

El ferrocarril del Plazaola (1914-1953)

Juan José Martinena

Con este nombre se conoce al ferrocarril de vía estrecha que a lo largo de cuarenta años, desde 1914 hasta 1953, unía Pamplona con San Sebastián. Sin embargo, su denominación oficial, así como la concesión ferroviaria que constituía su base legal, era la de ferrocarril de Pamplona a Lasarte, ya que allí terminaba su línea propia y a partir de dicha estación, el último tramo de su recorrido lo realizaba “por vía ajena” sirviéndose de la antigua línea de los Ferrocarriles Vascongados –actual Eusko Tren– hasta la estación de Amara de la capital guipuzcoana¹.

Antecedentes históricos. El primitivo tren minero

Las primeras noticias relativas a un proyecto de línea férrea entre Pamplona y San Sebastián se remontan al año 1893. El 19 de junio del citado año, según recoge el diario de sesiones, las Cortes aprobaron una Proposición de Ley por la que se autorizaba la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Pamplona, por Lecumberri, Betelu, Tolosa y Lasarte, debía terminar “próximo a la Concha de San Sebastián”. Incluso se llegó a otorgar la concesión de la línea a don Eugenio Berdiel y Artieda, dándole un plazo de seis meses para el inicio de los trabajos. Sin embargo, por las razones que fuesen, aquel primer proyecto no pasó de ahí².

El verdadero origen de este ferrocarril radica en un modesto tren minero, construido por la Sociedad Anónima Leizarán con el fin de transportar el mineral de hierro que se extraía de las minas de Plazaola, en término de Berástegui, hasta la estación de Andoáin, en la línea del Norte, actual línea Madrid-Irún de RENFE. El proyecto fue

1. De este ferrocarril me he ocupado con anterioridad en distintas publicaciones: *Historia del tren*, “Navarra, Temas de Cultura Popular”, núm. 260, pp. 24-26, *Navarra y el tren*, Col. “Panorama”, núm. 25, pp. 56-70, y de forma más resumida en la *Gran Enciclopedia de Navarra*, artículo Plazaola, así como en varios artículos de prensa.

2. JUNCÁ UBIERNA, J.A., *Bajo el suelo de Navarra* (Pamplona, 1997), pp. 260-61.

obra del ingeniero don Manuel Sacristán y la concesión se otorgó con fecha 8 de febrero de 1901 a favor de don Francisco Ormaechea. Posteriormente, por una Resolución de 19 de septiembre de 1902 se aprobó la transferencia de los derechos a la Sociedad Anónima de Leizarán³. En 1904 se le concedió autorización para poder transportar viajeros. El recorrido era de sólo 20,194 kilómetros, aunque alguna otra fuente le asigna 22,006 kilómetros. El pequeño tren, a partir de la mina, pasaba por las estaciones de Múgica, Mustar, Ameraun, Beñes, Olloqui y Unzunegui. De ellas, sólo las de Ameraun y Olloqui continuaron en servicio a partir de 1914. El resto quedaron abandonadas. Una descripción del año 1923 dice que por entonces sólo se veían “como recuerdo de ellas, unas casillas destrozadas”⁴.

Aquel tren contaba únicamente con tres pequeñas locomotoras-ténder, de tipo minero, construidas por la casa Krauss, la primera en 1903, con número de fábrica 4.925, y las otras dos en 1904, con los números 4.993 y 4.994 respectivamente⁵.

El 3 de noviembre de 1906 la mencionada S.A. de Leizarán procedió a vender a la Sociedad Minera Guipuzcoana la concesión y demás bienes y derechos del pequeño tren minero. La nueva entidad propietaria se había constituido apenas un mes antes, el 29 de septiembre, con un capital social de 2,75 millones de pesetas. Este cambio de titularidad recibió la aprobación oficial el 23 de septiembre de 1907. El objetivo de los nuevos dueños era la ampliación del modesto tren originario y su transformación en un ferrocarril comercial, con servicios regulares de viajeros y mercancías. La sociedad no iba descaminada y desde luego tendría sus influencias, porque lo cierto es que la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908 incluyó el directo de Pamplona a San Sebastián entre las nuevas líneas a construir con subvención oficial del Estado. En la subasta que tuvo lugar en Madrid en septiembre de 1910 se le adjudicó la titularidad del proyectado ferrocarril.

Consiguientemente, la Sociedad Minera Guipuzcoana obtuvo las dos nuevas concesiones que necesitaba para llevar adelante su proyecto: una, el 19 de octubre de 1910, para prolongar la línea desde las minas de Plazaola hasta Pamplona, con una longitud de 55,983 kilómetros, y otra, el 18 de marzo de 1911, para el tramo entre Andoain y Lasarte, 7,977 kilómetros, que se solicitó para empalmar en esa última localidad con la línea de los Ferrocarriles Vascongados, y utilizando las vías de dicha compañía como último tramo del trayecto, llegar hasta San Sebastián⁶. Es decir, que aunque el nuevo ferrocarril debía unir Pamplona con la capital guipuzcoana, la concesión ferroviaria y por tanto la vía propia eran de Pamplona a Lasarte. La longitud total del trazado entre ambas localidades era al principio de 84,155 kilómetros, pero en 1935 se

3. *Gaceta de Madrid*, 29 de septiembre de 1902, p. 1.338.

4. “El Ferrocarril de Pamplona a San Sebastián, notas sobre el trayecto”, en el periódico quincenal *La Avalancha*, 668 (8 de febrero de 1923), pp. 31-32.

5. SCHMEISER, B., *Krauss lokomotiven* (Viena, 1977). Referencia bibliográfica de Juan José Martínez Gastiain.

6. La relación de las concesiones de todas las líneas de vía métrica, con sus fechas y longitudes, fue publicada por BOTÍN, C., “Los ferrocarriles de vía estrecha”, en la obra colectiva *Cien años de Ferrocarril en España* (Madrid, 1948), t. II, p. 274.

aprobó una pequeña variante en Urriza, que la redujo en 6,30 metros, y en 1950 se realizó una nueva variante para el acceso a la nueva estación de Pamplona-Ciudad, que supuso un aumento de 49 metros, con lo que la longitud total real quedó fijada en 84,197 kilómetros. A este kilometraje hay que añadir, naturalmente, los 9 que separan la estación de Lasarte de la de San Sebastián.

El proyecto de Pamplona a Lasarte

El proyecto del nuevo ferrocarril se le encomendó al prestigioso ingeniero donostiarra don Manuel Alonso Zabala, que contó con un competente equipo de colaboradores, entre ellos el ingeniero militar don Antonio Liaño y el de minas don Antonio Lorio. Lleva fecha 9 de enero de 1912, y una vez examinado por el Director General de Ferrocarriles don Antonio Faquinetto el 22 de junio, recibió la aprobación oficial mediante una Real Orden del Ministerio de Fomento de fecha 23 de julio del mismo año⁷.

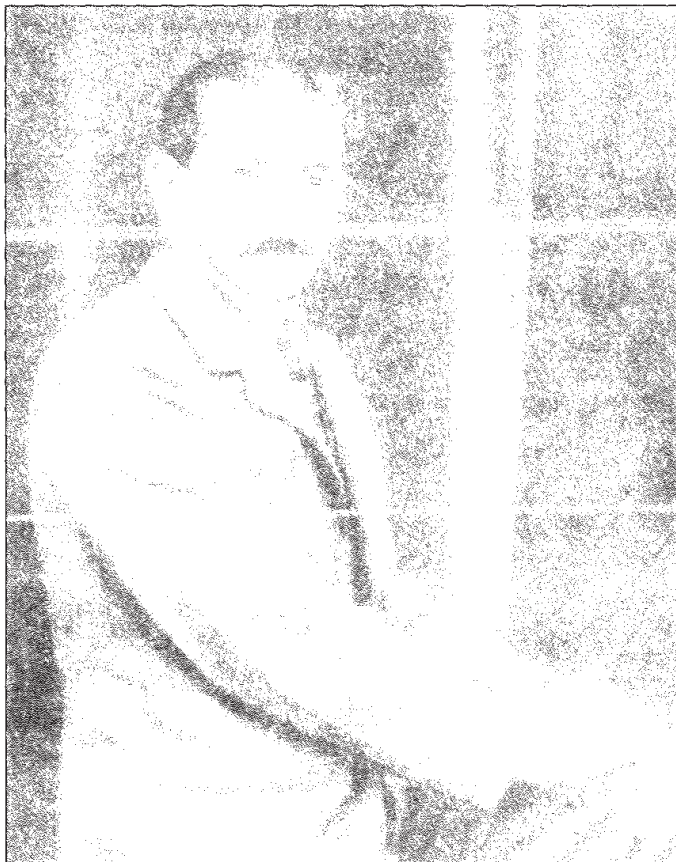
El presupuesto inicial destinado a la ejecución de la línea fue de 13 millones de pesetas. Para llevar a cabo los trabajos, dada su extremada complejidad, sobre todo en algunos puntos, la obra se dividió en tres tramos o sectores: uno de Pamplona a Lata-sa, otro de Lata-sa a Huici, y un tercero de Huici a Plazaola, que se pusieron bajo la dirección de los ingenieros don Fermín Marquina, don Félix Oráa y don Emilio Tobalina, respectivamente.

Para hacerse con los terrenos necesarios para el trazado, los responsables de la compañía, con la colaboración de algunos diputados forales, se reunieron con los ayuntamientos de los valles y pueblos afectados, muchos de los cuáles se los facilitaron gratuitamente, bien cediéndolos de los bienes comunales o bien, en el caso de los particulares, adquiriéndoselos previamente a los propietarios o en algún caso por vía de expropiación, por tratarse de un proyecto considerado de utilidad pública.

Las obras de explanación fueron muy costosas, dado el perfil del recorrido, y el trazado exigió un elevado número de túneles, puentes, viaductos, trincheras y muros de contención, que fueron proyectados y ejecutados con verdadera pericia. Para el balasto o lecho sobre el que se asienta la vía se empleó piedra caliza procedente de varias canteras que se habilitaron en distintos puntos de la línea. Se calcula que se emplearon para este fin 50.448 metros cúbicos de piedra. Las traviesas se hicieron de madera de roble, sin tratamiento químico, y su número se cifra en 137.587. Sobre ellas iban sujetos los carriles, con sus bridas, tornillos y tirafondos. Se emplearon de tres clases, de 26, 33 y 35 kilos de peso por metro de longitud⁸.

7. Así consta anotado en cada una de las hojas de los planos originales del proyecto.

8. ESNAL, M. y AMUCHÁSTEGUI, A., "El Plazaola", memoria publicada en la revista local *Andoaingo Paperakl Papeles de Andoain*, en 1985. Este trabajo, tal vez no muy conocido, recoge una información muy interesante, con abundancia de datos técnicos y noticias bien documentadas sobre el antiguo ferrocarril, que se completan con algunas entrevistas realizadas por las autoras a antiguos empleados que todavía vivían en la época de la realización del estudio.



Manuel Alonso Zabala,
Ingeniero Director del proyecto
del F.C. (Revista *Novedades*).

“El nuevo recorrido –escribía el erudito don Julio Altadill en 1914– representa con respecto al anterior una reducción del 45%. Huelga por tanto el declarar que la pública predilección se ha pronunciado desde el primer momento por este nuevo itinerario, el cual nada tiene por otra parte que ceder al antiguo en cuanto a bellezas en el orden natural y alardes de ejecución en el orden ingeniero”. Y añadía: “El paisaje es de una belleza sin igual, predominando el arbolado, barrancadas, torrentes y caseríos; terreno sumamente abrupto, salpicado a trechos por grupos rocosos y sin dejar lugar a llanuras espaciales ni aún a valles de regular amplitud”⁹.

Obras de ingeniería. Túneles, puentes y viaductos

Las características topográficas del trazado dieron lugar a que esta línea se viera obligada a construir un elevado número de obras de ingeniería, entre las que se contaban algunas ciertamente modélicas para los medios de que se disponía en la época.

9. ALTADILL, J., *Geografía general del País Vasco Navarro*, t. I de *Navarra*, pp. 138-140.

Para salvar los distintos ríos, arroyos y barrancos, fue necesario construir 37 puentes, 10 de ellos con estructura metálica asentada sobre pilares de piedra, de uno o varios tramos, que respondían a un modelo de ingeniería decimonónica, típicamente ferroviario; algunos de ellos se los llevó la célebre riada de 1953, y el resto fueron desmantelados al tiempo del levante del ferrocarril, por lo que apenas si quedan restos de los pilares y estribos. Los otros 27 eran de obra de fábrica, de uno o varios arcos de piedra, de línea más tradicional. De entre los de este segundo grupo, que por sus características constructivas han llegado a nuestros días en bastante buen estado de conservación, destacan el de Gulina, de 185 metros, y los de Leiza y Lasarte.

Aparte de los puentes y viaductos, la línea contaba con 48 pasos inferiores, 18 de ellos metálicos y el resto de piedra¹⁰.

En cuanto a túneles, se contaban a lo largo del trazado nada menos que 67, unos rectos y otros en curva; unos revestidos de hormigón total o parcialmente, y el resto sin revestir, es decir con la piedra cortada a pico a la vista. Eran de longitud muy diversa, y entre todos destacaba el conocido como el de la divisoria de aguas, junto a la estación de Huici, que con sus 2.630 metros, era el más largo de la línea, y en su día uno de los más largos de España¹¹.

Las estaciones

Las estaciones del trayecto entre Pamplona y San Sebastián eran las siguientes:

Km 0	Pamplona-ciudad
Km 5	Pamplona-empalme
Km 8	Ainzoáin
Km 15	Sarasa
Km 22	Gulina (apeadero)
Km 24	Irurzun
Km 28	Latasa
Km 37	Lecumberri
Km 41	Huici
Km 52	Leiza
Km 56	Plazaola (apeadero)
Km	Ameraun (apeadero)
Km 67	Olloqui

10. Una relación completa de unos y otros, con su situación, longitud y características, en el citado trabajo de Esnal y Amuchástegui, pp. 30-32.

11. Ob. cit. pp. 33-34. Un itinerario por la línea, con la descripción del estado que presentaban los túneles no hace mucho, hacia 1995-96, ilustrado con varias fotografías, se puede ver en JUNCA, ob. cit. en la nota 2, pp. 265-272.

- Km 78 Andoáin
- Km 86 Lasarte (empalme con los Ferrocarriles Vascongados)
- Km 91 Añorga
- Km 95 San Sebastián-Amara

Hacia 1940 se añadió a éstas el nuevo apeadero de Areso, entre la estación de Leiza y el apeadero de Plazaola.

De ellas, las de Pamplona, Leiza, Andoain y Lasarte disponían de plataforma o placa giratoria para invertir el sentido de marcha de las máquinas. Como es habitual en la tracción a vapor, el funcionamiento normal de las locomotoras requiere depósitos para efectuar la toma de agua. En esta línea existían de dos tipos, metálicos y de hormigón. Metálicos los había en Pamplona, Leiza y Andoáin, y de hormigón en Latasa, Huici y Olloqui. Por otra parte, las estaciones de Pamplona, Latasa, Lecumberri, Huici, Leiza y Andoáin contaban con grúas de mano capaces para 5.000 kilos de carga¹².

Los edificios respondían a un modelo prácticamente idéntico, de un diseño muy ferroviario, con muros de piedra gris y cantoneras, molduras y enmarques de puertas y ventanas de ladrillo rojo. Las estaciones estaban divididas en dos categorías: primera y segunda clase. Eran de dos alturas y se cubrían con tejado a dos aguas. La fachada que daba hacia el lado del andén tenía cuatro puertas en la planta baja y cuatro ventanas en el primer piso, que servía de vivienda al jefe de estación. La única diferencia externa entre las de primera y segunda estaba en que las de primera tenían en su fachada posterior dos puertas centrales y dos ventanas laterales en la planta baja, y cuatro ventanas en el piso de arriba, mientras que las de segunda tenían una sola puerta central con una ventana a cada lado en la planta baja y sólo tres ventanas en el piso superior. Las de Irurzun, Lecumberri y Leiza tenían marquesina metálica sobre el andén. A poca distancia de la entrada y salida de cada estación se hallaba situado el correspondiente disco o semáforo de señalización.

En cuanto a su distribución interior, las de primera clase contaban con una amplia sala de espera en la parte central. A la izquierda, mirando del lado del andén, estaba el despacho del jefe de estación, el expendedor de billetes, el teléfono y otro despacho para el factor. A la derecha, el departamento de equipajes y facturación. Las estaciones de segunda clase tenían también un despacho para el jefe, telégrafo y factor y una sala de espera, con un mostrador en ángulo para la facturación de equipajes. Ya se ha dicho que el piso superior estaba destinado a vivienda del jefe de estación¹³.

En todas ellas había teléfono conectado a la línea propia del ferrocarril, y se disponía de otro, de los llamados “de campaña”, que era utilizado habitualmente por la brigada de vía y obras cuando se desplazaba a realizar alguna reparación en cualquier punto de la línea.

12. Una somera descripción de todas y cada una de ellas, en el citado trabajo de Esnal y Amuchástegui, pp. 22-25.

13. Datos entresacados del proyecto original, del que poseo una fotocopia.

Al lado del edificio principal, todas las estaciones tenían un muelle de mercancías con un almacén de planta rectangular, con tejado a dos aguas y paredes de piedra gris y esquinas de ladrillo rojo.

Al mismo tipo de construcción respondían también los depósitos de máquinas y las cocheras para guardar los coches de viajeros. El depósito principal, así como los talleres de reparación del material motor y móvil estaban en la estación de Andoáin.

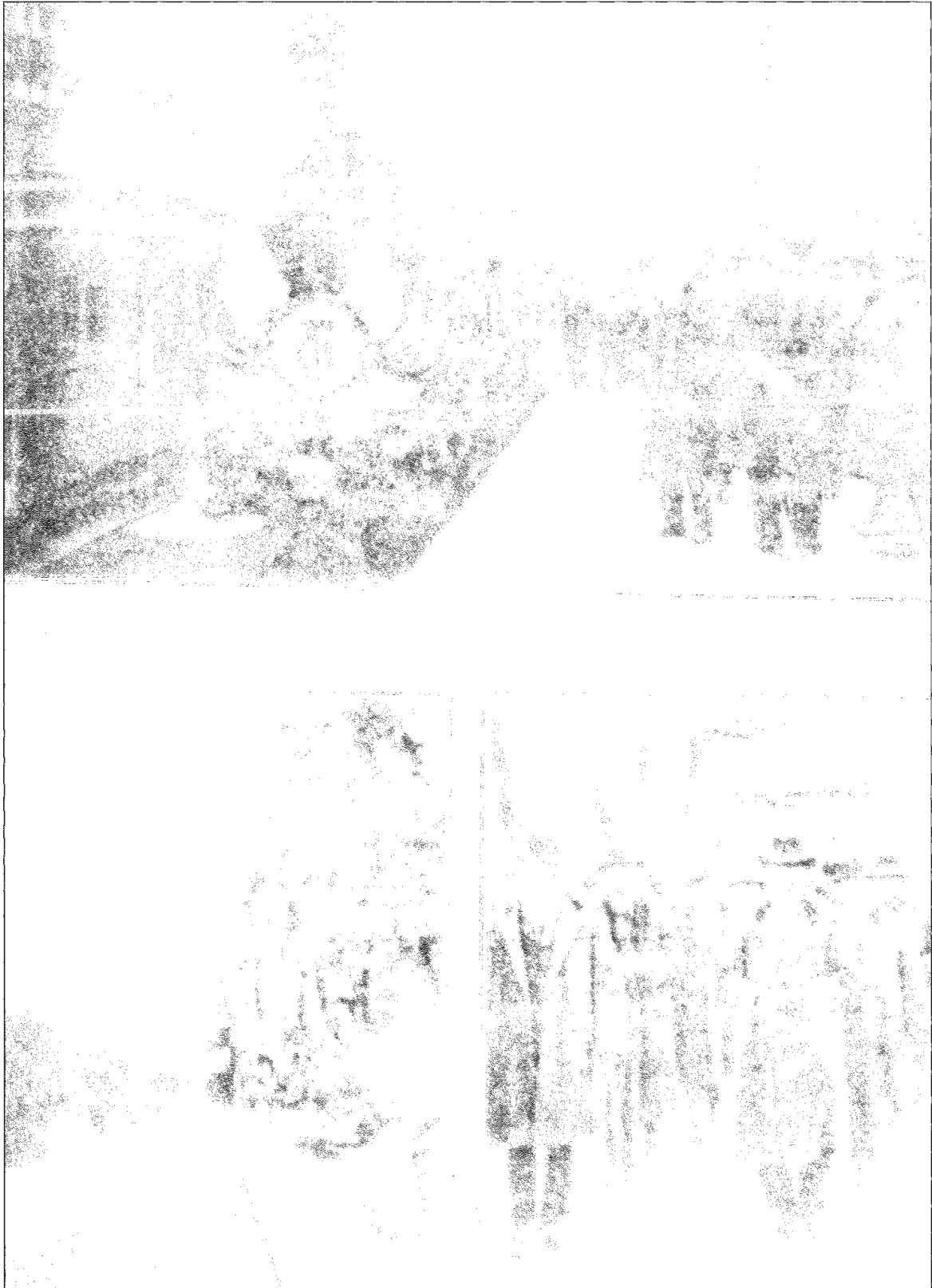
Inauguración del ferrocarril

La fecha señalada para la inauguración del nuevo ferrocarril fue el 19 de enero de 1914. El día amaneció con un frío helador y el recorrido aparecía en buena parte cubierto de nieve, pero esta circunstancia apenas restó brillantez a los actos ni mermó la asistencia de público.

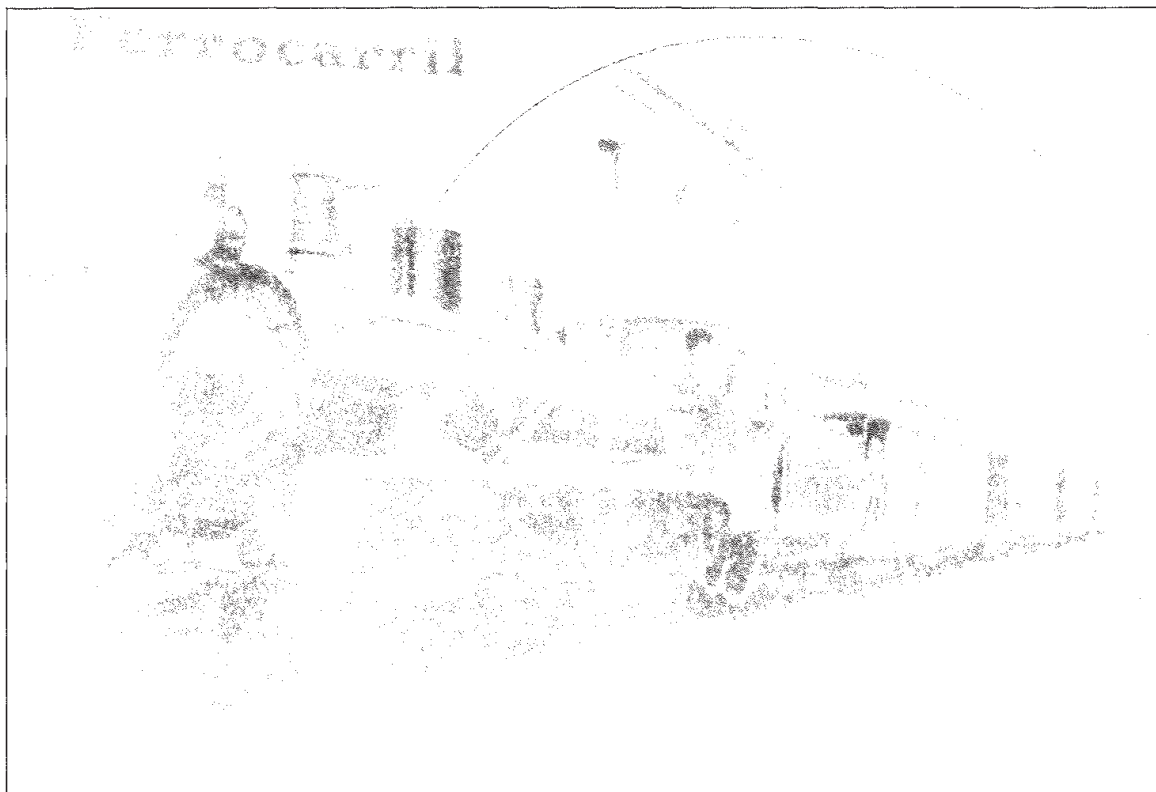
A las nueve de la mañana salieron simultáneamente el tren de Pamplona y el de San Sebastián, que se encontraron a las 11 en la estación de Huici. Seguidamente, con la composición de ambos trenes se formó uno solo, encabezado por las dos locomotoras, que iban engalanadas con banderas y escudos. Hecha esta operación, autoridades e invitados bajaron al andén, y allí mismo se procedió a la bendición de la línea, que corrió a cargo del obispo de Pamplona, don fray José López-Mendoza y García, revestido de pontifical y asistido por el arcipreste de Leiza don Joaquín Tirapu y el párroco de Huici don Manuel Noguera. Entre los asistentes al acto se hallaban presentes el ingeniero director del proyecto, Sr. Alonso Zabala y el presidente del consejo de administración de la compañía, don José Ortiz y Muriel. Finalizado el ritual, volvieron a subir al tren, que poco después efectuó su salida en dirección a Pamplona. Los jefes y empleados de las estaciones vestían su uniforme reglamentario, y en todas ellas había una pareja de la Guardia Civil. En los pueblos del trayecto el vecindario salió a saludar y expresar su alegría, y en algunos se dispararon cohetes al paso del convoy¹⁴.

La llegada del tren inaugural a Pamplona fue todo un acontecimiento. Así la describía el cronista de *Diario de Navarra*: "...Multitud de banderas y gallardetes adornaban la estación, así como varias macetas. El gentío era numeroso a ambos lados de las vías... contenido por una sección de la benemérita, destinada a impedir que la multitud se acercara y evitar posibles desgracias. El público se extendía a todo lo largo de los andenes hasta las agujas... A la una y diez minutos reveló la presencia del tren la

14. La revista gráfica *Novedades*, 240 (25 de enero de 1914), en sus páginas de huecograbado publicó un amplio reportaje fotográfico, encabezado por una fotografía del ingeniero D. Manuel Alonso Zabala, y que incluía otras del tren inaugural saliendo de la estación de Huici, el obispo en el acto de la bendición, la estación de Pamplona con el andén abarrotado de gente, óvalos con los retratos de D. José Ortiz y Muriel, presidente del consejo de administración, y de D. Gregorio Iturbe, contratista de las obras del ferrocarril, un tren de pruebas en el paso de las Dos Hermanas, el tren inaugural a punto de partir de la estación de Amara en San Sebastián, un paraje de la línea en el que la vía se abre paso bajo una peña cortada a pico, y las autoridades e invitados a su llegada a Pamplona, saliendo de la estación para dirigirse al banquete inaugural.



Reportaje gráfico del viaje inaugural (Revista *Novedades*).



Un tren en el año 1914 (Folleto editado por la Compañía. Colección del autor).

densa columna de humo que se elevaba entre el arbolado. Ya entonces fue imposible contener el gentío que se precipitó en distintas direcciones para ocupar sitios a propósito para presenciar lo más cómodamente la entrada del tren inaugural. La banda del regimiento de América dejó oír las marciales notas de una marcha militar y de todos los pechos brotaron ensordecedores vivas. El tren entraba en agujas y a poco detenía su marcha. Entonces se adelantó el señor Gaztelu –el alcalde de Pamplona, que no asistió al viaje por su estado de salud– y recibió a todos los excursionistas, saludando a las autoridades y felicitando al consejo de administración por la terminación de las obras y por la inauguración de la nueva línea férrea”¹⁵.

El banquete tuvo lugar en el Grand Hotel, en la plaza de San Francisco –donde hoy está la Biblioteca de Navarra– y se sentaron a la mesa unos 150 invitados. El menú consistió en consomé Colbert, fritos variados, filetes de lenguado “a la fiorentine”, perdices en salmi, espárragos en salsa “Gribiche”, solomillo asado, helado de melocotón melba, “mignardises” y postres. Los vinos de las Bodegas Bilbaínas, champán Pommery extra sec, Mumm “cordon rouge”, café y licores.

15. *Diario de Navarra*, de fecha 20 de enero de 1914. El periódico traía en primera plana fotografías de un tren a punto de salir de la estación de Pamplona, y vistas de las estaciones de Pamplona-Ciudad, Irurzun, Lecumberri y Huici.

En los brindis, pronunció un discurso el presidente de la Sociedad Minera Guipuzcoana, constructora del ferrocarril, quien agradeció a todas las personas y entidades que habían contribuido a hacer realidad el proyecto, expresó su deseo de que pronto surgiera una red de ferrocarriles navarros y terminó rogando a Dios que la inauguración del nuevo ferrocarril señalase el comienzo de una era de engrandecimiento de Navarra beneficioso para todos. Para que el acto no se eternizase; las autoridades presentes rogaron al obispo que tomase la palabra y hablase en nombre de todos. El prelado, después de los saludos de rigor, elogió altamente la obra realizada, expresó su deseo de que la comunicación entre los pueblos contribuyese al amor y la fraternidad bajo la protección de Dios y terminó diciendo que la Iglesia era la primera en sumarse a la alegría ante las conquistas del Progreso, porque es verdaderamente progresista y desea también la felicidad del hombre en este mundo. Cerraron el acto los Srs. Alonso Zabala, ingeniero director del proyecto, y Laportilla, en representación del ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles del Estado.

A las cuatro y media de la tarde salió de Pamplona el tren de regreso, que llevó de nuevo a San Sebastián a las autoridades, representaciones e invitados que se habían desplazado desde la capital guipuzcoana. Acudió a la estación más gente que a la llegada, se dispararon cohetes y la banda de música ejecutó alegres pasodobles. “El tren se perdió de vista –termina la crónica– en medio de las aclamaciones entusiastas de la multitud”¹⁶.

Una vez pasados los fastos inaugurales, unos días después, el 24 de enero, la compañía inició los servicios regulares, tanto de viajeros como de mercancías.

Parque motor

Sin perjuicio de lo que luego diremos de la tracción diesel, “El Plazaola” fue desde sus orígenes un tren de vapor. Lo cual no dejaba de ser un inconveniente en una línea cuajada de túneles a lo largo de todo su recorrido.

Del primitivo tren minero conservó en su parque las tres pequeñas máquinas, que tras el establecimiento del servicio como línea comercial quedaron relegadas a servicios auxiliares y de maniobras.

Para atender a los servicios de viajeros y mercancías entre Pamplona y San Sebastián, la compañía encargó siete locomotoras de fabricación alemana, con ejes tipo 1-3-0 y sistema Enghert. Tres de ellas fueron construidas por la prestigiosa casa Krauss en 1913, con los números de fábrica 6.715 a 6.717. Las otras cuatro, que respondían al mismo tipo y modelo, se construyeron en los talleres Maffei, de Munich, con los números 3.354 a 3.357¹⁷.

16. Ibíd. Otra crónica de la inauguración del tren apareció en la revista *Euskalerrriaren alde*, 73-74 (1914).

17. Un estudio muy completo de este tipo y modelo de máquinas se puede ver en la revista *Amigo Tren*, núm. 9, año 1982, pp. 20-27.

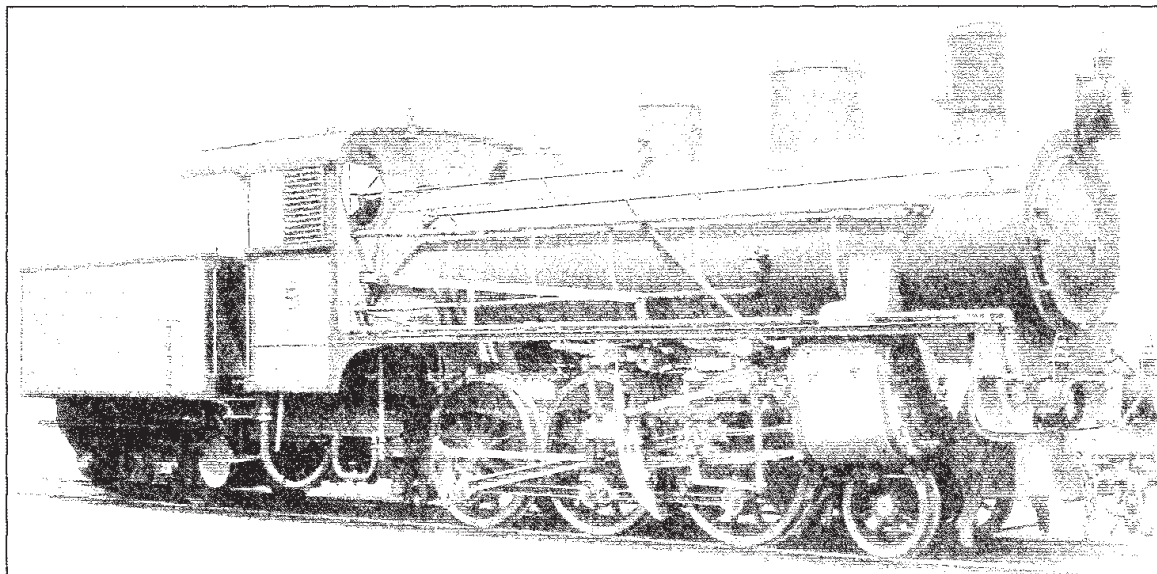


Foto de fábrica de una de las locomotoras Krauss del Plazaola (archivo J. Hernández).

Con su tender acoplado, tenían un peso en vacío de 37.500 kilos, que aumentaba a 41.200 en servicio. El tender tenía capacidad para llevar 4.000 kilos de carbón¹⁸.

Siguiendo la práctica habitual en los ferrocarriles de nuestro país, las máquinas fueron seriadas con las siglas PSS (Pamplona-San Sebastián) y su número dentro del parque motor de la compañía, fundidos en latón y colocados a cada lado del tope delantero, que era uno solo, como es norma general en las líneas de vía estrecha.

Con la implantación de la tracción diesel en 1929, a la que luego nos referiremos, las locomotoras de vapor quedaron relegadas a los trenes de mercancías, aunque años después volverían a remolcar trenes de viajeros. Una de ellas, la número 6, sería vendida en 1943 al ferrocarril de Ponferrada a Villablino, donde tras ser sometida a algunas reparaciones, prestó servicio hasta 1989. Actualmente es la única que se conserva del antiguo "Plazaola", y ha sido preservada para un museo ferroviario que se está poniendo en marcha con el apoyo de la Junta de Castilla y León¹⁹.

Material móvil. Coches y vagones

Los coches de viajeros –en la terminología ferroviaria se llama vagones sólo a los de mercancías– se construyeron en los acreditados talleres de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasáin y respondían al modelo clásico de caja exterior de madera con

18. *Revista de Obras Públicas*, 2.549 (15 de mayo de 1930), p. 227, fig. 70.

19. MARTINENA, J.J., "Una reliquia viva del viejo Plazaola", *Diario de Navarra*, 9 de diciembre de 1983. Siguiendo la pista de estos datos, MIGUEL, J.I., viajó a Ponferrada y elaboró un bonito artículo ilustrado con varias fotos en el desaparecido periódico *Navarra Hoy*, de 24 de marzo de 1984.



Un tren a punto de salir de la primitiva estación de Pamplona hacia 1920 (Colección J.J. Martinena).

amplias ventanillas y plataformas con balconcillo de hierro situadas en ambos extremos. Iban montados sobre chasis de hierro con suspensión sobre bogies o juegos de dobles ejes, que por entonces sólo se podían ver en los coches de lujo de los trenes rápidos de la Compañía del Norte. Los había de primera, segunda y tercera clase y mixtos de tercera clase y furgón-correo. Todos ellos contaban con luz eléctrica, calefacción de vapor, sistema de alarma y freno automático²⁰.

Los coches de primera eran cómodos y elegantes, y disponían de retrete y lavabo completamente equipados. Los compartimentos –según una descripción de la época– “son elegantísimos saloncitos donde hay ocho butacas tan lujosas, tan mullidas, tan cómodas, que no puede pedirse más refinamiento”. Delante de las butacas había mesitas plegables y el suelo estaba alfombrado de verde, el mismo color de la tapicería. Los adornos, cortinillas y redes para el equipaje eran también de muy buen gusto.

Los de segunda clase contaban con una distribución similar, aunque con una decoración menos lujosa.

20. Poseo en mi archivo particular una fotocopia del proyecto de los coches, muy acabado en todos sus detalles y magníficamente delineado.

En los de tercera, mucho más sobrios, los asientos eran de madera, dispuestos unos enfrente de otros; a un lado del pasillo estaban colocados de uno en uno y al otro eran de dos plazas²¹.

Los vagones de mercancías respondían a los tipos que entonces se empleaban en las otras líneas, tanto de vía ancha como de vía estrecha: vagones cerrados con puertas correderas, vagones de bordes altos –con o sin garita para el guardafreno– cisternas y plataformas. En esta línea el material para el servicio de mercancías lo integraban vagones de poca longitud, de dos ejes.

Implantación de la tracción diesel. Los automotores

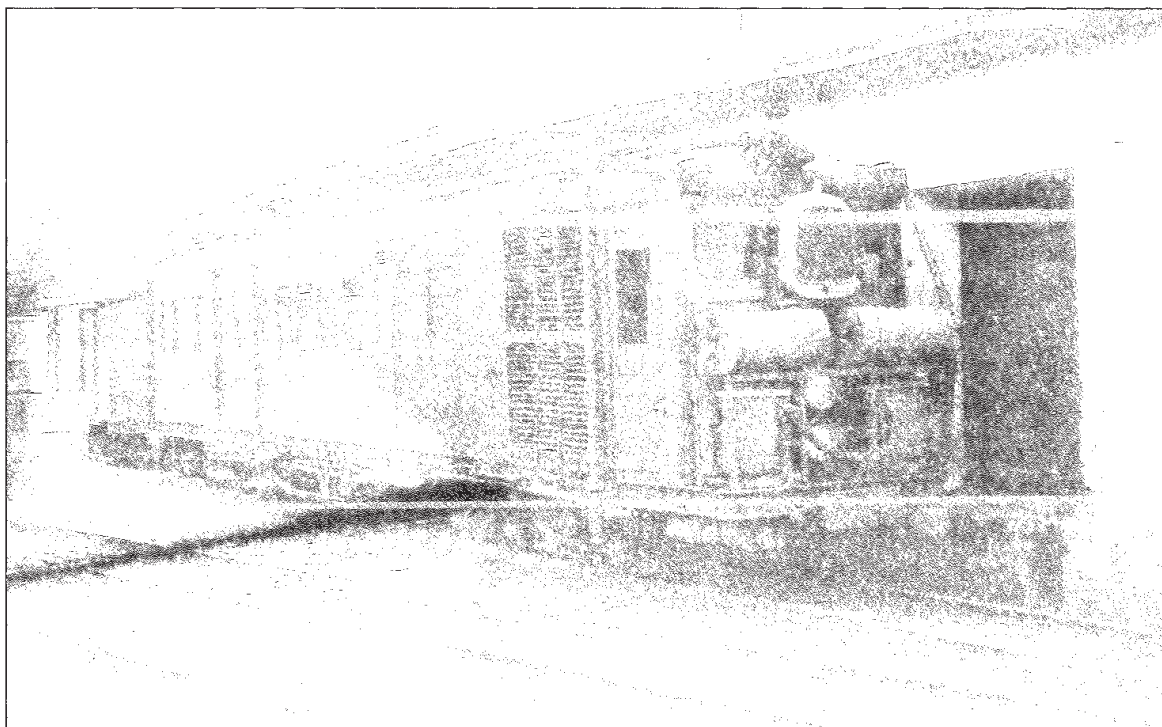
La única mejora que se introdujo en esta línea ferroviaria a lo largo de sus cuarenta años de existencia fue la incorporación de la tracción diesel en sus trenes de viajeros, en sustitución de la antigua, molesta y costosa tracción a vapor. Una Real Orden de 26 de noviembre de 1927 concedió autorización a la compañía explotadora para proceder a la adquisición de tres automotores de gas-oil –entonces se decía de aceite pesado– con cargo a los fondos del Estado, al amparo de lo establecido en el Estatuto del Régimen Ferroviario de 1924.

En mayo de 1929 se llevaron a cabo las pruebas previas para la puesta en servicio del nuevo tipo de vehículos, fabricados por la casa Beardmore, equipados con motor de seis cilindros y cuatro tiempos, con una potencia de 200 caballos y dotados de transmisión eléctrica. Aquellas pruebas dieron el resultado apetecido, y a partir de febrero de 1930 empezaron a funcionar con regularidad los tres lujosos automotores que se adquirieron y que tuvieron un coste de 225.000 pesetas cada unidad. Carrozados en madera, aparte del departamento motor, tenían una capacidad de 12 plazas de primera clase y 18 de tercera. Su peso era de 33 toneladas y podían alcanzar una velocidad máxima de 62 kilómetros por hora²². Para repostar el gas-oil había dos depósitos, situados en las estaciones de Pamplona y Andoain. Estos automotores fueron los primeros Diesel-eléctricos que circularon en España y se mantuvieron en servicio hasta la supresión de la línea. En los años de la postguerra, ante la imposibilidad de adquirir combustible, se les instalaron artesanalmente, en los propios talleres de Andoain, unos antiestéticos gasógenos, similares a los que por entonces utilizaban los automóviles.

Algún tiempo después de introducirse el nuevo sistema de tracción, Horacio de Azqueta, Director-gerente de la compañía, resumía en una revista especializada los resultados de la experiencia: “En los primeros meses del año 1930 comenzó la explotación del servicio de viajeros empleando como tracción automotores Diesel eléctricos, teniendo como finalidad el ensayo de este sistema el adoptar un medio de tracción

21. MARTINENA, J.J., *Navarra y el tren*, pp. 62-63.

22. ALEIXANDRE, A.M., “Automotores”, estudio publicado en la obra colectiva *Cien años de Ferrocarril en España* (Madrid, 1948), t. II, pp. 298-299. Más información, desde un punto de vista más técnico, en la revista *Ferrocarriles y Tramías*, núm. 45, enero de 1934, pp. 48-50.



Automotor Diésel del Plazaola, equipado con gasógeno, en la estación de Pamplona en 1941 (colección Javier Aranguren).

que al mismo tiempo que hiciera desaparecer los humos de las locomotoras, muy molesto en esta línea, disminuyese los elevados gastos de tracción y reparación, conservando la seguridad de la tracción a vapor que se venía empleando... Los tres automotores, de una potencia de 190 C.V. han circulado formando ordinariamente trenes de automotor y un remolque y de automotor y dos remolques de 14 toneladas cada uno, y trenes en días de aglomeración formados por los tres automotores y cuatro remolques con un solo mando. Han recorrido hasta la fecha 180.000 kilómetros cada automotor, con un funcionamiento del motor Diesel completamente satisfactorio y demostrando la gran ventaja de la transmisión eléctrica de la energía entre el motor Diesel y los ejes motores, la gran flexibilidad de marcha y la posibilidad de formación de trenes de gran número de unidades con un solo mando, tan necesarios en momentos determinados...” Pero aparte de todo eso, del buen rendimiento de los motores y de lo sencillo de las operaciones de mantenimiento, el resultado final del capítulo de gastos, era que el coste tren /kilómetro con tracción diesel había sido de 784 pesetas frente a las 1.536 que suponía hasta entonces con tracción a vapor. Con ello –los datos hablan por sí solos– se había obtenido una gran economía en los gastos de explotación²³.

23. Estudio incluido en el mismo número de la revista citada en la nota anterior. Más información sobre los automotores de la línea del Plazaola en la monumental obra de ARANGUREN, J., *Automotores Españoles* (1906-1991), pp. 292-293.

Coincidiendo con la puesta en servicio del nuevo sistema de tracción, la compañía acordó introducir otro cambio importante, que fue la sustitución de las antiguas primera, segunda y tercera clase por sólo dos: coche salón y clase única. Nos ocupamos de ello en el siguiente epígrafe.

Poco después, por Orden Ministerial de 31 de enero de 1935, se autorizó a la compañía a convocar concurso para la adquisición, con cargo a los fondos del Estado, de dos nuevos automotores, al tiempo que se le requería la reparación de los que ya poseía. Sin embargo, llegó la guerra civil sin que se hubiese llevado a efecto la mejora.

Ya en la postguerra, en 1941, la compañía elevó una solicitud para adquirir con fondos del Estado cinco automotores y poder establecer un tercer servicio de ida y vuelta que hiciera rentable la explotación. Pero en aquel momento los tiempos eran difíciles y la petición no pudo ser atendida. Y todavía en 1953, en vísperas del cese del servicio ferroviario, aún se trató de la adquisición de un nuevo lote de material motor de tracción diesel, sin que tampoco en esta ocasión se lograra llevarla a cabo.

Tras la supresión del ferrocarril, las plataformas, bogies y parte del equipo motor de los tres automotores se reaprovecharon en la línea de San Sebastián a la frontera francesa –“El Topo”– donde pasaron a las unidades número 30, 31 y 32.

Horarios y precios

Cuando se estableció el servicio ferroviario por esta línea, circulaban tres trenes de viajeros en cada sentido. A las 7 de la mañana salía de Pamplona un mixto, que tenía su llegada a San Sebastián a las 9,54. A las 14,10 salía otro mixto, que llegaba a las 17,12. Y a las 17,10 había un correo, que llegaba a destino a las 20,01. En sentido inverso, de San Sebastián a Pamplona, había un correo a las 7,05, que llegaba aquí a las 9,59; un expreso, que salía a las 11 y llegaba a las 13,49, y un mixto, con salida a las 17,15 y llegada a las 20,09²⁴.

Por entonces –año 1914– los precios del viaje de Pamplona a San Sebastián o viceversa, eran 14,30 pesetas en primera clase, 10,75 en segunda y 7,10 en tercera.

En 1929 aparecen en el horario únicamente dos trenes en cada sentido: uno con salida de Pamplona a las 8,15 y llegada a San Sebastián a las 11,35 y otro que salía a las 16,45 y llegaba a las 19,55. Las salidas de San Sebastián eran a las 6,45 y a las 16,45 y las llegadas a Pamplona a las 10,14 y las 20,20 respectivamente²⁵.

Los precios habían registrado en esos quince años un cierto incremento: el viaje en primera valía 18,85 pesetas, en segunda 14,15 y en tercera 9,40; y a pesar de lo que decía el horario, el viaje solía durar más de tres horas y media. Mientras tanto, el autobús de “La Roncalesa” cobraba el billete a 8,50 y efectuaba el recorrido en solo tres horas.

24. *Ferrocarril directo de Pamplona a San Sebastián*, folleto editado por la compañía en el verano de 1914 como reclamo publicitario de la nueva línea. Poseo un ejemplar en mi archivo particular.

25. *Guía Turística de Navarra*, editorial Aramburu (Pamplona, 1929), p. 200

El desafío de la carretera al ferrocarril estaba lanzado y la primera jugaba con ventaja²⁶. Fue precisamente a partir de ese año, con la entrada en servicio de los nuevos automotores diesel, cuando las antiguas tres clases, tradicionales desde los primeros tiempos del ferrocarril en España, quedaron reducidas en esta línea a sólo dos: coche-salón y clase única. El precio del billete en el coche-salón venía a ser equivalente al de la antigua segunda clase, mientras que el de clase única venía a costar lo mismo que hasta entonces valía el de tercera.

En los últimos tiempos del ferrocarril, poco antes de la suspensión del servicio, los horarios eran los siguientes: De Pamplona salía un mixto a las 7,50 horas, que llegaba a San Sebastián a las 11,28, y un tren ligero a las 17,25, con llegada a las 20,05. Además, había un mixto sólo hasta Leiza, que salía a las 18 y llegaba a las 20,07. De San Sebastián partía un ligero a las 8,24, que llegaba a Pamplona a las 11,26 y un mixto a las 16,55 que lo hacía a las 20,42. Por su parte, el mixto de Leiza salía a las 7,35 y llegaba a Pamplona a las 9,33²⁷.

Personal

La plantilla de empleados de este ferrocarril era de unos 120, procedentes en su mayoría de los pueblos por los que discurría la línea. Con el paso del tiempo, como es tradición entre los ferroviarios, era frecuente que entrasen a trabajar en el tren los hijos de los empleados más veteranos²⁸.

En el grupo de los agentes de tren, que eran los que prestaban sus servicios viajando en los convoyes, se encontraban los maquinistas, ayudantes de maquinista, fogoneeros, interventores o revisores y guardafrenos.

En el personal adscrito a las estaciones se contaban los jefes de estación, factores, factores auxiliares, mozos de carga y descarga y guardaguías.

Aparte estaban los obreros de vía y obras, organizados en brigadas de cinco trabajadores a cargo de un capataz o sobrestante, que realizaban las tareas de mantenimiento y reparación de la vía y acudían a cualquier punto donde fueran requeridos sus servicios, dentro del sector que cada brigada tenía asignado.

Por último, en los talleres centrales de la compañía, que estaban situados en la estación de Andoain, había secciones de mecánica, electricidad, carpintería, forja y todo lo necesario para la reparación y conservación del material móvil.

Las oficinas, así como el domicilio social de la compañía radicaban en San Sebastián.

26. URABAYEN, L., *Una interpretación de las comunicaciones en Navarra* (S. Sebastián, 1927), p. 8.

27. *Horario-Guía de Ferrocarriles*, ed. de 1951 (Aptdo. 257).

28. ESNAL y AMUCHÁSTEGUI, ob. cit. en la nota 8, pp. 46-47.

El tren durante la guerra civil

No hace falta insistir en el importante papel que, tanto por su situación como por su carácter de ferrocarril estratégico, le tocó desempeñar al “Plazaola” en lo referente a transporte de tropas y material militar en los años de la guerra civil de 1936 a 1939.

Hay que recordar a este respecto que en virtud de una Real Orden del Ministerio de Fomento, de fecha 24 de agosto de 1909, este tren tuvo desde su origen el carácter de ferrocarril estratégico. En dicha ley, al referirse al material de tracción y a las demás características de la línea, se especificaba claramente que “habrán de hallarse dispuestas a que las recorran en toda su longitud trenes de tropas de todas armas, con su material propio, a la velocidad comercial mínima de 25 kilómetros por hora”. Y se añadía: “estos ferrocarriles deberán hallarse dotados de material apropiado para el transporte de piezas de artillería de 4.500 kilogramos de peso máximo indivisible, y de 4,20 metros de largo en su mayor longitud”²⁹.

Y ese fue el papel que le tocó desempeñar en los años de la contienda, con toda la eficacia que le permitían su material y las características del trazado. Aún lo recordaba el periódico *Arriba España* al tiempo de la supresión de la línea: “Rindamos aquí un recuerdo a los méritos del fenecido ‘Plazaola’, que en tiempos de nuestra Guerra de Liberación, y por sus hechos bélicos, mereció la felicitación personal del Jefe del Estado. Rindamos recuerdo a este modesto tren, que en los tiempos difíciles en que faltaban cubiertas y gasolina, pudo prestar un inestimable servicio”³⁰.

Los años del estraperlo

Resulta curioso consignar que es ésta una de las facetas que más recuerdo dejó en la memoria de quienes conocieron el tren en funcionamiento.

Eran los años duros y difíciles de la postguerra, la cartilla de racionamiento, la Comisaría de Abastos y la Fiscalía de Tasas. En medio de la escasez general, siempre había género disponible para quien podía permitirse el lujo de pagarlo a precio más caro que el permitido. Se creó así un mercado negro, oficialmente perseguido y castigado por las autoridades con decomisos y fuertes multas, pero que pese a todo, nunca desapareció a lo largo de la etapa de penuria que dio lugar a su desarrollo.

“El Plazaola” no fue ajeno a este fenómeno socioeconómico, sino que tomó parte en él de forma bastante activa. Durante este período –los años cuarenta– los sacos de harina, de patatas, de alubias y otros artículos de primera necesidad viajaron “de matute” en los trenes de la compañía se puede decir que continuamente. Los empleados del ferrocarril, especialmente los maquinistas, a pesar de la vigilancia de la Guardia Civil y de los inspectores de Abastos, se convirtieron en verdaderos expertos en el ca-

29. R.O. de 24 de agosto de 1909 (*Gaceta de Madrid* del día siguiente).

30. *Arriba España*, de 17 de febrero de 1954.



La primitiva estación de Pamplona, en la Avda. de Zaragoza, hacia 1940 (Archivo Municipal).

muflaje de los codiciados sacos y barquillas en los sitios más inverosímiles. Algunos llegaron a obtener por su cooperación en esta actividad ilegal y no exenta de riesgo, unos ingresos extraordinarios nada despreciables. Me contaba el hijo de un empleado que se llegaron a ocultar sacos entre los ejes de los automotores, realizando la operación en el único lugar donde era posible: el foso de reparación de las cocheras, de manera que sólo se podían recoger en el foso de la estación de destino. Mediante este laborioso pero eficaz procedimiento se lograban burlar las inspecciones, incluso en alguna ocasión en que hubo denuncias o chivatazos y se llegó a registrar el tren hasta el último rincón. Sin llegar a ese extremo, se recurrió a otros lugares, como el departamento del correo o bajo el carbón del ténder, junto a la cabina de la locomotora. Si había peligro o llegaba noticia de alguna inspección o intervención de la Guardia Civil, desde las propias estaciones se avisaba por teléfono para que, en algún punto señalado y sin vigilancia, se arrojase los géneros por la ventanilla. De todo ello se podría escribir un extenso y variado anecdotario³¹.

31. El trabajo, tantas veces citado, de Esnal y Amuchástegui, recoge algunas anécdotas recogidas por las autoras, que realizaron en 1986 varias entrevistas a personas mayores que conocieron e incluso trabajaron en este ferrocarril.

La nueva estación de Pamplona

La primera estación que “El Plazaola” tuvo en Pamplona se puede decir que era la más modesta de todas las de la línea. Estuvo situada en el solar donde hoy se levanta la sede de UGT, edificio construido en 1953 para Casa Sindical. Era una construcción de piedra gris y ladrillo rojo, muy similar al resto de las estaciones de este tren, pero de una sola planta. Como suele ser habitual en las estaciones-término, las vías morían contra el andén principal y había otros andenes o muelles en disposición perpendicular, paralelos a las vías, para facilitar el acceso y salida a los vagones³². Por el lado de la actual avenida de Zaragoza, la separaba de la carretera un seto con una alambrada, y junto a él había un pequeño pabellón para retrete y lavabos. Más adelante, hacia la actual plaza de los Fueros, se encontraban el almacén de mercancías y las cocheras. Al principio, aquella estación caía “fuera puertas” y se llegaba hasta ella atravesando los fosos y murallas del antiguo portal de San Nicolás, en la actual avenida de San Ignacio.

Conforme avanzaba el desarrollo urbano de la ciudad, en los años 30 y 40, las nuevas manzanas de casas del Segundo Ensanche fueron rodeando el antiestético barracón, que afeaba notablemente aquella zona. En vista de ello, el Ayuntamiento acordó con las compañías propietarias de “El Irati” y “El Plazaola” la construcción de una nueva estación común para ambos ferrocarriles, con fachada a la avenida del Conde de Oliveto, frente a Autobuses, y espacio suficiente para las vías, almacenes, cocheras y demás instalaciones en el espacio comprendido entre las calles Tudela y Yanguas y Miranda. Aparte de la planta baja, donde estaban las dependencias ferroviarias, la nueva estación contaba con tres pisos de viviendas protegidas. “Su mejor orientación –escribió ‘Ollarra’ en cierta ocasión– era sobre los andenes, y los vecinos tomaban el sol y ponían las ropas a secar a la vista de los viajeros. Más que una estación, aquello parecía el patio de ‘La Revoltosa’”³³.

Aunque la nueva estación se construyó entre los años 1944 y 1946, “El Plazaola” no empezó a utilizarla hasta 1948. Para ello hubo que desviar previamente un tramo de la vía desde el paso a nivel de la Cruz Negra, cerca de la Casa de Misericordia, hasta la nueva estación, lo que permitió inutilizar la vía antigua y terminar la urbanización de la avenida de Zaragoza y la calle Tudela.

Tiempos difíciles. El principio del fin

En agosto de 1952, la compañía elaboró un detallado informe, en contestación a un cuestionario que sobre la situación del ferrocarril le fue remitido por la superioridad.

32. Varias fotografías de aquella primera estación se pueden ver en ARAZURI, J.J., *Pamplona, calles y barrios*, t. II, pp. 344-345 y t. III p. 344.

33. OLLARRA (seudónimo de J.J. URANGA), “La explanada del Plazaola”, en *Diario de Navarra* de 20 de noviembre de 1962. Fotos de la nueva estación se pueden ver en ARAZURI, J.J., ob. cit., t. I, p. 220, t. II, p. 347 y t. III, pp. 324, 325 y 328.

En él se hacía constar, de entrada, que el estado de cuentas de la explotación era ya por entonces altamente deficitario. Se comenzaba por analizar los costos del combustible, con los siguientes resultados:

A lo largo del último año –1951– los trenes realizaron en total un recorrido de 156.008 kilómetros. De ellos, 64.939 con tracción a vapor, consumiendo 1.663,5 toneladas de carbón, que a razón de 391,01 pesetas la tonelada, costaron 650.256,70 pesetas. El resto, 91.069 kilómetros, se efectuaron con tracción diesel, consumiendo 67.320 litros de gas-oil, que a 1,43 pesetas el litro, supusieron 96.806,64 pesetas.

Para 1952, a la vista de los nuevos precios del carbón y del gas-oil, se había calculado un incremento del gasto –sólo en la partida de combustible– de 70.622 pesetas. Por el contrario, el importe de los billetes permanecía prácticamente sin alteración.

El balance de la empresa ferroviaria era por entonces el siguiente:

Producto de la explotación:	1.460.052,72 pesetas
Gastos generales:	3.354.383,45 pesetas
Déficit:	1.894.330,73 pesetas

El panorama, como se puede ver, no podía resultar más sombrío para la compañía.

Por entonces, el parque móvil de este ferrocarril estaba integrado por 8 locomotoras de vapor, 3 automotores diesel, 14 coches de viajeros, 2 furgones mixtos, 75 vagones de mercancías y 8 plataformas. En la cochera de la estación de Pamplona solía haber una máquina de reserva y tres coches de viajeros, y en la de Leiza otros dos coches. El resto del material, por lo general, “dormía” en el depósito de Andoáin³⁴.

Proyecto de modernización

A pesar del desalentador balance que acabamos de reseñar, y tratando sin duda de hacer viable la explotación de la línea, todavía tuvo la compañía la iniciativa de presentar un proyecto de mejoras, como única alternativa a la supresión del servicio ferroviario, que de seguir así las cosas, se veía cada vez más inminente.

En primer lugar, a la vista de las cifras antes mencionadas, se contemplaba como premisa necesaria la transformación total de la tracción a vapor –que resultaba, además de cara, incómoda y anticuada– en tracción diesel. Para ello, se proponía la adquisición de cinco automotores: tres de ellos de viajeros, con un coste total de 8.400.000 pesetas, y dos más, que sirvieran indistintamente para servicios de viajeros y de mercancías, y que estaban valorados en 6.000.000 de pesetas.

Para mejorar las condiciones del servicio y poder desarrollar una velocidad más aceptable, se contemplaba también la revisión y reparación de la vía, que se podría lle-

34. MARTINENA, J.J., “Un recuerdo al Plazaola”, en *Diario de Navarra*, 18 y 25 de octubre de 1983. Este artículo, que se publicó en dos entregas, fue elaborado a partir de los interesantes datos que obran en el expediente relativo a la supresión del tren, cuya carpeta se encontraba entonces en el Archivo General de Navarra, de donde se llevó posteriormente al Archivo Administrativo, cuando éste se desgajó y pasó a depender del Departamento de Presidencia.

var a cabo de forma gradual. De entrada, se estimaba necesaria la compra de 30.000 nuevas traviesas, con un presupuesto aproximado de 900.000 pesetas.

En cuanto al material móvil, se repararían y acondicionarían un mínimo de seis coches de viajeros, con un coste de unas 360.000 pesetas, al objeto de poder mantener un servicio de tres trenes diarios. Y se arreglarían unos veinte vagones de mercancías, lo que suponía un desembolso calculado en unas 150.000 pesetas.

También estaba previsto revisar y poner a punto la línea telefónica propia del ferrocarril, por unas 50.000 pesetas, y la adquisición de piezas de recambio y accesorios para los automotores, valorados en 200.000.

Contando con que todo este programa de mejoras saliera adelante, la empresa explotadora se proponía establecer el siguiente servicio diario entre Pamplona y San Sebastián:

- 1.º Un tren rápido diario en cada sentido, compuesto por un automotor y un coche de viajeros, sin correo, que invertiría dos horas en efectuar el recorrido total del trayecto. El consumo aproximado anual de gas-oil de este servicio se calculaba en 71.540 litros.
- 2.º Un tren correo diario en cada sentido, compuesto por un automotor, un coche de viajeros y un coche mixto de viajeros y furgón-correo, que realizaría el viaje aproximadamente en dos horas y 15 minutos. El consumo anual se estimaba en 80.482 litros de gas-oil.
- 3.º Un tren correo diario en cada sentido, con idéntica composición que el anterior, que efectuaría el viaje en unas dos horas y media. El consumo anual sería en este caso de 84.953 litros de combustible.
- 4.ª. Aparte de estos servicios de trenes de viajeros, se realizarían los necesarios de mercancías en ambos sentidos, para los cuales se calculaba un consumo anual de 74.460 litros de gas-oil.

La empresa ferroviaria entendía en las conclusiones del proyecto, que con un servicio más rápido, más cómodo y más seguro que la carretera, el tráfico de viajeros y de mercancías acabaría por volver al ferrocarril. Incluso en el estudio de rentabilidad que elevaron, con objeto de solicitar ayuda oficial para llevar a cabo las mejoras proyectadas, tuvieron el optimismo de incluir –como en el cuento de la lechera– en el capítulo de beneficios, la recaudación de billeteaje que por entonces se calculaba que obtenían las empresas de autobuses de “La Roncalesa”, “La Aresoarra” y “La Muguiroarra”.

Como complemento a este proyecto, que resultaba demasiado ambicioso en las circunstancias que atravesaba, no sólo la compañía, sino el país entero, se pidió a la empresa MACOSA, de Barcelona, estudio y presupuesto de los automotores diesel que se trataba de adquirir, tipo Maybach, que venían a ser una versión modernizada de los que ya poseía la compañía desde 1929, y a los que ya nos hemos referido³⁵.

35. *Ibíd.*

Proyecto de fusión con “El Irati”

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. Y así fue, sólo que éste fue el peor de los posibles. Los planes que por entonces se estudiaron para unificar ambas líneas no llegarían nunca a convertirse en realidad.

En el proyecto al que nos venimos refiriendo, se contemplaban algunos aspectos concretos de este plan de unificación. Para poder llevarlo a efecto era preciso 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...”³⁶.

La nueva línea resultante de la proyectada fusión contaría con dos ramales, o 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, que acabarían convirtiéndose en insalvables. Los dos trenes estaban ya heridos de muerte, y nada se podía hacer –al menos por entonces– para reanimarlos y posibilitar su resurgimiento.

Una comisión para buscar soluciones

El año 1952 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, como principales beneficiarios de la subsistencia del tren, viesen la posibilidad de realizar aportaciones económicas que permitiesen a la compañía enjugar, al menos en parte, las pérdidas que venía soportando, e incluso llevar a cabo algunas mejoras que hicieran rentable el servicio ferroviario.

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 compañías ferroviarias afectadas

36. *Ibíd.*

por el problema. En dicha reunión se habló de las nuevas perspectivas que se abrían para “El Plazaola” con la 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 solicitar otra entrevista con el Ministro de Obras Públicas, conde de Vallengano, con el fin de “fijar la solución definitiva que mejor convenga al interés nacional”.

La comisión volvió a reunirse el 21 de marzo de 1953, esta vez en Pamplona. Tras una entrevista con los representantes del 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 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”³⁷.

Las inundaciones de octubre de 1953

En ese mismo estado se encontraba la situación a mediados de octubre de 1953, cuando un violento temporal de lluvias azotó reciamente varias zonas de Navarra y parte de Guipúzcoa. Las aguas anegaron el tendido de la vía de “El Plazaola” en diversos puntos del trayecto, llegando a arrastrar alguno de los puentes. El día 16 de dicho mes, el tren que había salido de Pamplona en dirección a San Sebastián tuvo que volver atrás desde las inmediaciones de Irurzun, ante la imposibilidad material de poder con-

37. *Ibíd.*

tinuar el viaje. Tras la riada, que produjo cuantiosos daños en el trazado de la línea, la compañía decidió no acometer la reparación de la vía ni de los puentes, terraplenes y muros de contención, seriamente dañados por la inundación. Como consecuencia de esta decisión, quedó temporalmente interrumpido el servicio ferroviario, que, como veremos, ya no volvería a reanudarse. Así lo recordaba el gerente de la compañía en una carta al Vicepresidente de la Diputación, don Miguel Gortari, el 2 de septiembre de 1954: "...que por causa de los temporales sufridos en esta región en el mes de octubre próximo pasado, que causaron en las líneas de la empresa graves desperfectos, pues fueron afectados la vía, terraplenes y muros en diversos puntos de Navarra y de Guipúzcoa, así como en Navarra la crecida del río Larráun arrastró un puente formado por tres tramos metálicos de 10,50 metros cada uno, con sus pilares centrales, el servicio ferroviario se halla totalmente paralizado desde el día 15 del citado octubre, por lo que la empresa solicitó de la Dirección General de Ferrocarriles se adoptasen las medidas urgentes precisas para resolver definitivamente la situación"³⁸.

Entonces, sin embargo, nadie creyó que la suspensión fuese definitiva. Posiblemente la propia compañía tampoco lo creyó en un primer momento. Sus responsables, mientras tanto, seguían a la espera del resultado de las gestiones que se habían emprendido en distintas instancias, que al final no dieron ningún resultado, lo que acabó por desembocar en la supresión definitiva del servicio y el consiguiente levante de las vías e instalaciones del ferrocarril.

La actitud de los pueblos

El 19 de febrero de 1954, viendo que habían pasado cuatro meses y el servicio no se reanudaba, los ayuntamientos de los pueblos afectados mantuvieron una reunión en Lecumberri. El Gobernador Civil –el célebre Luis Valero Bermejo– se presentó en ella al final, para conocer de primera mano cuál iba a ser la postura que allí se iba a adoptar en relación con el asunto, que se consideraba ya a estas alturas de interés provincial. La postura elegida fue la más fácil y cómoda: recabar el apoyo de la Diputación y del Gobernador, para tratar de impedir que el ferrocarril desapareciera, pero sin comprometerse nadie a realizar aportaciones económicas concretas. No era esa, naturalmente, la filosofía –como ahora se dice– del Ministerio de Obras Públicas, ni el espíritu de las leyes de 21 de abril de 1949 y de 17 de julio de 1953, que precisamente lo

38. Algunos puentes ya habían sido arrastrados por las aguas en ocasiones anteriores, como le ocurrió al de la Rochapea de Pamplona, que era también de estructura metálica sobre pilares de piedra, y se lo llevó la corriente el 27 de noviembre de 1930. Fue reconstruido en hormigón armado por el contratista Rufino Martinicorena, según proyecto de los ingenieros Srs. Mayo hermanos, y las pruebas de resistencia se llevaron a cabo el 19 de junio de 1931. Ver *Diario de Navarra* del 20 de junio. En aquella ocasión quedó interrumpido durante siete meses el servicio hasta la estación de Pamplona-Ciudad, por lo que los trenes llegaban y salían de la estación del Empalme en el barrio de la Rochapea, lo cual quitó al Plazaola la que tal vez fue su principal ventaja, que era el disponer de una estación muy próxima al centro de la ciudad.

que buscaban era comprometer a las haciendas locales en el apoyo económico a los ferrocarriles deficitarios de vía estrecha. La primera de ellas, ya en su preámbulo, se refería a la necesidad de “la contribución al sacrificio estatal de las entidades locales, principales –cuando no únicas– beneficiarias de la subsistencia de esos ferrocarriles”, y en su artículo 24 remitía con toda claridad a las Diputaciones y Ayuntamientos el deber de colaborar económicamente al sostenimiento de las líneas deficitarias.

¿Un ferrocarril explotado por la Diputación?

Todavía se permitió el Gobernador Valero –hombre antiforal donde los hubiera– proponer a la Diputación una tercera vía: que fuese la propia Corporación la que pasase a explotar directamente el servicio ferroviario, dándole carácter provincial y corriendo con los gastos de su mantenimiento. Algo parecido a lo que venía haciendo la Diputación de Guipúzcoa con el ferrocarril del Urola, que unía Zumárraga con Zumaya, y que se mantuvo en servicio hasta 1986. Así se lo exponía al Vicepresidente de la Diputación, D. Miguel Gortari, en una carta de fecha 19 de febrero de 1954:

“...La aspiración de la Sociedad Minera Guipuzcoana es sin duda la de que el ferrocarril se levante, ya que sólo con la venta del carril puede reintegrar a los obligacionistas y a los accionistas, al mismo tiempo que liquidar todas las deudas. Mas, como es natural, esto no interesa al servicio público y estoy convencido de que el Ministerio de Obras Públicas tomaría en consideración la pretensión de la Diputación de ser la concesionaria...” No andaba desencaminado el Gobernador en cuanto a las intenciones de la compañía, la cual, en un informe dirigido a la Dirección General de Ferrocarriles el 10 de enero de ese mismo año, había echado sus cuentas, y le salían en esta forma: el levante del ferrocarril produciría 25.686.000 pesetas; el total que se debía, entre deudas e indemnizaciones, ascendía a 24.393.574 pesetas, y continuar con la explotación suponía un coste de 20.178.408 pesetas. Así que, a la vista de estos datos, la suerte parecía ya estar echada.

Sin embargo, mirando por el bien público –el interés nacional, como se decía entonces– Valero sugería la posibilidad de crear una red provincial de ferrocarriles de vía estrecha, en la que se podían integrar, además del “Plazaola”, los de “El Bidasoa” y “El Irati”. Por eso insistía el Gobernador en su carta: “Creo que vale la pena el estudiar el asunto, y por de pronto, para evitar que el Ministerio de Obras Públicas permita la liquidación del ferrocarril, que sepa el propio Ministro la posibilidad de una solución provincial, y que por tanto la caducidad de la concesión no se haga precipitadamente y sin contemplar otras posibles soluciones”. Terminaba sugiriéndole la conveniencia de encargar un estudio al respecto, que podía correr a cargo del prestigioso ingeniero D. Alejandro Mendizábal³⁹.

39. Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra, carpeta con documentación relativa al cierre del Ferrocarril del Plazaola. ❖

La postura de la compañía. Situación económica

Todo parece indicar que para entonces ya se habían enfriado en los directivos de “El Plazaola” –si es que alguna vez las tuvieron– las ilusiones concebidas no hacía mucho con ocasión de la anunciada apertura de la explotación de Potasas de Navarra. La Sociedad Minera Guipuzcoana de lo que trataba a estas alturas era simple y llanamente de levantar la vía, y con el producto de la venta del carril poder reintegrar, siquiera en parte, a deudores y accionistas, y en este sentido estaba encaminando sus gestiones ante la Dirección General de Ferrocarriles.

Según un estado de cuentas efectuado por entonces, el déficit real que venía arrasando la compañía era ya de 6.123.438,31 pesetas de las de entonces. En el caso de continuar con la explotación, las perspectivas de futuro resultaban cada vez más sombrías, a pesar de las excepcionales condiciones en que tenían concedidos los créditos. El déficit continuaría acumulándose progresivamente al ya existente, salvo que se aprobase un fuerte reajuste en el precio del billeteaje, lo que naturalmente favorecería al transporte por carretera. Por eso, de lo que se trataba a toda costa era de obtener alguna subvención oficial que viniese a paliar este estado de cosas, pero esta posibilidad se iba viendo cada día más remota.

Tan sombrío era el panorama en este febrero de 1954 que la prensa local publicó por aquellos días un reportaje, dando cuenta en primera plana de la muerte del ferrocarril. A mayor abundamiento, a los pocos días se daba cuenta de un estudio sobre el posible aprovechamiento del túnel de Huici para su uso por carretera⁴⁰.

El 2 de septiembre de aquel mismo año, el director gerente de “El Plazaola” don Florentino Azqueta, elevó una instancia a la Diputación, dando cuenta de la dramática situación en que se hallaba la compañía. “Por los medios de tracción actuales –decía– la explotación resulta fuertemente deficitaria desde hace mucho tiempo”. Exponía también los daños causados por la riada de octubre del año anterior y las gestiones realizadas ante el Estado para que, de una u otra forma, se resolviese la situación. En aquel momento, el expediente se hallaba pendiente del informe del Consejo Superior de Ferrocarriles. Lo que la compañía solicitaba en su escrito era que la Diputación diese a conocer la forma en que podía contribuir económicamente, caso de que considerase conveniente el mantenimiento del ferrocarril, y en tal caso, lo manifestase oficialmente al Ministerio de Obras Públicas.

Una explicación desde la prensa oficialista

El diario local *Arriba España* fue el único que tomó parte de forma directa en el espinoso asunto de la agonía del tren. En una serie de artículos publicados entre los meses

40. *Arriba España*, 17 de febrero de 1954. El proyecto era obra del ingeniero director de Caminos de la Diputación Foral de Navarra, D. Miguel Erice, y lleva fecha del 20 de marzo de ese mismo año.

de febrero y abril de 1954 dio una serie de claves que, a falta de otras fuentes más explícitas, ayudan a entender la situación que desembocó en el cierre de la línea.

“Debe ya de pertenecer al dominio público –decía el citado periódico– que aunque la compañía perdía diariamente unos 600 duros, ello era debido, en gran parte, a la lamentable administración de dicho tren. ‘El Plazaola’, explotado por la misma compañía que administraba el Ferrocarril de la Frontera (el *Topo*) fue en todo momento y a todos los efectos, filial de aquel. Y al *Topo* fue a parar cuanto de decente tenía ‘El Plazaola’, no importando demasiado dismantelar su servicio, que acaso con una mejor visión económica hubiera podido salvarse de la ruina”⁴¹.

“Personas entendidas en esta materia estiman que en ‘El Plazaola’ no era precisamente el tráfico de viajeros el llamado a producir beneficios, sino el tráfico de mercancías. Alguien no totalmente ajeno a la compañía estima que el movimiento de vagones del ‘Plazaola’ se realizaba de forma arbitraria, a capricho de unos pocos, sufriendo la compañía en consecuencia respetables pérdidas. Uno de estos privilegiados podía lograr que el tren cargase en Andoáin su mercancía con destino a Pamplona, aún cuando para ello fuera necesario desprestigiar en la estación de Pamplona cargamentos con dirección a San Sebastián. En caso como el anterior, y en otros análogos, los vagones viajaban hasta Andoáin de vacío, sin porte, con todos los agravantes económicos que ello implica”.

“Abuso análogo ocurría con el tráfico de viajeros, a consecuencia de las absurdas facultades dadas a los interventores, a veces autorizados a cobrar al viajero recargos de un 200 por 100 en los billetes. El público naturalmente terminó por aborrecer el viaje en ‘El Plazaola’, cuya compañía, por otra parte, hace tiempo había dejado de estimar que entre las personas y los fardos existe cierta diferencia”.

Un testigo cualificado, don Isidoro Patús, que fue muchos años jefe de la estación de Pamplona y más tarde inspector-jefe de la compañía, coincidía –en una entrevista publicada uno de aquellos días– en que la gestión llevada a cabo por la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (SEFT) fue desastrosa para ‘El Plazaola’. ¿Qué ocurrió durante ese período? Según Patús, “un total abandono del ‘Plazaola’. Como el Estado abonaba el tanto por ciento señalado por la Ley Estratégica siempre que se produjeran déficits en la explotación, la sociedad carecía del estímulo necesario para desarrollar el negocio. Había una nómina innecesaria de director, subdirector, inspectores y otros altos cargos con magníficos sueldos –parásitos de las subvenciones estatales– y no existía la menor preocupación por mejorar el material”⁴².

Esa misma opinión estuvo por entonces muy extendida y yo mismo he llegado a oírla a personas mayores, incluso en mi familia. A veces, la verdadera explicación de los hechos no hay que buscarla necesariamente en los casi siempre asépticos informes de la documentación oficial.

41. *Arriba España*, 4 de abril de 1954.

42. *Arriba España*, 21 de febrero de 1954. El hecho cierto es que la S.E.F.T. pasó a encargarse de la explotación del ferrocarril con fecha 26 de noviembre de 1923 y poco después, a partir de 1926, se inició el déficit en los resultados de la compañía.

El último proyecto de mejoras

Con fecha 11 de diciembre de 1954, el Sr. Azqueta remitió al Presidente de la Diputación Foral, don Miguel Gortari Errea, un nuevo proyecto de mejoras para la línea, cumpliendo así lo acordado en la entrevista que poco antes habían mantenido con el Director General de Ferrocarriles. El proyecto era bastante realista, pero posiblemente algo ambicioso en aquellas circunstancias. A la vista del mismo, casi parecía que el ferrocarril podía subsistir por sus propios medios. La aportación que se esperaba de las arcas forales únicamente serviría para cubrir posibles errores de apreciación, tanto en los costos de la explotación como en el cálculo de beneficios. No se incluía como gasto la reparación de los daños causados en la línea por las inundaciones del 53, porque se hallaba en curso una petición de crédito para que se le indemnizase a la compañía por los cuantiosos perjuicios que sufrió en aquella ocasión.

Casi un año después, en octubre de 1955, el plan de mejora de la línea férrea promovido por la sociedad explotadora volvió a entrar en la Dirección General de Ferrocarriles, avalado con el dictamen favorable del Consejo de Obras Públicas. Se proponía en él la adquisición de cuatro automotores de gas-oil, amortizables en veinte años. Sin embargo, la resolución final del Ministerio estaba pendiente de lo que contestasen las Diputaciones de Navarra y de Guipúzcoa en lo referente a posibles subvenciones o ayudas económicas de carácter oficial.

El 25 de octubre, el Presidente de la Diputación guipuzcoana se dirigía al Vicepresidente de la de Navarra, tratando de que ambas corporaciones adoptasen su resolución al respecto en términos parecidos. El Sr. Gortari le contestó que para uno de los próximos días tenía convocados a los ayuntamientos de los pueblos del recorrido, para conocer si estaban dispuestos a hacer alguna aportación económica con vistas a la continuidad del servicio. La posición de los ayuntamientos era la ya conocida: querían que subsistiera el tren, pero no tenían intención de desembolsar dinero. Naturalmente, sobre esta base, un acuerdo razonable para el mantenimiento de la línea resultaba poco menos que imposible⁴³.

Clausura del ferrocarril y liquidación del material

Sin embargo, todavía habría que esperar tres años hasta ver publicado en el Boletín Oficial el Decreto que autorizaba a la Sociedad Minera Guipuzcoana, titular de la concesión del ferrocarril, a clausurar definitivamente la línea y proceder a levantar las vías y demás infraestructuras. El documento fue firmado por el entonces Jefe del Estado, general Franco, en el Pazo de Meirás el 5 de septiembre de 1958, siendo ministro de Obras Públicas Jorge Vigón. Como causas que motivaban la resolución señala el Decreto el déficit de la explotación, el bajo rendimiento de los automotores, el aumento

43. Carpeta citada en la nota 39.

de los costes de mantenimiento y la fuerte competencia del transporte por carretera. Y de manera especialmente decisiva, los daños ocasionados por las inundaciones de octubre de 1953, que dieron lugar a la suspensión del servicio por tiempo indefinido, que acabó siendo definitiva⁴⁴.

Al tiempo del cierre de la línea, el material de las vías se valoró en 15.924.660 pesetas. Las locomotoras, que pesaban en total 340 toneladas, vendidas al peso al precio de 10 pesetas el kilo, en 3.400.000. Los tres automotores, orgullo de la compañía en los años 30, a 200.000 pesetas cada uno, 600.000. Los 16 coches de viajeros, a 20.000 pesetas, 320.000, y los 97 vagones de mercancías, a 3.000 pesetas, 291.000. En la valoración no entraban los edificios de estaciones, almacenes, cocheras y talleres. Como curiosidad, anotaremos únicamente que los 10.000 metros cuadrados de terreno en la estación de Pamplona –la otra mitad era propiedad de “El Irati”–, se evaluaron entonces en cinco millones.

Levante de la vía. Del antiguo tren a la vía verde

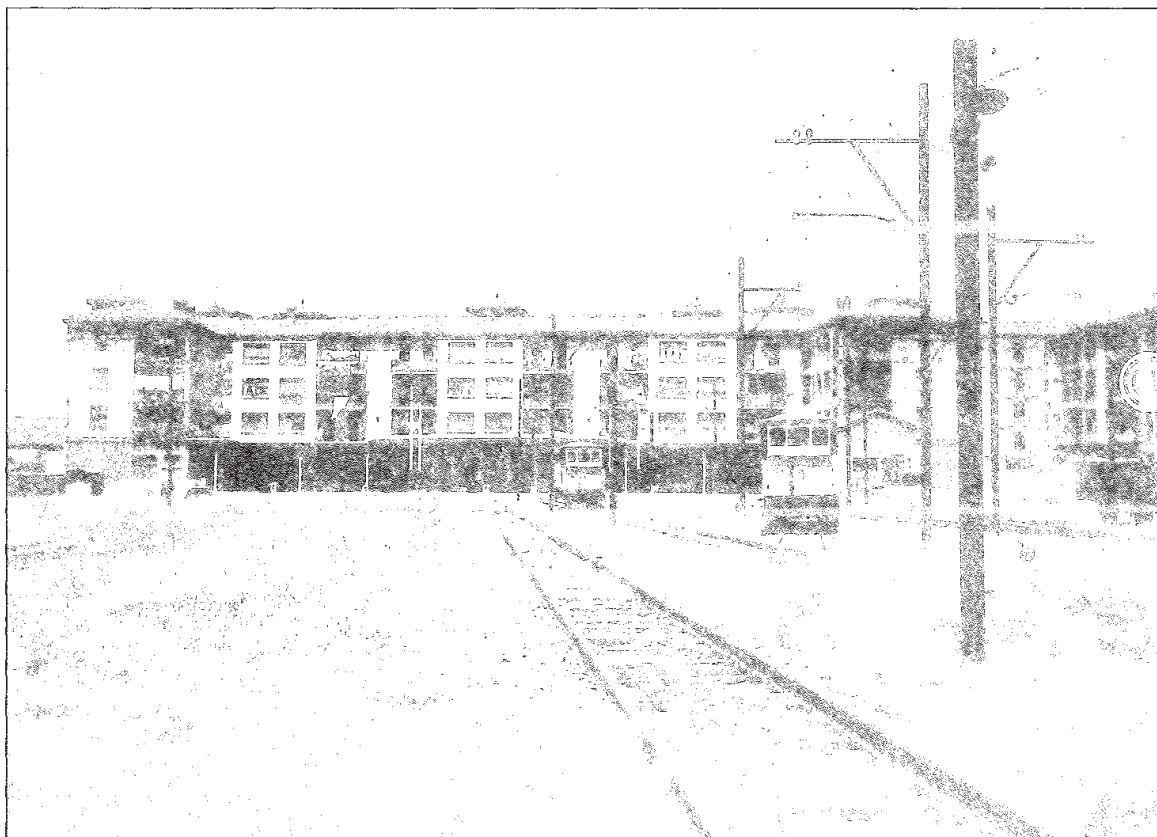
Los trabajos de desmantelamiento o levante de la vía, para la venta de los raíles, bridas, tirafondos y traviesas, se llevaron a cabo a lo largo del año 1959. Recuerdo que al terminar de levantar la playa de vías de la estación de Pamplona, se encontraron con una de las antiguas locomotoras de vapor, que se había quedado depositada en la cochera, con algún otro vagón, seguramente desde la suspensión del servicio seis años antes. Estuvo algún tiempo allí, varada sobre el balasto, hasta que se la llevaron para el desguace.

Para los trabajos de levante se contrató como obreros de vía y obras a muchos de los antiguos trabajadores del ferrocarril. He podido ver el contrato de un vecino de Leiza, que anteriormente era guardagujas de la estación de Lecumberri, y que se le contrató el 4 de mayo de 1959 con un jornal de 33,48 pesetas por día trabajado, más un complemento diario de 2,01, en compensación de vacaciones no disfrutadas y un plus de 7,95 por hora en concepto de dieta. El contrato lleva una diligencia de extinción con fecha 8 de diciembre, lo que parece indicar que los trabajos se dieron por finalizados para entonces⁴⁵.

La estación de Pamplona, en la avenida de Conde Oliveto, fue demolida en 1973, y en su solar se levanta hoy la sede del Servicio Navarro de Salud. En la explanada que en su día ocupaban las vías, cocheras y almacenes, se habían construido ya para esa fecha varios edificios de viviendas, tanto por el lado del “Plazaola” –el que corresponde a la calle Yanguas y Miranda–, como por el lado de “El Irati”, que era el que mira a la calle Tudela. Por ese tiempo, o poco después, se derribaron también las esta-

44. *Boletín Oficial del Estado*, 30 de septiembre de 1958, núm. 234, pp. 8.570-71.

45. En 1986, el expediente del levante del ferrocarril, del año 1959, se hallaba en el archivo del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco. Esnal y Amuchástegui, ob. cit., p. 55.



Año 1955. La nueva estación de Irati y Plazaola en la Avda. de Conde Oliveto (Archivo Municipal).

ciones de Pamplona-Empalme y de Ainzóain. Con anterioridad se había tirado la de Sarasa, para ensanchar la carretera. La de Irurzun fue demolida en dos fases: primero el almacén de mercancías y luego, en 1982, el edificio de la estación.

Actualmente se mantienen en pie las de Latasa, Lecumberri, Huici y Leiza. La segunda de ellas ha sido recuperada y rehabilitada y sirve de sede al Consorcio Turístico del Plazaola. Como es sabido, en estos últimos años se han llevado a cabo importantes trabajos de acondicionamiento de una parte considerable del antiguo trazado como “vía verde”, para uso de senderistas y paseantes, y se espera que en los próximos años se siga avanzando en el proyecto hasta su total conclusión.