie bastantes de ellos en varios tramos de la abandonada explanación.

La tensión utilizada en la línea eléctrica era de 6.000 voltios en el trayecto Huarte-Sangüesa, y de 600 en el de Huarte a Pamplona y el de Pamplona a la estación del Norte, en los que la vía discurría por carreteras y vías

8 VIANI, M. Estudio técnico de esta línea en su artículo “La iniciación de la tracción eléctrica en los ferrocarriles españoles”, incluido en la obra VV. AA. *Cien años de Ferrocarril en España*, Madrid, 1948, t. III, pp. 131-136.

públicas. Ello era debido a que había que velar por la seguridad de peatones y caballerías. Como los automotores trabajaban a 600 voltios, al llegar a Huarte el conductor tenía que conectar un transformador que permitía pasar a la línea de alta tensión. Altadill consignaba en 1915 al hacer la descripción de la línea, que al pasar de una a otra tensión, el viajero no se daba cuenta del cambio aun estando advertido de ello, «tal es la irreprochable perfección con que se han salvado los inconvenientes y dificultades del problema». Hay que decir, sin embargo, que al iniciarse el servicio se registraron algunos problemas, ya que en los pasos a nivel se producían tensiones que sentían intensamente las caballerías, llegando a suceder algunos accidentes. Al final se pudo solucionar el inconveniente haciendo dar un rodeo al hilo de retorno, alejándolo algunos metros de los cruces con la carretera. Otro problema fue el efecto de la corriente en la línea del telégrafo directo entre Madrid y París, así como las interferencias que se producían en la propia línea telefónica del ferrocarril; lo primero se solucionó también haciendo dar una vuelta al hilo telegráfico, separándolo del tendido eléctrico ferroviario, y lo segundo, recurriendo al empleo de bobinas de descarga. Hay que decir, sin embargo, que años más tarde algún experto ingeniero llegó a plantearse si todo aquel esfuerzo merecía la pena, ya que por lo general los efectos de la corriente son casi tan funestos a 600 como a 6.000 voltios⁹.

La línea eléctrica contaba con cuatro subestaciones de 300 kilowatios en los tramos en que la vía coincidía con la carretera, y en la explanación propia se alimentaba desde el km. 28.

ESTACIONES DEL TRAYECTO

Las estaciones y apeaderos de la línea eran:

Pamplona-Taconera (Km. 0)
 Pamplona-Paseo Sarasate, (km. 0,4)
 Burlada (apeadero) (Km. 4)
 Villava (Km. 5)
 Huarte-Pamplona (Km. 7)
 Egüés (Km. 10)
 Ibiricu (apeadero) (Km.13)
 Mendióroz-Uroz (Km. 15)
 Lizoain (apeadero) (Km. 19)
 Urroz-Villa (Km. 21)
 Liberry (apeadero) (Km. 23)
 Villaveta-Empalme a Aoiz (Km. 27)
 Aós (Km. 28)
 Murillo de Lónguida (apeadero) (Km. 30)
 Artajo (apeadero) (Km. 33)
 Artieda (Km. 35)
 Rípodas (apeadero) (Km. 39)
 Lumbier (Km. 43)
 Liédena (Km. 49)
 Sangüesa (Km. 55,7).

9 ALTADILL, J. Ob. cit.



La estación de Sangüesa, con el almacén y muelle de carga, hacia 1915. (Archivo Javier Beúnza)

Ramal a Aoiz:

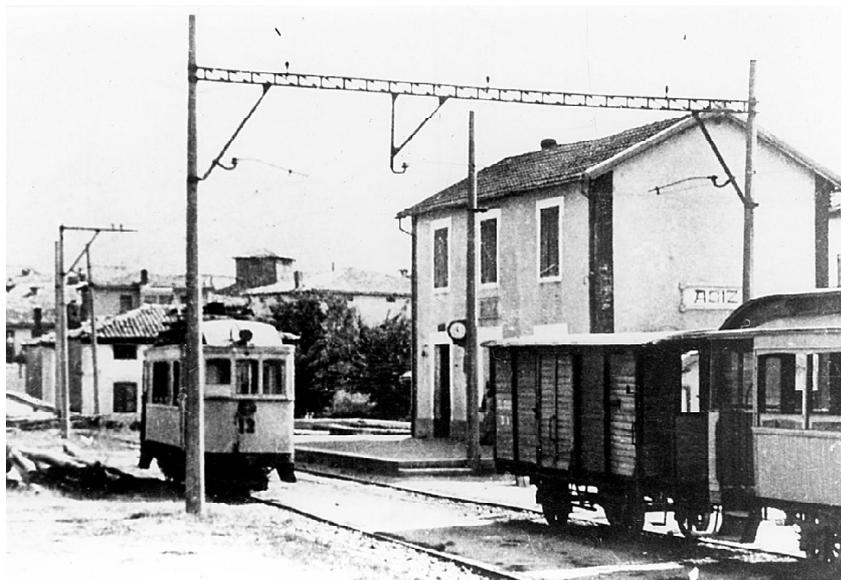
Villaveta-Empalme (Km. 0)

Aoiz (Km. 3)

Existía otro ramal desde la estación de Taconera de Pamplona a la de Pamplona-Norte. Al principio era de cuatro carriles -lo que se conoce como *vía en estuche*- para poder subir hasta la estación propia vagones del Ferrocarril del Norte, cuyo ejes eran de ancho normal español, remolcados por automotores de vía métrica como eran los de «El Irati». La vía iba por uno de los lados de la carretera a Guipúzcoa y en el tramo comprendido entre el cruce de Cuatro Vientos y el puente sobre las vías del Ferrocarril del Norte giraba a la izquierda para dirigirse a su propia estación, cuyo edificio -que todavía existe, aunque modificado- estaba situado en disposición perpendicular al de la compañía del Norte, más tarde de RENFE. Se suprimió este ramal en 1946, al cesar el servicio tranviario y cerrarse también al tráfico ferroviario todo el tramo comprendido entre la estación de Taconera y las cocheras de la compañía, a las que me referiré más adelante.

Hacia 1940, con el fin de descongestionar en lo posible la carretera de Burlada y la de Guipúzcoa, se construyó una nueva variante desde Villava - cruce de la Cadena- a Pamplona, en la que la vía daba una gran vuelta por detrás del Manicomio y atravesaba el término de Ansoain. Volveremos sobre ello más adelante.

Las estaciones eran más bien sencillas, de un tipo similar al de algunas líneas del sur de Francia: unas construcciones de dos plantas, con cubierta a dos aguas, en cuya planta baja se situaba un pequeño vestíbulo-sala de espera, con la oficina del jefe de estación y el despacho de billetes, y en el primer piso una vivienda. Salvo las de Pamplona-Norte, Aoiz, Lumbier, Liédena y Sangüesa, que contaban con tres puertas al andén y tres ventanas alineadas



Estación de Aoiz, con el automotor pequeño N° 12, uno de los dos que hacían el servicio desde allí hasta el empalme de Villaveta (Foto: Humberto Latasa)

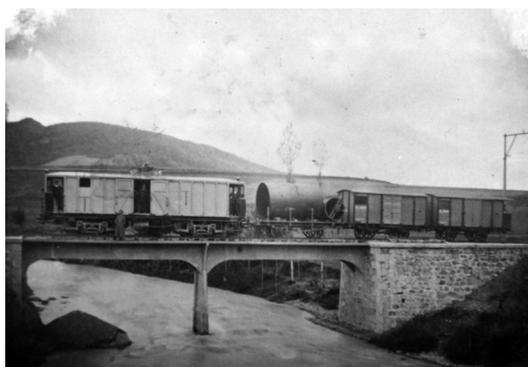
en el piso alto, en cada una de las dos fachadas, el resto de las estaciones del trayecto, aunque de aspecto muy similar, contaban solo con dos puertas al andén en la planta baja y dos ventanas en el piso de la planta superior. Junto al edificio principal había un pequeño anexo destinado a retrete. Aparte, para el servicio de mercancías, contaban con muelle de carga y descarga y un almacén cubierto, con puertas corredizas. Las estaciones-término de Aoiz y Sangüesa disponían de cocheras en las que se guardaban los automotores y algún coche-remolque de viajeros.

Las cocheras centrales y los talleres de reparación de la línea radicaban en Pamplona. Se instalaron un tanto alejadas del casco urbano, porque el centro de la ciudad no permitía unas instalaciones de esa naturaleza. Desde los comienzos del tren en 1911 se hallaban situadas en la carretera de Francia, más tarde avenida de Franco y hoy de la Baja Navarra, en los terrenos que hoy ocupan el Ambulatorio “General Solchaga” y la parroquia de San Francisco Javier. Eran dos naves adosadas, con sus dos tejados a dos aguas, a las que posteriormente se añadió un cobertizo adicional para poder albergar mayor número de unidades de material móvil. Había también un pequeño apartadero con almacén de mercancías con amplio espacio para facilitar la carga y descarga de camiones. Un seto y una valla con alambres separaban las cocheras de la calzada y calle pública. A partir de 1950, al pasar a la nueva estación de la avenida del Conde Oliveto, que disponía de una amplia playa de vías, se construyeron unas cocheras más amplias, que se mantuvieron en uso hasta el cierre de la línea. Las antiguas fueron derribadas, lo que permitió terminar la urbanización de la calle Olite y edificar en los terrenos que ocupaban¹⁰.

10 Varias fotografías de las desaparecidas cocheras de Pamplona se pueden ver en ARAZURI, J. J. *Pamplona, calles y barrios*, t. I, pp. 26, 60 y 62 y t. III, p. 272. VIVANCO incluye en el artículo citado en la nota 2 el esquema de vías y edificios.

OBRAS DE INGENIERÍA

En lo referente a esta materia, hay que decir que esta línea carecía de obras espectaculares o especialmente significativas. Aparte de los puentes de Cuatro Vientos, nuevo de Burlada y Huarte, que pertenecen a la red de carreteras de Navarra y que con autorización de la Diputación Foral utilizaba “El Irati”, se construyeron a lo largo de la línea otros de nuevo diseño para uso exclusivo del ferrocarril. En Urroz se hizo el primero de ellos, con estructura de hormigón armado y 16 metros de longitud. Cerca del empalme de Villaveta se construyeron otros dos sobre el río Erro, cada uno de ellos de dos tramos de 9 metros. Otros dos entre Artajo y Artieda, sobre el río Irati, de tres tramos de hierro de 17 metros, con una longitud total de 51 metros. Sobre este mismo río, en Rípodas, se hizo un grupo de seis pontones, construido en cemento armado. Entre Lumbier y Liédena, sobre el río Salazar, otro puente de hierro compuesto por dos tramos de 20 metros cada uno. Y en la última de dichas localidades, otro de cemento armado, de 58,60 metros de largo, con dos arcos de 27 metros, pero éste perteneciente también a la red de carreteras de Navarra¹¹.



Tren de cercanías cruzando el puente de Villaveta



Puente metálico de Lumbier

11 Descripción de la línea citada en la nota 7.

Por lo que respecta a túneles, la línea contaba con dos, excavados en la peña viva, a la entrada y a la salida de la agreste Foz de Lumbier, que constan de tramo recto y tramo curvo. El primero, yendo de Pamplona en dirección a Sangüesa, tiene una longitud de 166,65 metros, y un radio de curvatura de 200 metros; el segundo, el que sale hacia Liédena y Sangüesa, mide 206 metros de largo, y su radio es de 150 metros. Altadill, al describir el trazado de la nueva vía férrea, decía de este punto del trayecto: «...Se desliza entre gigantescas masas rocosas de aspecto y realidad imponente, a veces bajo trompas pétreas, y a trechos al borde del abismo, en cuyo fondo se ve el caudaloso río Irati saltando y despeñándose violenta y ruidosamente, acusando en algunos puntos profundidades de 20 metros, toda vez que por angosturas muy reducidas tiene que pasar su voluminoso caudal, constituyendo este singular espectáculo el atractivo más saliente, en el orden natural, de la línea»¹².

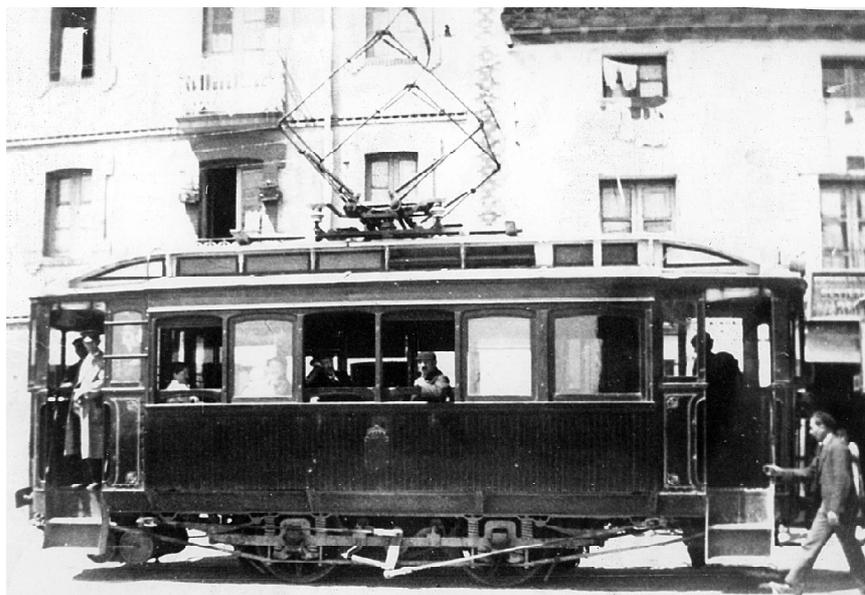


La foz de Lumbier antes de empezar a abrirse el túnel.

MATERIAL MOTOR

Para remolcar los trenes correos por la línea principal «El Irati» contaba con cuatro automotores eléctricos de 4 ejes -o, si se quiere, de dos *bogies* o carretones de doble eje- que fueron numerados en el parque de la compañía con los números del 1 al 4. Carrozados en madera, pintados de verde oscuro y más tarde en gris, y con un diseño muy elegante, con linternón de tipo americano, tenían una capacidad de 33 asientos. Iban equipados con cuatro motores monofásicos de 75 C.V. y contaban con dos puestos de conducción, uno en cada plataforma, y para la toma de corriente de la línea aérea un solo

12 Ibid. y JUNCÁ UBIERNA, J. A. *Bajo el suelo de Navarra, túneles, cuevas y subterráneos* (Pamplona, 1997), pp. 248-259, que hace un repaso de la línea, con la descripción del estado que presentaban los túneles hacia 1995, ilustrado con varias fotografías en color.



*Tranvía –automotor de dos ejes- estacionado en Villava, recién inaugurada la línea
(Colección Juan J. Martinena)*

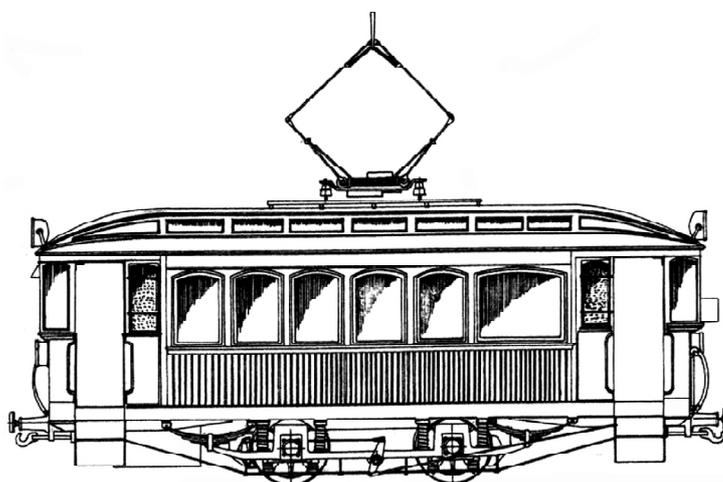
pantógrafo plegable de grandes dimensiones, que se accionaba por medio de un equipo neumático, en lugar del típico trole de pértiga de los tranvías. Llevaban un pequeño compartimento de alta tensión, que más adelante acabaría transformado en retrete-lavabo. El peso o tara de estos coches era de 24.000 Kgs. Fueron construidos en Zaragoza, en los acreditados talleres de Carde y Escoriaza; los motores eran de fabricación alemana, de la casa AEG y el equipo eléctrico Siemens-Schuckert. Iban equipados con freno de aire comprimido y silbato-sirena y disponían de luz y calefacción eléctrica. El coche número 4 era algo distinto a los otros tres, sobre todo en sus dos testeros, que en este vehículo eran planos, debido a que, según parece, a la vista del acta de reconocimiento del material el 8 de abril de 1911, originariamente iba destinado a ser furgón-motor, como los que se describen a continuación¹³.

Para los trenes de mercancías, esta sociedad tenía en su parque dos furgones automotores de cuatro ejes, los números 7 y 8, con testeros planos de chapa, cabina de conducción en ambos sentidos –sin puertas, cerraban con una simple cadena- y un amplio habitáculo para carga, construido en madera y con puertas dobles correderas, una en cada lado. Tenían un peso de 35.000 Kgs. Como en los de viajeros, los motores eran AEG y los equipos eléctricos, Siemens-Schuckert. La toma de corriente la efectuaban mediante un pantógrafo idéntico al de los automotores de viajeros. Ofrecían la particularidad de contar con topes redondos de ancho Norte, para poder remolcar vagones de dicha compañía hasta la estación de Taconera por medio de una vía de tres carriles, que permitía la circulación de material de vía ancha y de vía métrica¹⁴.

13 Un estudio muy completo de los tres tipos de automotores de este ferrocarril se puede ver en ARANGUREN, J. *Automotores españoles (1906-1991)*, (Madrid, 1992), pp. 421-425. Alguna novedad, así como dibujos al detalle de los automotores, añade VIVANCO, J. *El ferrocarril eléctrico “El Irati”*, pp. 35-38.

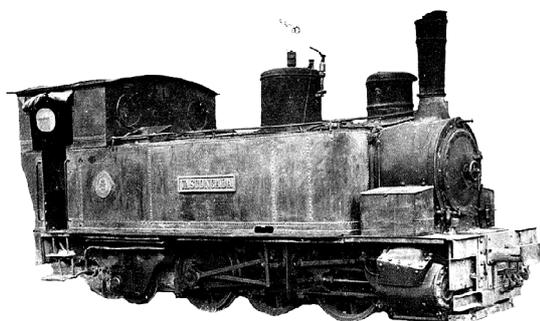
14 *Ibíd.*

Para el servicio tranviario de Pamplona a Huarte y a la estación del Norte, así como en el ramal de Aoiz al empalme de Villaveta, «El Irati» disponía de cuatro pequeños automotores de dos ejes, numerados del 10 al 14 –parece que se saltaron el N° 13-, con capacidad para 15 viajeros sentados. Iban equipados con dos motores monofásicos de 65 C.V. y un pantógrafo para la toma de corriente. Su peso era de 15.000 Kgs. y contaban con puesto de conducción en ambas plataformas. Fueron también construidos por Carde y Escoriaza, y en su parte eléctrica por AEG, Siemens y la Industrial Eléctrica de Sabadell. En su aspecto externo eran similares a los automotores grandes, que ya hemos descrito anteriormente, pero por su menor longitud se parecían mucho a los tranvías urbanos de la época. Según un informe elaborado por la empresa en agosto de 1952 y el inventario realizado un año antes, el 4 de julio de 1951, para esa fecha habían sido dados de baja dos de estos cuatro vehículos, ya que en ambos documentos sólo aparecen dos de estas unidades¹⁵.



Coche motor 2 ejes. Dibujo de Carmelo Zaita (Cortesía de Javier Vivanco)

Para el servicio de maniobras e incluso para remolcar trenes en caso de falta de suministro eléctrico, la sociedad poseía dos locomotoras de vapor. Una de ellas era la «Vascongada», una 0-3-1T, fabricada en 1882 por la casa



Locomotora de vapor llamada «Vascongada», en la estación de Pamplona al tiempo del cierre de la línea (Foto de Julio Cía. Archivo Municipal de Pamplona)

15 Ibid.

Hanomag para el ferrocarril Bilbao-Durango, integrado más tarde en los Ferrocarriles Vascongados, que se mantendría en activo en la estación de Pamplona hasta el levante de los raíles en 1956. La otra, que llevaba el nombre de “José Patarrieta”, era similar a la anterior, también del tipo 0-3-0T, aunque algo más pequeña; fabricada en los talleres de Orenstein&Koppel en 1909, y fue dada de baja en el parque motor a raíz del incendio que se produjo en 1942 en la cochera de Sangüesa, donde tenía su base de operaciones¹⁶.

MATERIAL MÓVIL

El material móvil de viajeros de «El Irati» se reducía a dos coches-jardineras de cuatro ejes y 6.000 Kgs. de peso, con capacidad de 56 asientos y una carga máxima de 4.000 Kgs. Originariamente fueron abiertos por los laterales, como las jardineras para verano de los tranvías de la época, de ahí su denominación; 8 coches-remolque de la serie B, de dos ejes, 5.000 Kgs. de peso, con 15 asientos y carga máxima de 2.000 Kgs. y 4 de la serie C, también de dos ejes, del mismo peso e idéntica carga máxima, pero con 21 asientos. Fueron construidos, al igual que los automotores, en los talleres zaragozanos de Carde y Escoriaza. Una crónica de la época decía que los coches eran «verdaderos salones» y que el viaje en ellos se hacía «con la comodidad que puede satisfacer al más exigente»¹⁷.

Los vagones de mercancías y paquetería respondían a los siguientes tipos: 4 furgones con correo, de dos ejes, 6.000 Kgs. de peso y una carga máxima de 9.500 Kgs.; unos 40 vagones cerrados, 15 de ellos con freno, de 5.000 Kgs. de peso; 9 de bordes altos, 5 de ellos con freno, de 4.500 Kgs.; 11 de bordes bajos, 5 de ellos con freno, de 3.500 Kgs. y 19 plataformas, 2 con freno, de 4.000 Kgs. Según un informe de la empresa, de agosto de 1952, para entonces, tres años antes del cierre de la línea, el número total de vagones de mercancías era de 76, la mitad de los cuáles eran cerrados y la otra mitad abiertos, “todos ellos con una capacidad de carga de 10.000 kgs.”. Otro inventario de 1951 incluye, aparte de los cuatro furgones, 34 vagones cerrados, 12 abiertos de bordes altos, 6 de bordes bajos y 20 vagones-plataforma. Aparte de por su aspecto externo, los distintos tipos de vagones se distinguían con unas letras que llevaban pintadas en lugar visible: la H correspondía a las plataformas, la M a los de bordes bajos, la U a los de bordes altos, la R a los cerrados y la DF a los furgones. En el caso de los vagones dotados de cabina para el guardafrenos se añadía a la letra correspondiente una F. Así por ejemplo, un vagón de bordes altos con garita de guardafrenos llevaba la identificación UF¹⁸.

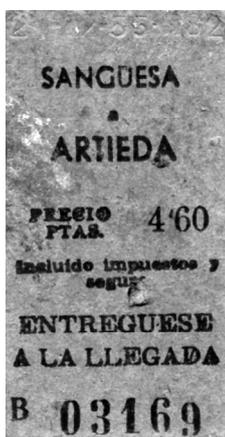
16 VIVANCO, J. ob. cit. p.41.

17 VIVANCO, J. ob. cit. p. 38

18 Al final de una conferencia que di en Sangüesa hace ya bastantes años sobre el tren de “El Irati”, dos antiguos ferroviarios de la compañía, uno de ellos el último jefe de la estación de la ciudad, tuvieron la amabilidad de facilitarme la identificación de los distintos tipos de vagones, tal como la he incluido en el texto. VIVANCO lo resume bien en su trabajo antes citado, pp. 39-40, incluyendo unos buenos dibujos de Carmelo Zaita.

HORARIOS Y PRECIOS

Desde que el tren comenzó a funcionar en 1911 hasta su desaparición en 1955, el servicio ferroviario se redujo a dos trenes diarios en cada sentido, uno era el mixto, compuesto por coches de viajeros y algún vagón de mercancías, y el otro el correo. Según el díptico editado por la sociedad “El Irati” en mayo de 1911, con los horarios de los trenes y tranvías a partir del 1 de junio, el mixto salía de Pamplona a las 7,15 y llegaba a Sangüesa a las 9,52. El correo salía a las 14,30 y llegaba a las 17,07. En sentido inverso, el correo de Sangüesa salía a las 7,25 y llegaba a Pamplona a las 10,06 y el mixto salía a las 14,32 y llegaba a las 17,13. De Aoiz al empalme de Villaveta el viaje duraba 11 minutos y había dos trenes, a las 8,23 y las 15,34. El hora-



rio del recorrido inverso, del empalme a Aoiz, era a las 8,46 y las 15,57. En cuanto a los tranvías, había sólo dos líneas: una de la Diputación a la estación del Norte, cuyos vehículos daban la vuelta completa a la Plaza del Castillo, que efectuaba 15 servicios diarios entre las 4,37 y las 21,10, y otra del Paseo de Sarasate a Burlada, Villava y Huarte, que realizaba 7 servicios entre las 6,40 y las 19,12. Según las tarifas aprobadas al tiempo de la inauguración del servicio, el precio del billete a Burlada era de 35 céntimos, 45 a Villava y 60 a Huarte. A Urroz costaba 1,80, a Artieda 3 pesetas, a Lumbier 3,70, a Liédena 4,20 y a Sangüesa 4,60. Los billetes del servicio de tranvías no eran valederos para los trenes correos y mixtos¹⁹.

En 1930 seguían circulando dos trenes diarios en cada sentido. El mixto salía de Pamplona a las 7,30 y llegaba a Sangüesa a las 9,43. El correo salía a las 15,30 y llegaba a las 17,46. El correo de Sangüesa salía a las 7,36 y llegaba a Pamplona a las 9,48 y el correo salía a las 18,14 y llegaba a las 20,25. El billete de Pamplona a Sangüesa valía 5,40 y curiosamente el de Sangüesa a Pamplona 10 céntimos más. De Aoiz al empalme de Villaveta el viaje duraba 11 minutos y costaba 40 céntimos. Había tres trenes, a las 8,20, las 16,20 y las 19. El horario del recorrido inverso, del empalme a Aoiz, era a las 8,41, las 16,42 y las 19,31²⁰.

Según el horario de 1954, en vísperas ya del cierre de la línea, se seguían efectuando solo dos servicios en cada sentido: el mixto salía de Pamplona a las 7,30 y llegaba a Sangüesa a las 9,48 y el correo salía a las 16,00 y llegaba a las 18,14 en los meses de invierno, y una hora más tarde en verano. No tengo a mano los precios de 1955. En 1946 el billete de Pamplona a Sangüesa valía 8,25 pesetas. Este mismo año, en «La Veloz Sangüesina», sin duda a causa de la escasez de carburante, el mismo viaje costaba 11,60 en 1ª clase y 10 en 2ª y en «La Roncalesa» 10,55 y 9,75. De Sangüesa, el correo salía a las 7,43 y llegaba a Pamplona a las 9,58 y el mixto salía a las 16,03 y llegaba a las 18,25 en invierno y una hora más tarde en verano²¹.

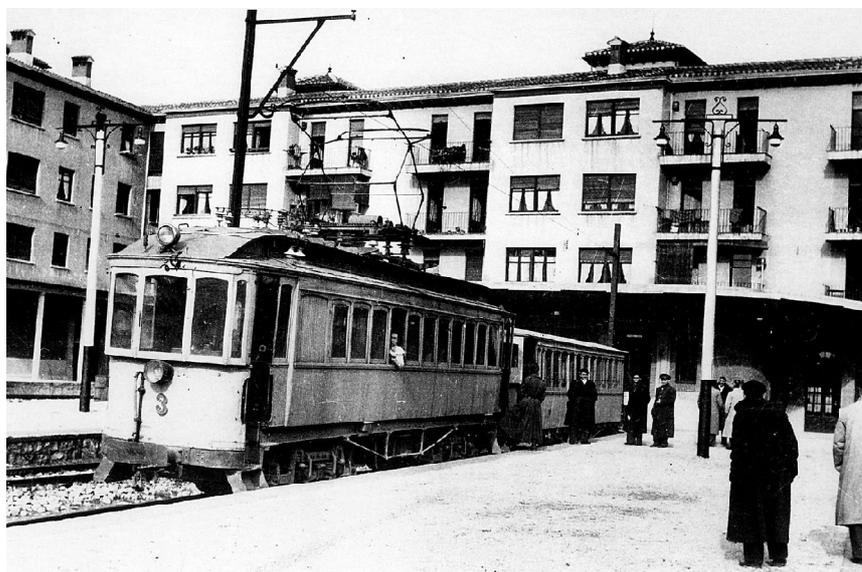
19 El horario de 1911 es un sencillo díptico, impreso en Pamplona en la imprenta de N. Aramburu, del que gracias a la amabilidad de su propietario poseo una fotocopia.

20 Anuario Vasco-Navarro de 1930.

21 Horario-Guía de 1954 y 1955.

EL ITINERARIO URBANO POR LAS CALLES DE PAMPLONA. ESTACIONES

Desde 1911 a 1946, los trenes de «El Irati» atravesaban las calles de Pamplona en todo el recorrido comprendido entre la cuesta de Beloso y la estación del Norte. Entraban en la ciudad por la carretera de Francia, actual avenida de la Baja Navarra, donde estaban las cocheras, atravesaban lo que hoy es plaza de las Merindades y seguían recto hasta la esquina con la calle de Bergamín. En este punto giraban a la derecha para salir a la avenida de San Ignacio a la altura del edificio de La Vasco-Navarra y seguían por ella hasta delante de la fachada de la Diputación, donde hacían un nuevo giro, esta vez a la izquierda, para recorrer el Paseo de Sarasate por el lado de San Nicolás. En la casa Nº 30 estuvo hasta el año 1930 la estación de viajeros, que no se distinguía por otro detalle externo que un reloj bifronte junto a la puerta de la que servía como sala de espera y despacho de billetes. Al final del Paseo, la vía hacía otro giro a la derecha para llegar por la calle Navas de Tolosa a la estación de Taconera, situada donde hoy se levanta el monumento a la Inmaculada. Aquella estación se reducía a un barracón de ladrillo, destartalado y antiestético, que había sido laboratorio municipal y fielato central de arbitrios municipales y que fue cedido a la empresa por el ayuntamiento en 1911 al establecerse los servicios ferroviarios. Al principio, antes del derribo de las murallas, los trenes entraban en la ciudad por el portal de San Nicolás, que estaba situado aproximadamente donde hoy se levantan los Cines Carlos III y la iglesia de San Ignacio²².



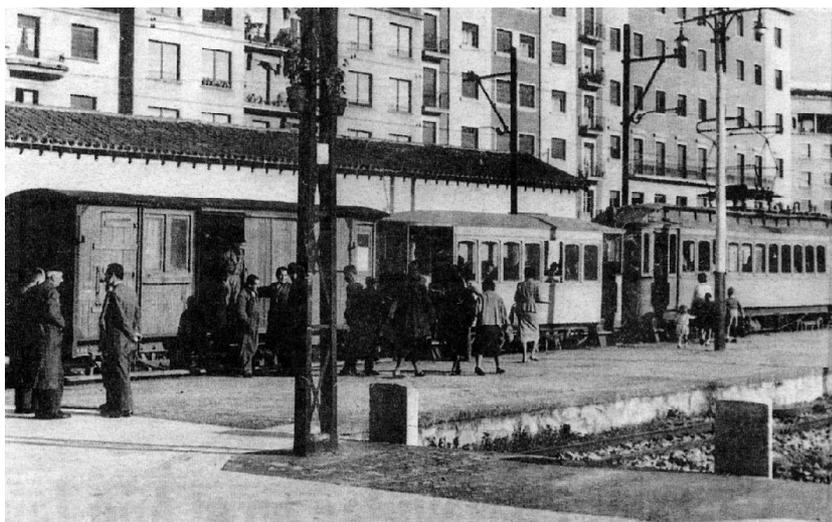
Tren formado por el automotor Nº 3 con uno de los dos coches-jardinera, en la recién estrenada estación nueva de Pamplona en 1950 (Foto: Zubieta y Retegui)

- 22 Una buena fotografía de la primitiva estación de la Taconera se puede ver en ARAZURI, J. J. *Pamplona, calles y barrios*, t. III, p.257. De la estación del Paseo de Sarasate, con distintos trenes y tranvías efectuando la parada en ella, se incluyen varias fotografías en la misma obra y tomo, pp. 202 a 205.

En abril de 1946 se suprimió el trazado urbano por las calles de Pamplona. A partir de ese momento, los trenes y tranvías salían de la estación de cocheras, que como ya hemos dicho estaba en la avenida de la Baja Navarra -entonces de Franco-, donde hoy se encuentran los jardincillos del Ambulatorio «General Solchaga» y a partir de allí continuaban por la carretera de Francia hasta Villava, como lo venían haciendo desde 1911²³. Pero la ciudad iba creciendo y poco a poco se iban edificando las calles del Segundo Ensanche. La expansión urbana necesitaba ya con urgencia aquel solar para su desarrollo urbano, por lo que en 1950, «El Irati» se tuvo que trasladar a una nueva estación en la avenida del Conde Oliveto, que estaba terminada desde 1945 y a la que se había trasladado ya en 1948 el otro ferrocarril de vía estrecha, «El Plazaola», que iba de Pamplona a San Sebastián²⁴.

LA NUEVA VARIANTE DE VILLAVA AL EMPALME DE EL PLAZAOLA

A partir de este cambio los trenes empezaron a utilizar la nueva variante de casi 4 kilómetros que se había construido en 1943, que iba desde el cruce de la Cadena de Villava hasta la estación de Pamplona-Empalme de “El Plazaola” en el barrio de la Rochapea, que habría de mantenerse en servicio solamente cinco años. Según una memoria de la empresa, esta vía era ya utilizada desde 1947, pero solamente por trenes de mercancías que tenían como destino la estación de RENFE de Pamplona. De la misma memoria extraigo las siguientes noticias “Esta variante y obras complementarias fueron aprobadas por la Comisaría del Estado en los Ferrocarriles de la Zona Norte por Resolución de 27 de junio de 1939, en la que se especificaba que las obras proyectadas resultaban extraordinariamente convenientes por mejorar las condiciones de explotación del ferrocarril, con la ventaja de permitir con ellas enlazar esta línea



El correo a Sangüesa, a punto de salir de la nueva estación de Pamplona, una tarde de 1955 (Archivo Javier Beúnza)

23 Acerca de la estación de cocheras, ver la nota 10.

24 Ver la nota 27.

con el resto de las vías de metro del norte de España; y que por los informes militares se deducía también la conveniencia de la obra desde el punto de vista estratégico en su relación con una posible prolongación de este ferrocarril desde Sangüesa hasta Jaca. El importe de esta obra ascendió a la cantidad de 2.614.505,71 pesetas. Con esta variante, realizada con gran sacrificio económico por parte de la empresa, se han evitado fuertes y peligrosas rampas y pendientes que existían en el antiguo trazado. Así la rampa del Portal Nuevo era de 0,06715 y la pendiente de la cuesta de Beloso de 0,05032”²⁵.

De manera que entre los años 1950 y 1955 los trenes de “El Irati” subían desde el citado punto de enlace hasta la nueva estación común con el ferrocarril Pamplona a San Sebastián utilizando la vía de este último, que naturalmente tuvo que ser electrificada en esta parte del trayecto. En uno de sus libros -el titulado *Cajón de Sastre*- el escritor José María Iribarren describe con gracia una excursión que realizó hasta Huarte recién inaugurado el servicio por este nuevo trazado²⁶.

LA NUEVA ESTACIÓN DE PAMPLONA, COMÚN CON “EL PLAZAOLA”

Era un edificio moderno, construido entre los años 1944 y 1946, cuya fachada principal daba a la avenida del Conde Oliveto, frente a la de estación de Autobuses que ha prestado servicio hasta el pasado mes de noviembre. Ocupaba el solar del actual Servicio Navarro de Salud y de las oficinas de la Seguridad Social. La sala de espera, el despacho de billetes, la facturación de equipajes y demás dependencias de servicio estaban en la planta baja, con salida a los andenes, en parte cubiertos con una marquesina sostenida por pilares de hormigón. “El Irati” ocupaba los locales más próximos a la calle Tudela y “El Plazaola” los más próximos a la de Yanguas y Miranda. Por encima había tres pisos, destinados a viviendas protegidas, que suponían un total de treinta, que empezaron a ocuparse en junio de 1946. De ellas, quince fueron adjudicadas a empleados municipales, seis a ferroviarios, cinco a empleados del Estado y cuatro a *otros*. La renta que se fijó por el alquiler era de 128’50 pesetas. La playa de vías, cocheras y andenes de la nueva estación estaban situados entre las calles Yanguas y Miranda y Tudela. Poco había de durar el tren en su nuevo domicilio. Apenas seis años. Pero la estación sobrevivió bastantes años al cierre de la línea, ya que no sería derribada hasta 1973²⁷.

25 Informe de la compañía de 1952.

26 El texto de Iribarren, titulado *Nuestra excursión a Huarte en El Irati*, fue publicado con anterioridad al citado libro en la revista gráfica “PREGÓN”, N° 23, Semana Santa de 1950, ilustrado con dos bonitas fotografías de Zubietta. El viaje objeto del artículo tuvo lugar el 4 de febrero de 1950.

27 Fotografías de la nueva estación de la avenida del Conde Oliveto se pueden ver en ARAZURI, J. J. *Pamplona, calles y barrios*, t. I, p. 220, t. II, p.347 y t. III, pp. 324, 325 y 328.

DOS ACCIDENTES MEMORABLES

Uno de los accidentes más graves que tuvo este tren ocurrió el domingo 4 de noviembre de 1945, cuando el correo que había salido de Pamplona a las 8 de la mañana en dirección a Sangüesa descarriló en la curva llamada de Miravalles, a la entrada de Huarte, volcando el automotor, dos coches-remolque y el furgón. Hubo más de veinte heridos, varios de ellos graves, a uno de los cuáles hubo que amputarle una pierna. Entre los viajeros iba el médico de Aoiz, que fue el primero en asistir a los accidentados, hasta que llegaron los de Huarte y Villava. “A consecuencia del accidente –decía el cronista del Diario– quedó el servicio completamente interrumpido, porque los dos coches de viajeros que iban en cabeza, inmediatamente detrás del automotor, se empotrarón entre sí y quedaron atravesados en la carretera, con riesgo de haberse venido uno de ellos al río, sobre cuyo cauce quedó muy inclinado”²⁸.

Otro accidente con consecuencias trágicas tuvo lugar el 15 de junio de 1950, a las 9,30 de la mañana, en la nueva variante entre Villava y Pamplona, entonces recién estrenada, a la altura del pueblo de Ansoain. En esta ocasión descarriló un tren de mercancías procedente de Villaveta, que venía cargado con carbón y madera. Volcaron varios vagones y resultó muerto un guardafreno, Esteban Pérez Santamaría, de 35 años, hijo y nieto de empleados de «El Irati», que tan sólo llevaba un año trabajando en la compañía, y que dejaba viuda y dos huérfanos de corta edad²⁹.

AÑOS DE CRISIS. PROYECTO DE FUSIÓN CON “EL PLAZAOLA”

Desde que en 1950 los dos ferrocarriles de vía estrecha vinieron a compartir una amplia y moderna estación en la avenida del Conde Oliveto, parecía que “El Plazaola” y “El Irati” estaban condenados a un mismo destino, dadas las graves dificultades económicas que atravesaban ambas compañías. Y así fue, sólo que ese final fue el peor de los posibles. Los planes que por entonces se estudiaron para unificar ambas líneas no llegarían nunca a convertirse en realidad. Para poder llevar a efecto el proyecto de unificación hacía falta solucionar algunos aspectos técnicos que presentaban algunos problemas. En primer lugar era imprescindible que los automotores y vagones de “El Irati” modificasen el tipo de los topes y enganches que venían empleando, el calaje de las ruedas y otros detalles que resultaban necesarios para el acoplamiento del material de ambas compañías en la composición de los trenes. También habría que trazar una nueva explanación independiente en los puntos en que la línea del tranvía discurría por la carretera. “Efectuado todo esto -decía el informe- se estaría en condiciones de un intercambio de coches de viajeros y vagones de mercancías, no solamente entre el material de “El Irati” y la Minera Guipuzcoana (“Plazaola”), sino también con el de todas las compañías de vía estrecha de la red del norte de España”. La nueva línea resultante de la proyectada fusión contaría con dos ramales, o

28 “Diario de Navarra” del 6 de noviembre de 1945.

29 “Diario de Navarra” del 16 de junio de 1950.

empleando otro término muy ferroviario, con dos secciones: una de Pamplona a San Sebastián y otra de Pamplona a Aoiz y Sangüesa.

La idea pareció tomar impulso en los años 1952 y 1953, pero no pasó de los papeles. El asunto era bastante más complejo de lo que a primera vista parecía, y se avecinaban nuevas dificultades, no sólo de tipo técnico, que acabarían convirtiéndose en insalvables. Los dos trenes estaban ya heridos de muerte, tanto por una gestión poco acertada por parte de las empresas propietarias, como por la creciente competencia de la carretera; y nada se podía hacer -al menos por entonces- para reanimarlos y posibilitar su resurgimiento.

UNA COMISIÓN PARA BUSCAR SOLUCIONES

El año 1952, en virtud de una Resolución de la Dirección General de Ferrocarriles de 8 de febrero, se constituyó una comisión para analizar a fondo la viabilidad económica de los dos ferrocarriles mencionados. En definitiva, se trataba de que las Diputaciones de Navarra y Guipúzcoa y los ayuntamientos de los pueblos y valles del trayecto de una y otra línea, como principales beneficiarios de la subsistencia del tren, viesan la posibilidad de realizar aportaciones económicas que permitiesen a ambas compañías enjugar, al menos en parte, las pérdidas que venía soportando, e incluso llevar a cabo algunas mejoras que hicieran rentable el servicio ferroviario³⁰.

El 15 de diciembre de 1952 se reunió dicha comisión en San Sebastián, bajo la presidencia de un delegado de la Dirección General de Ferrocarriles, y con asistencia de representantes de ambas diputaciones y de las dos empresas ferroviarias afectadas por el problema. En dicha reunión se habló de las nuevas perspectivas que se abrían para “El Plazaola” con la próxima apertura de las minas de Potasas de Navarra, calculándose que ello supondría para el ferrocarril un volumen de transporte de unas 300.000 toneladas anuales, que irían aumentando progresivamente conforme avanzase la explotación. También se dio lectura a los informes elaborados por ambas compañías a instancias de la Administración. Según estos informes, las mejoras necesarias para mantener dignamente el servicio, suponían un desembolso de 25 millones en el caso de “El Irati” y algo más de 16 en el de “El Plazaola”. Se trató también de la posibilidad de unificar ambos ferrocarriles. Los representantes de las Diputaciones, Srs. Gortari, de la de Navarra, y Laborde, de la de Guipúzcoa, resaltaron el interés de ambas líneas férreas, que creaban riqueza y aseguraban el transporte en aquellos tiempos de restricciones en el suministro de carburantes. Como resultado de la reunión, se acordó solicitar una entrevista con los dirigentes del Instituto Nacional de Industria, “al objeto de especificar la utilidad de sus ferrocarriles para los fines del I.N.I.” de cara a la futura explotación de las minas de Potasas. También se acordó solici-

30 La mayor parte de los datos que se citan a partir de este epígrafe fueron tomados de documentos que obran en el expediente relativo a la supresión de los ferrocarriles de “El Irati” y “El Plazaola”, que se conserva ahora en el Archivo General de Navarra, fondo Diputación Foral. Algunos ya los utilicé con anterioridad en mi artículo *El ferrocarril del Plazaola (1914-1953)*, publ. en la Rev. “Huarte de San Juan” de la Universidad Pública de Navarra, núm. 10, año 2003, pp.109-138.

tar otra entrevista con el Ministro de Obras Públicas, conde de Vallellano, con el fin de “fijar la solución definitiva que mejor convenga al interés nacional”.



*El automotor número 2, a la cabeza de un tren de mercancías, en Sangüesa.
(Archivo Javier Beúnza)*

La comisión volvió a reunirse el 21 de marzo de 1953, esta vez en Pamplona. Tras una entrevista con los representantes del Instituto Nacional de Industria (I.N.I.), Srs. Ocharán y Suárez Inclán, quedó confirmado que con la anunciada apertura de Potasas de Navarra, que se preveía en un plazo de entre tres y cinco años, se abrían nuevas perspectivas para “El Plazaola”, dada la conveniencia de utilizar dicha línea para el transporte del mineral al puerto de Pasajes “El Irati” en cambio, al carecer de interés para la nueva explotación minera, quedaba abandonado a sus propias posibilidades, con la única esperanza de una posible fusión de ambas líneas. La Diputación, por su parte, hizo saber que no estaba dispuesta a subvencionarlo, dada su escasa rentabilidad. En vista de ello, el portavoz de la sociedad, Sr. Arvizu, manifestó la necesidad en que se veían de solicitar cuanto antes de las autoridades competentes el abandono de la explotación, incluso cediendo a la Sociedad Minera Guipuzcoana el tramo Pamplona-Aoiz, en el caso de que considerase oportuno agregarlo a la línea de “El Plazaola”.

UN PLAN DE MODERNIZACIÓN QUE NO SE REALIZÓ

En agosto de 1952, la compañía redactó un detallado informe, dirigido a la comisión a la que nos acabamos de referir, que es un completo análisis de la situación del tren. En él se explican sus características y sus graves problemas de competencia con ocho empresas de autobuses y otras muchas de camiones, y se incluye un breve estudio económico del coste que supondría una eventual y necesaria modernización, tanto en el capítulo de vía y obras como en el de material de tracción y móvil. El informe finaliza con unas interesantes consideraciones relativas a la posible fusión con el ferrocarril de Pamplona a Lasarte, posibilidad que por aquellos años se veía como una solución a la crítica situación que atravesaban ambas líneas. Al final

hubo que desechar aquel proyecto por razones no sólo técnicas, sino también de carácter económico. Incluso llegó a barajarse la posibilidad de transformarlo en una línea de ancho normalizado español, prolongándolo hasta Jaca. Nada de esto llegó a tener efecto³¹.

De este informe tan interesante, interesa destacar –aunque sea sin analizarlo de forma más pormenorizada- el amplio y ambicioso proyecto de modernización de la línea que en él se incluye y que suponía las siguientes cantidades:

En concepto de vía y obras

Variante propuesta de Villava a Huarte	7.350.000
Vía y elementos para la misma	1.800.000
Línea eléctrica aérea	200.000
Renovación de vía en el resto de la línea	1.150.000
Reparación de edificios y muelles	200.000
Total por este concepto	7.350.000

En material de tracción y móvil

Adquisición de 2 automotores de 300 HP	5.000.000
Id. de 4 locomotoras eléctricas de 500 HP.....	10.000.000
Id. de 6 coches de viajeros modernos	3.000.000
Otras mejoras y reparaciones de material	300.000
Total por este concepto	18.300.000

Total de los gastos de mejora del F.C. 25.650.000

Teniendo en cuenta estas cifras, ciertamente elevadas para aquellos tiempos, resultaba sumamente difícil la posibilidad de llegar a un acuerdo con el Estado o con la Diputación Foral de Navarra, de cara a un hipotético plan de ayudas o subvenciones.

BALANCE ECONÓMICO DE LA EXPLOTACIÓN DEL FERROCARRIL

El informe de 1952 incluía un interesante anexo, en el que la empresa mostraba un cuadro comparativo de los resultados económicos de la explotación del ferrocarril, tanto en lo referente al servicio de viajeros como al de mercancías, en cuatro momentos diferentes: quinquenio 1916-1920, quin-

31 Según el informe de “El Irati”, las empresas de autobuses que hacían competencia al tren, afectando gravemente a su rendimiento económico, eran las siguientes: “La Veloz Sangüesina”, con 16 autobuses de unas 40 plazas; “La Roncalesa”, con unos 10 coches de 40 plazas de promedio, “La Salacencia”, con 6 de unas 30 plazas; “La Montañesa”, con otros 6 del mismo número de plazas; “La Lumbierina”, con 4 coches de la misma capacidad; empresa Alzueta con 2 coches de 30 plazas; “La Izagaondoarra” con otros 2 de unas 25 plazas y “La Villavesa”, cuya competencia afectaba sobre todo al servicio de tranvías a Villava y Huarte, con 14 autobuses de unas 50 plazas.

quenio 1931-35, quinquenio 1941-45 y el año 1951, último del que se conocían los datos al tiempo de redactar el documento. Las cifras estadísticas y económicas que contiene son muy elocuentes, y muestran una visión diacrónica de la trayectoria de aquel proyecto empresarial y ferroviario³².

	Viajeros	Producto en pesetas
1916-1920.....	101.175	250.478,19
1931-1935.....	145.485	168.555,63
1941-1945.....	243.154	569.198,12
1951.....	114.580	480.920,25

	Mercancías ³³	
1916-1920.....	48.844 toneladas	375.637,92
1931-1935.....	52.784 “	405.276,12
1941-1945.....	46.144 “	736.453,40
1951.....	47.115 “	1.852.638,32

Resultados de explotación

	Ingresos	Gastos		Balance
1916-1920.....	721.792,07	520.944,02	Beneficios	200.848,05
1931-1935.....	662.159,16	690.500,43	Pérdidas	28.341,27
1941-1945	1.363.673,52	1.050.075,47	Beneficios	313.597,05
1951.....	2.333.558,57	3.022.535,34	Pérdidas	688.975,77

BASES APROBADAS PARA LA LIQUIDACIÓN DEL FERROCARRIL

Paralelamente a las gestiones en orden a lograr de la Diputación algún tipo de subvención o ayuda económica de carácter fijo, que cada vez se veían más improbables, la empresa inició el expediente de solicitud de cierre de la línea, posibilidad que se contemplaba en la Ley de 21 de abril de 1949. Para ello se requería, entre otros trámites, el informe de la Diputación Foral. En el fondo documental de dicha Institución, que se conserva en el Archivo General de Navarra, existe un documento, titulado Examen de la Ponencia

32 El considerable aumento del número de viajeros en el promedio del quinquenio 1941-45 se debió a la disminución de los servicios en las compañías de autobuses a causa de las importantes restricciones que se padecieron en España en esos años en el suministro de carburantes. Tan pronto como dicho suministro se fue normalizando, gran parte del volumen total de usuarios volvió a utilizar el autobús, en detrimento del tren. El desafío de la carretera al tren empezó a hacerse notar de manera significativa ya en los años 20. Véase al respecto URABAYEN, L. *Una interpretación de las comunicaciones en Navarra* (San Sebastián, 1927)

33 Las mercancías que habitualmente transportaba el ferrocarril eran madera, carbón, productos químicos, cereales y remolacha. En 1951 obtuvo la contrata del transporte del cemento para las obras del pantano de Yesa y también la del suministro y transporte de traviesas para las vías de RENFE, aunque ninguna de las dos cosas fue suficiente para paliar el déficit que presentaba el balance de la empresa.

sobre la petición de la empresa “El Irati” S.A. en relación con la Ley de 21 de Abril de 1949, que consta de los siguientes puntos o conclusiones, que en sus aspectos más esenciales se recogerían poco después en el Decreto correspondiente:

1ª.- La Compañía del F.C. de Pamplona a Sangüesa, con ramal a Aoiz (EL IRATI), es de explotación deficitaria y puede, por tanto, acogerse a las disposiciones que figuran en el Capítulo III de la Ley de 21 de Abril de 1949

2ª.- Se considera suficiente el estudio presentado por la Compañía en 14 de Abril de 1951, en cumplimiento del art. 37 de la citada Ley.

3ª.- Se aceptan, de conformidad con lo informado por los Organismos competentes, los motivos que cita la Compañía del F.C. como causas del estado deficitario a que ha llegado la Compañía, siendo los más principales la costosa conservación, tipo de corriente alimentadora de la electrificación, competencia de los transportes por carretera y el no haber sufrido mejora, ni industrial ni agrícola, la zona de influencia del f.c. en los cuarenta años que viene funcionando.

4ª.- No son de aplicación, por lo especificado en el cuerpo de este dictamen, ninguna de las medidas previstas, en el art. 43 de la Ley de 21 de Abril de 1949.

5ª.- El aumento de tarifas tampoco es aplicable para enjugar el déficit de explotación, ya que ni siquiera pudo ser implantado en su totalidad el autorizado por el Decreto de 21 de Marzo de 1950.

6ª.- La subvención solicitada de 800.000 pesetas a 1.000.000 no es procedente otorgarla por no preverse sea un remedio circunstancial ni haya esperanza de que, en un porvenir más o menos lejano, pueda cambiar el signo de explotación. Las Diputaciones de Guipúzcoa y Navarra no están dispuestas a colaborar en la subvención.

7ª.- El mantenimiento del trozo Pamplona-Aoiz y su eventual explotación por la Cia. Minera-Guipuzcoana, también deficitaria, no se considera viable, pues lógicamente vendría a agravar la situación precaria de esta última. Por otra parte, la explotación de los yacimientos potásicos aparecidos al sur de Pamplona, sólo podría acaso, favorecer al f.c. Pamplona-Lasarte, sin que mejorase el tráfico del ramal Pamplona-Aoiz.

8ª.- Solo se considera de aplicación, de acuerdo además con la última petición del escrito de la Compañía, la aplicación del art. 41 de la Ley de 21 de Abril de 1949, puesto que no hay razón que aconseje al Estado hacer sacrificios económicos para conservar la explotación de este f.c. y no sólo puede sustituirse por otro medio de transporte, sino que, en este caso, ya ha sido sustituido por los transportes por carretera.

9ª.- Se tendrá en cuenta al hacer la liquidación prevenida en el citado art. 41, el ofrecimiento de la S.A. “EL IRATI” de absorber el personal del f.c. en otros negocios de la Sociedad.

UNA INTERESANTE PROPUESTA ANÓNIMA A LA DIPUTACIÓN

En abril de 1955 la empresa se dirigió por carta a los ayuntamientos de las localidades del trayecto, exponiéndoles que las pérdidas anuales se acercaban al millón de pesetas, y solicitando alguna subvención o ayuda –a poder ser de carácter fijo- que contribuyese a aliviar aquella angustiosa situación. Los ofrecimientos no fueron muy generosos, porque ni los tiempos que corrían ni las posibilidades económicas de los pueblos lo permitían, lo cual no quiere decir que no tuviesen interés en el mantenimiento del servicio ferroviario. Los pueblos, cuyos alcaldes mantuvieron distintas reuniones con la Diputación y con el Gobernador Civil para tratar el asunto, querían seguir contando con el ferrocarril, pero sin que ello les supusiera grandes sacrificios.

Existe un curioso escrito anónimo, de fecha 4 de julio de 1955, firmado por “un amante de los Fueros” y dirigido al entonces Vicepresidente de la Diputación don Miguel Gortari Errea, en el que con la libertad de expresión que permite el anonimato, se hacían algunas observaciones que, independientemente de su verosimilitud, hubiera sido imposible hacer de manera oficial³⁴.

El motivo del escrito era que la prensa de ese día publicaba la noticia de un reciente Decreto del Ministerio de Hacienda, referente a préstamos a las compañías de ferrocarriles de vía estrecha, para inversiones en modernización. Esta información le daba pie al autor del anónimo para afirmar “que a El Irati, no ahora sino hace muchos años, el Estado ha venido ofreciéndole el material móvil y fijo que le hiciera falta, y esta Sociedad siempre ha rehusado tan generosa ayuda, alegando que no le era necesaria. Pero esto no es cierto, ni ahora ni nunca, pues a la vista de todos está el material anticuadísimo que posee la empresa en todos sus aspectos. Lo que pasa es que si “El Irati” se acoge a los beneficios del Estado, como lo hacen la generalidad de las compañías, éste tiene una intervención más directa en la explotación del ferrocarril. Y esto es precisamente lo que jamás ha querido “El Irati”: que nadie fiscalice sus cuentas... Sin embargo, “El Irati”, que jamás ha querido que el Estado le mejorase el material (anticipos en metálico, esos sí los ha admitido) no ha tenido inconveniente en pedir auxilio a los municipios de los pueblos afectados, a sabiendas de que no habían de prestárselo”.

La solución que proponía el autor del anónimo -nada descabellada, por cierto- era la siguiente: “La mejor defensa que podía hacer la Excm. Diputación era incautarse del ferrocarril, abonando a “El Irati” los cinco o seis

34 En realidad se recibieron dos cartas manuscritas distintas, sin duda de una misma mano, la primera lleva fecha 3 de junio de 1955, y en ella el anónimo autor acusa a la empresa de querer hacer un negocio, embolsarse un dinero entre cuatro o seis caciques (*sic*) “y echar a la miseria y la desesperación a 150 familias cristianas de honrados trabajadores”. Recordaba también “los servicios que este ferrocarril prestó a la Patria en la Guerra de Liberación, donde diariamente exponían sus vidas todos los agentes, transportando tropas y material de guerra al frente de Jaca. Y esto... también debe tener su valor para no consentir que dejen en la calle a tantísimas familias”.

millones que costó su instalación, pues estamos seguros que con una administración recta y eficiente, como lo harían los dignos representantes del pueblo navarro y con la ayuda del Estado, ofrecida repetidas veces a “El Irati” y rehusada siempre por dicha Sociedad, este ferrocarril puede ser, debe ser, por la zona tan rica que atraviesa, uno de los mejores de España, y sobre todo, orgullo de nuestra querida Navarra. Como ejemplo de que esto puede y debe ser así, ahí tenemos el Ferrocarril del Urola, explotado con dignidad por la Diputación de Guipúzcoa, con el beneplácito de toda la provincia”³⁵. Y aún añadía más: “Como parece ser que “El Irati” pretende quedarse solamente con la cuestión eléctrica, ya que ha vendido una de sus fábricas, desmontado la mitad de otra y alquilado una tercera, la Excm. Diputación podría prescindir incluso de la parte eléctrica, puesto que el Estado piensa dotar a las compañías que lo soliciten de modernísimos automotores Diesel, tracción ésta de máxima economía”.

DECRETO DE SUPRESIÓN DEL FERROCARRIL

Por último, la sociedad explotadora, no pudiendo hacer frente a las crecientes pérdidas y a la vista de la imposibilidad de obtener ningún tipo de subvención oficial, solicitó del Ministerio de Obras Públicas la autorización para proceder a la clausura del servicio ferroviario y al consiguiente levante de las vías. El informe de la Diputación a la Dirección General de Ferrocarriles en relación con dicha solicitud lleva fecha del 28 de mayo de 1955.

Creo de interés transcribir el Decreto de supresión, firmado por Franco el 3 de octubre de 1955, tal como apareció publicado en el Boletín Oficial del Estado unos días más tarde³⁶. Dice así:

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Decreto de 3 de Octubre de 1955, por el que se autoriza a “El Irati” S.A. al levantamiento de las instalaciones del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa.

“El Irati” Sociedad Anónima concesionaria del ferrocarril Pamplona a Sangüesa con ramal a Aoiz, es de explotación muy deficitaria, siendo una de las principales causas de su estado la competencia que a dicha línea hacen los transportes autorizados por carretera.

Esta Sociedad, aparte de la explotación de las indicadas líneas, tiene también otros negocios industriales.

En esta situación, “El Irati” Sociedad Anónima, solicitó se resolviera su concesión y se le autorizara a levantar las instalaciones de la línea, acogándose a lo dispuesto en la ley de 21-4-1949.

Tramitado el oportuno expediente en relación con esta petición, y de conformidad con los informes preceptivos emitidos por los diferentes Organismos dependientes de la Dirección General de Ferrocarriles, así como también el de Ministerio del Ejército, y los de aquellas entidades a las que afecta

35 El caso del ferrocarril eléctrico de “El Urola”, que unía Zumárraga con Zumaya, gestionado por la Diputación de Guipúzcoa, era muy poco común en las líneas españolas de vía estrecha. Se mantuvo en servicio con esa modalidad de explotación, entonces bastante atípica, hasta su desaparición en 1981.

36 Boletín Oficial del Estado del 24 de octubre de 1955.

la su presión de este servicio, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, y previa deliberación del Consejo de Ministros, DISPONGO:

Artículo primero: Se aplica a la totalidad de las líneas que explota la Sociedad Anónima “El Irati” el artículo 41 de la ley de 21-IV-1949, siempre que dicha empresa se comprometa en forma a emplear todo el personal que quede excedente como consecuencia del levante del ferrocarril en otros negocios de la misma razón social, o bien a indemnizarle, en caso de despido por cesación de actividades, con arreglo a las disposiciones vigentes.

Artículo segundo: Deberá ofrecerse la explanación del ferrocarril a la Diputación Foral de Navarra, para que se encargue, si le interesa, de su transformación en carretera y de la conservación de la misma.

Artículo tercero: Por el Ministerio de Obras Públicas se dictarán las disposiciones necesarias para el cumplimiento de cuanto se previene en este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Barcelona a 3 de octubre de 1955.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas
Fernando Suárez de Tangil y de Angulo

UNA PROPUESTA DE LA COMISIÓN DE MUNICIPIOS PARA MANTENER EL SERVICIO

Nuevamente, con fecha 6 de noviembre, una comisión de los municipios de la comarca afectados por la supresión, encabezada por el Ayuntamiento de Sangüesa, elevó una solicitud a la Diputación pidiendo su permanencia. El escrito, bien concebido y redactado, recoge algunas consideraciones interesantes. En primer lugar, atribuye los resultados deficitarios de la explotación a la baja calidad del servicio. “Bien sabido es –dice el documento- que no se ha hecho mejora alguna desde su implantación hace 44 años... ni aún siquiera se han mantenido sus primitivas y relativas condiciones de comodidad y rapidez, resultando que el trayecto Pamplona-Sangüesa, que en los primeros años se realizaba en siete cuartos de hora, poco más, ahora cuesta aproximadamente tres horas”. Aparte del envejecimiento del material, el escrito señala como causas del deterioro del servicio la nueva variante de Villava –estimada por la compañía como una notable mejora- y “la supresión del tren especial de mercancías, adicionando éstas a los trenes correos”. Los integrantes de la Comisión no veían claro que los autobuses vinieran a paliar los efectos negativos de la supresión de “El Irati”, ya que eran de plazas limitadas, por lo que era difícil conseguir billete, y además ninguna de las líneas cubría en su totalidad el recorrido que efectuaba el tren. Ellos proponían el mantenimiento del servicio ferroviario mediante automotores de aceite pesado, gasolina o gas-oil, prescindiendo de la línea eléctrica. Y aunque reconocían que la vía necesitaba “algunas reformas de relativa importancia”, sugerían que éstas podrían aplazarse por algún tiempo en lugar de acometerlas de forma inmediata. En cuanto al modo de hacer frente a los costes, entendían que éstos deberían ser subvencionados en primer lugar por el Estado, y en menor medida, también por la Diputación.

El importe inicial lo estimaban en medio millón de pesetas aproximadamente. “Mediante las expresadas ayudas económicas y con un poco de buena voluntad por parte de la empresa “El Irati”, nuestro ferrocarril podría seguir subsistiendo, no como hasta ahora, pues solo significaría la prolongación de su agonía, sino mejorando progresivamente hasta alcanzar una vida y una situación aceptables, tanto en el aspecto material como en el económico”. No obstante, si ello no fuera factible por no convenir a los intereses de la empresa, “la solución pudiera ser haciéndose cargo de dicho ferrocarril la Excm. Diputación Foral de Navarra, a no ser que se encontrase otra solución mejor”³⁷.



Últimos viajeros del Irati, el 31 de diciembre de 1955. (Archivo Javier Beúnza)

EL ÚLTIMO VIAJE

La sentencia de muerte estaba dictada. Sólo faltaba que se cumpliera, como así sucedió poco después. En el atardecer del día 31 de diciembre de 1955, el viejo tren de “El Irati”, abandonado a su suerte, prestó su último servicio. El desvencijado cajón gris, con su aparatoso trole herido de muchos chispazos, volvió a cruzar por última vez los campos solitarios de los valles de Egüés y de Lónguida, y a internarse, como un monstruo mecánico, en los oscuros túneles de la agreste Foz de Lumbier. Contaba sólo cuarenta y cinco años de edad, pero había envejecido prematuramente. En todo ese tiempo, no consta que la compañía hubiera gastado ni una peseta en modernizar su anticuado e incómodo material.

Unos días después Alfredo Beúnza publicó en “El Pensamiento Navarro” un simpático reportaje en el que contaba el pequeño viaje hasta Lum-

37 El escrito fue visto por la Corporación Foral en la sesión del 19 del mismo mes.



Jorge Ozcoidi expendiendo los últimos billetes, en Sangüesa, el 31 de diciembre de 1955 (Archivo Javier Beúnza)



Javier Beúnza saca el último billete en Sangüesa el 31 de diciembre de 1955. (Archivo Javier Beúnza)

bier que él con una cuadrilla de amigos se animó a hacer en el último tren que salió de Sangüesa. De él entresaco este breve párrafo: "...El grupo de sangüesinos que acompañamos un poquito (hasta Lumbier) al tren que era nuestro orgullo y que nos hacía sentirnos un poco superiores a otros al ver escrito el nombre de nuestra ciudad hasta en las guías de la RENFE, como tributo y obsequio le cantamos aquello de

¡Qué gusto da viajar
cuando se va en el tren!



Grupo de sangüesinos cantando en el último viaje del Irati. (Archivo Javier Beúnza)

La crónica aparecía ilustrada con tres fotografías, más una cuarta que mereció el honor de figurar en primera plana. Una de ellas era una imagen del tren, conducido por el automotor N^o 2, efectuando su parada en la estación de Lumbier. En otra, aparecía Javier Beúnza sacando el billete en la taquilla, encima de la cual se podía ver colgado el aviso del cierre de la línea. La tercera reproducía el último billete que se despachó. Lleva el número 8188 y el precio del viaje de Sangüesa a Lumbier: 2,65 pesetas. La foto que salió en primera página, bajo el titular "La última campanada del Irati", captó el momento histórico en que el jefe de estación hacía sonar la tradicional campana de la estación para dar la salida al tren. El reloj de doble esfera, típicamente ferroviario, marcaba la hora de las cinco de la tarde³⁸.

Por lo que respecta a Aoiz, gracias al testimonio de Humberto Latasa sabemos que el último billete expedido en la taquilla de aquella estación lo sacó don Tomás Amichis, farmacéutico de la localidad³⁹.

El día de Año Nuevo de 1956 amaneció triste y gris sobre las estaciones vacías. En la de Pamplona, alineados sobre la vía, descansaban para siempre los vetustos y fatigados vagones tras el último servicio. Y en todas las de la línea, encima de la ventanilla del despacho de billetes, quedó colgado un

38 El artículo se publicó en "El Pensamiento Navarro" del 3 de enero de 1956.

39 Treinta años de la desaparición del Irati, "Diario de Navarra" de 2 de enero de 1986

papel con el aviso de la irremisible sentencia de muerte, en el que se podía leer lo siguiente:

AVISO

«El Irati» S.A. tiene el honor de poner en conocimiento del público que, en virtud del Decreto de 3 de octubre último y disposiciones complementarias de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, el Ferrocarril Eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa, del que esta Sociedad es concesionaria, dejará de funcionar definitivamente, en todo su recorrido, a partir del día primero de enero de 1956, y en consecuencia no admitirá desde esa fecha viajeros ni expediciones de mercancías de grande y pequeña velocidad, de ninguna clase, tanto en servicio local como en combinado.

Pamplona, 15 de diciembre de 1955
LA DIRECCIÓN



El jefe de estación de Sangüesa, en el momento de dar la salida al último tren, el 31 de diciembre de 1955 (Foto: Javier Beúnza)

Unos trece años más tarde, el autor de estas líneas, en una excursión que realizó siendo estudiante, tuvo ocasión de rescatar, de entre el polvo y las telarañas, el papel con este aviso, sellado con el cuño de la dirección del ferrocarril, que aún permanecía pegado sobre la vieja taquilla, en el vestíbulo de la abandonada estación de Aoiz.

LEVANTE DE LA VÍA

La sociedad “El Irati” procedió al levante de la vía con una rapidez que sorprendió a todos, especialmente a las fuerzas vivas de la merindad interesadas en que el tren no desapareciera. El 2 de enero de 1956 la brigada de obras iniciaba en Sangüesa los trabajos de desmantelamiento, que finalizarían en Pamplona a mediados de octubre. He podido ver las galeradas censuradas de un artículo que tenía que haber aparecido publicado en “El Pensamiento Navarro” del 9 de febrero de ese año, en el que los comisionados de Sangüesa y de los pueblos de la merindad, denunciaban el hecho de que la empresa “ha empezado a levantar las vías y lo hace con tal celeridad y entusiasmo que las ha arrancado ya en un gran trecho. Empezó en Sangüesa, donde el ferrocarril terminaba, y con tal rapidez lleva esa tarea que ya están en Liédena. A poco que nos descuidemos o que sigan con ese acaloramiento –decían- en pocos días no habrá nada que hacer y Sangüesa y su Merindad se quedarían para siempre sin ferrocarril, que es a lo que no se resignan”. Así ocurrió al final, después de que resultasen inútiles todas las gestiones que se hicieron ante distintas instancias.

El levante de la vía dio como resultado la recuperación del siguiente material: 3.172.000 kilos de hierro de los carriles, 40.000 kilos de las bridas, placas de asiento, tirafondos y tornillos, 28.000 traviesas de madera, 56.000 metros de hilo de cobre, con un peso de 26.000 kilos, 2.000 aisladores de alta tensión, otros 2.000 de baja y unos 40.000 kilos de palomillas y abrazaderas.

EL ÚLTIMO DESESPERADO INTENTO DE LA COMISIÓN DE MUNICIPIOS

Y todavía el 5 de febrero de 1956, con la línea ya clausurada, hicieron un último intento en el mismo sentido, que tampoco llegó a buen puerto. Estimaban que con un presupuesto de unos diez millones –menos de la mitad del que había calculado la empresa- se podría llevar a cabo el mantenimiento de la línea con automotores diesel. En la instancia, pedían a la Diputación que adoptase el acuerdo “de llevar a cabo con carácter de extrema urgencia, las gestiones necesarias para que sea suspendido inmediatamente el levantamiento de la vía de “El Irati”, con objeto de proceder al estudio de la solución que se indica en la presente”. El escrito, al que acompaña una memoria detallada del proyecto, está fechado en Sangüesa y lo firmaba en primer lugar el alcalde José Echeverri, el secretario Manuel Saralegui, el delegado sindical Francisco Navallas, el guardián de los capuchinos P. Leonardo de Iroz y varios representantes de la industria y el comercio de la ciudad. No hace falta decir que no sirvió de nada⁴⁰.

40 La propuesta para mantener el ferrocarril creando una sociedad mixta de accionistas, con participación destacada de la Diputación y también de los ayuntamientos, se basaba en la adquisición de tres autovías grandes de viajeros y uno de mercancías, a 1.000.000 de pesetas cada uno, otro autovía pequeño para el ramal de Aoiz, que costaría 500.000 pesetas, varios remolques de viajeros y vagones de carga, por 2.000.000, y la reposición de la vía entre Sangüesa y Liédena, que había sido levantada

DERRIBO DE LAS ESTACIONES DE SANGÜESA Y PAMPLONA

Aunque el dato pueda sorprender, lo cierto es que la estación de Sangüesa fue derribada bastante antes que la de Pamplona. El 14 de octubre de 1963 “Diario de Navarra” publicaba una información encabezada por el siguiente titular: “Ha comenzado la demolición de la estación del ferrocarril Irati. Durante cuarenta y cinco años fue terminal de la línea Pamplona-Sangüesa”. En el artículo, ilustrado con una foto de Lázaro Landarech del último tren que partió de ella, tras hacer una breve evocación de su historia, el corresponsal adelantaba la noticia de que “en su lugar se alzarán unas modernas viviendas, destinadas a servir de hogar a los camineros y bomberos de la Excma. Diputación Foral, quienes prontamente se instalarán entre nosotros”. Y terminaba haciéndose eco de cierto proyecto del que al parecer se hablaba por entonces, referido a una posible nueva línea férrea que enlazaría directamente, a través de Navarra, “las líneas de los Ferrocarriles Nacionales del complejo vascongado con Huesca y lógicamente con Cataluña”. En la autorizada opinión del articulista, en esta nueva vía futurible –de la que nunca más se supo– Sangüesa ocupaba “un puesto de primera categoría”.

Por lo que respecta a la estación de Pamplona, hay que decir que el pleno del Ayuntamiento, en su sesión del 19 de diciembre de 1972, acordó facultar a la Comisión Permanente para proceder a la adjudicación del derribo, tras el oportuno concurso público. Las treinta viviendas que había en el edificio habían sido desalojadas unas semanas antes por los inquilinos que las ocupaban, que percibieron una indemnización de 100.000 pesetas en el caso de que se acogieran al plan de la Obra Sindical del Hogar, y de 250.000 pesetas, caso de no querer acogerse a esa posibilidad⁴¹.

Unos años antes, en 1967, se había iniciado la construcción de distintos bloques de viviendas en la amplia explanada que antes ocupaba la playa de vías de la estación, en la que todavía se mantenían en pie las cocheras de cada una de las dos compañías que la compartían –las de “El Irati” mucho más grandes–, un pequeño almacén y un edificio de talleres de una sola planta, este último propiedad de “El Plazaola”. “Diario de Navarra”, en su número del 5 de febrero de ese año, bajo el titular “Construcción de viviendas en los terrenos del Irati”, informaba del próximo inicio de las obras en el plazo de tres a seis meses. El reportaje venía ilustrado con una fotografía del reportero gráfico Zubieta. Hay que decir que las vías de la estación de Pamplona se levantaron en dos años distintos: las de “El Irati” en 1956 y las de “El Plazaola” en 1959⁴².

por la empresa “El Irati” y se calculaba en 2.500.000 pesetas. Con esta inversión se preveía la posibilidad de realizar dos servicios diarios en cada sentido, prescindiendo de la línea eléctrica y del personal fijo de cada una de las estaciones. A pesar de tratarse de un proyecto muy básico, como reconocía la propia Comisión, desarrollándolo debidamente, si hubiera existido voluntad política, pienso que tal vez hubiera sido factible su realización.

41 “Diario de Navarra” del 5 de enero de 1973.

42 “Diario de Navarra” del 5 de febrero de 1967.

JUAN JOSÉ MARTINENA



La estación de Sangüesa hacia 1920. (Archivo Javier Beúnza)



Los sangüesinos Jorge y Andrés Ozcoidi, empleados del Irati. (Archivo Javier Beúnza)