



Ayuntamiento de Urraul-Bajo
Urraul-Beitiko Udala

FERROCARRIL “EL IRATI”

HISTORIA – DOCUMENTOS – FOTOGRAFÍAS



Textos:
Fernando Hualde

Promotores:
Ayuntamiento de Urraul Bajo
Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos

2007

ANEXO Nº 2

TRASCRIPTIÓN DE DOCUMENTOS

Se complementa este trabajo con la transcripción de varias decenas de documentos. El objetivo es acercar al investigador todo el contenido de la información. Hubiese sido lo ideal llegar a transcribir la totalidad de los documentos, pero no cabe duda de que esa sería una labor larga y costosa; pero en cualquier caso, para quien en un futuro quiera llegar a hacerlo, dejamos aquí sentada una buena base. No hay que olvidar que todo este trabajo queda depositado en un soporte informático en el archivo del Ayuntamiento de Urraul Bajo, y que por tanto quien un día quiera ampliarlo trabajando en la transcripción de documentos, o en otros aspectos, no tiene más que solicitar una copia de los textos (trabajados en word) y darle continuidad a esta labor, con el único ruego de que vuelva a depositar en el mismo archivo municipal el trabajo realizado.

Tampoco hay que olvidar que para hacer este anexo de transcripción de documentos se ha trabajado sobre documentos existentes en archivos municipales y en colecciones particulares. Sin embargo, lo que no se ha podido encontrar es el archivo empresarial de “El Irati”, que durante años ha estado errante de una bajera a otra, y del que ahora nadie sabe dar cuenta de su paradero. Esto se traduce en que en este anexo están totalmente ausentes estos documentos. Afortunadamente en el resto del trabajo se ha contado con la investigación realizada en su momento por Carlos Manrique, investigación esta que fue realizada en base a ese desaparecido fondo documental

Por otro lado dentro de la historia de “El Irati” hay aspectos que, por su interés, hemos querido plasmar aquí el mayor número posible de documentos. Se trata de correspondencia, actas, comunicados, cuyo texto enriquece notoriamente la historia íntima de este ferrocarril. Entendemos que es un complemento perfecto a todo el trabajo de investigación realizado; es la forma mejor de contar la historia, exponiéndola tal y como la han querido desarrollar sus protagonistas.

La riqueza documental del Archivo de Sangüesa, y el hecho de que hubiese sido este archivo el primero con el que se empezó a trabajar; y el hecho también de que la principal colección de documentos sobre “El Irati”, la de Javier Beúnza, esté en Sangüesa, ha hecho que esta sección de transcripción de documentos tenga en la localidad de Sangüesa el mayor protagonismo.

Otro gran fondo documental al que se ha podido acceder cuando los plazos de elaboración de este trabajo ya estaba agotado ha sido el del Archivo Histórico Ferroviario, en Madrid. De este fondo ha quedado aquí incorporada ya la transcripción de algunos de sus documentos, pero en sucesivas actualizaciones de este fondo de información iremos incluyendo nuevas e interesantes transcripciones de este archivo madrileño.

Algo similar sucede con el Archivo Municipal de Pamplona, en el que el grueso de la documentación de “El Irati” estaba archivada bajo una catalogación ajena a la carpeta propia dedicada a este ferrocarril.

Igualmente se sigue trabajando en la localización y transcripción de documentos existentes en otros archivos municipales (Aoiz, Burlada, Egüés, Liédena, Lumbier, Villava, etc.), de los que se va obteniendo nueva información y nuevas transcripciones que se incorporarán a esta base de datos en futuras actualizaciones.

Así pues, seguidamente ofrecemos, por orden cronológico, la transcripción de los siguientes documentos:

1. Documento de opinión sobre los ferrocarriles secundarios elaborado por la Cámara de Comercio, dirigido a don Daniel Irujo, presidente de la Comisión Gestora de Ferrocarriles Navarros. (30 de abril de 1905).
2. Comunicado de la Sociedad “El Irati” elaborado para salir al paso de las informaciones que se estaban publicando en la prensa provincial sobre el futuro tranvía. (19 de enero de 1906).
3. Acta de la reunión extraordinaria celebrada por el Ayuntamiento de Sangüesa con los principales contribuyentes de la ciudad, en la que se ratifica en la propuesta presentada por la Sociedad “Electra – Aoiz”. (9 de octubre de 1906).
4. Transcripción de un párrafo del acta del pleno celebrado por el Ayuntamiento de Aoiz en el que se acuerda iniciar las gestiones para adquirir los terrenos por los que ha de pasar el tranvía. (9 de junio de 1907).
5. Transcripción de un párrafo del acta del pleno celebrado por el Ayuntamiento de Aoiz en el que se da cuenta de que ya está hecha la tasación de los terrenos sobre los que ha de pasar el tranvía. (16 de junio de 1907).
6. Transcripción de un párrafo del acta del pleno celebrado por el Ayuntamiento de Aoiz en el que se aborda el hecho de que un vecino no está conforme con la cesión del terreno y otros tres no han respondido. (10 de octubre de 1907).
7. Transcripción de un párrafo del acta del pleno celebrado por el Ayuntamiento de Aoiz en el que se alude a un edicto relativo al proyecto de tranvía. (19 de enero de 1908).
8. Transcripción de un párrafo del acta del pleno celebrado por el Ayuntamiento de Sangüesa en el que se da cuenta de la instancia dirigida por Lorenzo Oroz pidiendo que el Ayuntamiento se haga cargo de los terrenos que ocupará el ferrocarril. (11 de diciembre de 1908).
9. Ampliación del proyecto de ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa. Reglamento de conductores. (1909).
10. Transcripción de un párrafo del acta del pleno celebrado por el Ayuntamiento de Aoiz en el que se trata de la adjudicación de un terreno para construir la estación. (12 de febrero de 1909).
11. Transcripción del acta de la sesión de la junta reglamentaria de la Caja Rural y Sindicato Agrícola de Sangüesa en la que se solicita que la futura estación del ferrocarril se coloque dentro de la ciudad. (28 de febrero de 1909).
12. Carta de Domingo Elizondo, presidente de “El Irati”, al alcalde de Sangüesa anunciándole el envío de planos para la construcción de la estación de viajeros. (30 de noviembre de 1909).
13. Transcripción del acta municipal en la que el alcalde de Sangüesa da cuenta a la corporación de que ya se han recibido los planos de los terrenos que va a ocupar el tranvía. (10 de diciembre de 1909).

14. Transcripción de un párrafo del acta del pleno celebrado por el Ayuntamiento de Aoiz en el que se aborda el tema del terreno para la estación del ferrocarril. (12 de marzo de 1910).
15. Acta levantada por los ingenieros representantes del Estado y de la Sociedad "El Irati" después de realizar las pruebas de resistencia del puente sobre el río Salazar en el kilómetro 45'709. (22 de febrero de 1911).
16. Pruebas realizadas en los puentes sobre el río Erro. (23 de febrero de 1911).
17. Acta levantada entre los señores ingenieros representantes del Cuerpo de Ingenieros al servicio del Estado e ingenieros representantes de "El Irati" reunidos en el puente sobre el río Erro en el kilómetro 22'690 para realizar las pruebas de reconocimiento de dicho puente. (23 de febrero de 1911).
18. Carta de la corporación municipal de Sangüesa que estaba en el "exilio", a Domingo Elizondo, dándole su apoyo y explicándole las circunstancias especiales que se viven en el Ayuntamiento de esa ciudad. (2 de abril de 1911).
19. Transcripción de un párrafo del acta del pleno del Ayuntamiento de Sangüesa en el que se da cuenta de la solicitud presentada por Miguel Ancil para hacer un baile en el salón municipal con motivo de la inauguración del ferrocarril. (28 de abril de 1911).
20. Nota manuscrita sobre los gastos que tuvo Sangüesa en el banquete de inauguración del ferrocarril. (Abril de 1911).
21. Transcripción del punto 3º del acta de la sesión extraordinaria del Ayuntamiento de Sangüesa sobre los gastos del banquete de la inauguración del ferrocarril. (9 de agosto de 1911).
22. Transcripción de un párrafo del acta de la sesión ordinaria del Ayuntamiento de Sangüesa en la que se da cuenta del pago del banquete inaugural. (28 de agosto de 1911).
23. Copia de la comunicación enviada por los concejales del Ayuntamiento de Sangüesa al alcalde don Eugenio Samitier proponiéndole el nombramiento de don Lorenzo Oroz Urniza como Hijo Adoptivo de la ciudad de Sangüesa. (2 de noviembre de 1911).
24. Transcripción del acuerdo del Ayuntamiento de Sangüesa de nombrar Hijo Adoptivo de esa ciudad a don Lorenzo Oroz. (3 de noviembre de 1911).
25. Proyecto de la estación de empalme de Pamplona entre las tres compañías y servicios combinados: Compañía del Norte, Ferrocarril de Pamplona a Plazaola, y "El Irati". Conjunto de 18 cartas. (1913-1915).
26. Memoria de la Sociedad Anónima "El Irati" correspondiente al ejercicio de 1915, aprobada por la Junta de Accionistas. (15 de marzo de 1916).
27. Proyecto de enlace de las vías de los ferrocarriles de Pamplona a San Sebastián y de "El Irati". Conjunto de siete cartas. (1917).

28. Valoración de la finca que “El Irati” posee en Argaray, empleada para cocheras del ferrocarril. (5 de febrero de 1917).
29. Solicitud del alcalde de Pamplona al Registrador de la Propiedad para que certifique la propiedad de la finca ubicada en el paraje pamplonés de Argaray, en la que la Sociedad “El Irati” tiene instaladas sus cocheras, y respuesta del Registrador de la Propiedad. (31 de mayo y 21 de junio de 1917).
30. Certificación de propiedad de la finca que “El Irati” tiene en el paraje pamplonés de Argaray, expedida por el Ayuntamiento de Pamplona. (12 de junio de 1917).
31. Tasación por parte del arquitecto municipal de Pamplona de la finca que posee “El Irati” en Argaray en la que se ubican las cocheras del ferrocarril. (19 de junio de 1917).
32. Anuncio de expropiación de una parte de la finca que posee “El Irati” en el paraje pamplonés de Argaray. (24 de junio de 1917).
33. Escrito de “El Irati S.A.” dirigida al Alcalde de Pamplona quejándose de la anunciada expropiación de los terrenos en los que están las cocheras. (30 de septiembre de 1917).
34. Comunicación del Gobierno Civil al Ayuntamiento de Pamplona en la que le manifiesta que “El Irati S.A.” no está conforme con la tasación que se ha hecho de la finca de Argaray. (20 de octubre de 1917).
35. Tarifa especial de Gran Velocidad Nº 30 para el transporte de encargos y pequeños paquetes del ferrocarril eléctrico de Pamplona a Aoiz y Sangüesa, vigentes a partir del 21 de noviembre de 1917. (21 de noviembre de 1917).
36. Notificación del “Jurado de Tasaciones del Ensanche de Pamplona” al gerente de “El Irati S.A.” anunciándole que queda abierto el plazo de alegaciones. (29 de diciembre de 1917).
37. Alegación que presenta “El Irati S.A.” ante el Ayuntamiento de Pamplona por su decisión de expropiar la finca en la que el ferrocarril tiene sus cocheras. Incluye peritación realizada por el ingeniero Carlos Laffitte. (31 de diciembre de 1917).
38. Declaración escrita del ingeniero Carlos Laffitte desglosando la peritación de la finca que “El Irati S.A.” posee en el paraje pamplonés de Argaray. (16 de febrero de 1918).
39. Valoración del ingeniero municipal de los costos expuestos por el ingeniero de “El Irati S.A.” sobre el traslado de las cocheras del ferrocarril en Pamplona. (23 de febrero de 1918).
40. Resolución del juzgado sobre la tasación que ha de aplicarse en la expropiación a “El Irati S.A.” de la finca que posee en el paraje pamplonés de Argaray. (26 de febrero de 1918).

41. Alegación de “El Irati S.A.” ante la resolución del Jurado del Ensanche sobre la tasación de los terrenos de Argaray, en Pamplona. Incluye informe del ingeniero industrial de esta sociedad. (1 de marzo de 1918).
42. Servidumbre interceptada por el ferrocarril en el término municipal de Sangüesa. (20 de octubre de 1920).
43. Certificación del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de que la Sociedad Anónima “El Irati” ha presentado el proyecto de servidumbres y caminos en el término de Sangüesa. (17 de marzo de 1921).
44. Petición de los sangüesinos Sebastián Oyaga y Lorenzo Equiza, dirigida al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Guipuzcoa y Navarra, para que modifique la servidumbre que hay sobre su finca, a quinientos metros de la estación de Sangüesa. (30 de marzo de 1921).
45. Certificación del secretario del Ayuntamiento de Sangüesa de que el proyecto de sustitución de servidumbres afectadas por el ferrocarril ha estado expuesto en el tablón de anuncios. (8 de abril de 1921).
46. Cartas del gerente de “El Irati” dirigidas al Ingeniero Jefe de la 2ª División de Ferrocarriles sobre dos pasos de servidumbre situados en el término de Sangüesa. (11 de abril de 1926).
47. Carta dirigida al Ingeniero Jefe por el Ingeniero Inspector de la 4ª demarcación sobre el paso de servidumbre situado junto a la carretera de Rocaforte. (10 de mayo de 1926).
48. Texto íntegro de la hoja distribuida por una denominada “Federación P. De Sindicatos de O.L.P. de Navarra” en la que se posicionan ante la condonación de la deuda a la empresa “El Irati”. (30 de abril de 1927).
49. Carta del Alcalde de Sangüesa al Vicepresidente de la Diputación solicitando que la empresa “El Irati S.A.” cumpla unas contraprestaciones a cambio de la condonación de la deuda. (20 de mayo de 1927).
50. Expedientes sobre autorización de proyectos para construir un almacén y desvío industrial próximos a la estación de Liédena. (Julio de 1927).
51. Escrito remitido por la Dirección General para la tramitación correspondiente para establecer una vía apartadero con aguja en la estación de Liédena. (31 de agosto de 1927).
52. Expediente sobre petición de autorización por parte de la Sociedad Anónima “Aguas de Arteta” para cruzar el ferrocarril con una línea eléctrica en el punto kilométrico 0’380. (Septiembre / Octubre 1927).
53. Comunicación de la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías al señor Gobernador Civil sobre la concesión de permiso para la instalación de la vía apartadero en Liédena. (3 de noviembre de 1927).
54. Notificación del Ingeniero Jefe del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la que se da cuenta de la comunicación del Director

- General de Ferrocarriles dirigida al Gobernador Civil. (15 de noviembre de 1927).
55. Nombramiento de Paulino Sevillano Sierra como Jefe de Estación en Sangüesa. (9 de septiembre de 1930).
 56. Convocatoria dirigida por el Ayuntamiento de Sangüesa al resto de alcaldes de municipios por los que pasa "El Irati" para que acudan a Sangüesa a una reunión para abordar la supresión de una parte del servicio ferroviario. (15 de mayo de 1950).
 57. Carta del delegado sindical de la comarca de Sangüesa de F.E.T. y de las J.O.N.S., en representación de varios gremios comarcales dirigida al Ayuntamiento de Sangüesa solicitándole su mediación para que "El Irati" reponga el servicio suspendido. (19 de mayo de 1950).
 58. Carta del Alcalde de Sangüesa dirigida a varios ayuntamientos navarros comunicándoles el acuerdo alcanzado por un grupo de alcaldes afectados por la suspensión de uno de los servicios ferroviarios de "El Irati". (22 de mayo de 1950).
 59. Carta del Gobernador Civil de Navarra dirigida al Alcalde de Sangüesa solicitándoles que preparen un escrito para entregar al Ministro de Obras Públicas durante su visita a las obras de Yesa. (23 de mayo de 1950).
 60. Carta de un grupo de alcaldes y de representantes de las localidades por donde pasaba "El Irati", dirigida al Ministro de Obras Públicas solicitando su mediación para evitar el cierre del ferrocarril. (Mayo de 1950).
 61. Adhesión del Ayuntamiento del Valle de Egüés al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por "El Irati". (24 de mayo de 1950).
 62. Adhesión del Ayuntamiento del Valle de Lizoain al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por "El Irati". (24 de mayo de 1950).
 63. Adhesión del Ayuntamiento de Garde al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por "El Irati". (24 de mayo de 1950).
 64. Adhesión del Ayuntamiento de Abaurrea Alta al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por "El Irati". (26 de mayo de 1950).
 65. Adhesión del Ayuntamiento de Esparza de Salazar al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por "El Irati". (26 de mayo de 1950).
 66. Adhesión del Ayuntamiento de Huarte-Pamplona al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por "El Irati". (26 de mayo de 1950).

67. Adhesión del Ayuntamiento de Ochagavía al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (26 de mayo de 1950).
68. Adhesión del Ayuntamiento de Orbara al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (26 de mayo de 1950).
69. Adhesión del Ayuntamiento de Oroz Betelu al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (26 de mayo de 1950).
70. Adhesión del Ayuntamiento de Villanueva de Aezcoa al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (26 de mayo de 1950).
71. Adhesión del Ayuntamiento del Valle del Romanzado al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (27 de mayo de 1950).
72. Adhesión del Ayuntamiento de Valcarlos al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (27 de mayo de 1950).
73. Adhesión del Ayuntamiento de Ezcaroz al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (29 de mayo de 1950).
74. Adhesión del Ayuntamiento de Abaurrea Baja al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (30 de mayo de 1950).
75. Adhesión del Ayuntamiento de Gallués al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (30 de mayo de 1950).
76. Adhesión del Ayuntamiento de Güesa al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (30 de mayo de 1950).
77. Adhesión del Ayuntamiento de Lerga al acuerdo alcanzado por la asamblea de alcaldes de la comarca de Sangüesa a favor del restablecimiento de la línea suspendida por “El Irati”. (2 de junio de 1950).
78. Carta del Alcalde de Sangüesa dirigida a los miembros del Consejo de Administración de “El Irati S.A.” solicitándoles la recuperación del servicio de tarde durante los días de mercado y durante las fiestas de la localidad. (12 de agosto de 1950).
79. Notificación del Consejero Delegado de “El Irati” al Ayuntamiento de Sangüesa comunicando que acceden a la petición de ampliar el servicio durante las fiestas de la localidad. (19 de agosto de 1950).

80. Carta del presidente de la Sección Social del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones, dirigida al párroco de Santa María de Sangüesa, pidiendo su mediación ante el futuro cierre de "El Irati". (24 de mayo de 1953).
81. Notificación del Alcalde de Sangüesa a don Andrés Juanco, párroco de Santa María, informándole del acuerdo municipal por el que el consistorio decide escribir al Gobernador Civil pidiendo su intercesión para evitar el cierre del ferrocarril. (30 de mayo de 1953).
82. Carta del Alcalde de Sangüesa al Gobernador Civil solicitándole su mediación para evitar el cierre del ferrocarril de "El Irati". (30 de mayo de 1953).
83. Carta del párroco de la iglesia de Santa María, de Sangüesa, don Andrés Juanco, al Alcalde de Sangüesa, agradeciendo su interés en el asunto que le expuso sobre el ferrocarril. (30 de mayo de 1953).
84. Notificación de la Diputación Foral de Navarra, dirigida al Alcalde de Sangüesa, comunicando que la Dirección General de Ferrocarriles solicita información sobre la disposición de estudiar la posibilidad de subsistencia del ferrocarril "El Irati", e invitando a participar en una reunión el día 27. (25 de abril de 1955).
85. Carta del Alcalde de Sangüesa dirigida a la Diputación Foral de Navarra, en la que se comunica la petición del consistorio sangüesino de que sea el Estado y la Diputación quienes se hagan cargo del déficit económico de la empresa propietaria del ferrocarril. (4 de mayo de 1955).
86. Comunicación del Alcalde de Sangüesa al resto de alcaldes de municipios afectados por el ferrocarril informando sobre la carta enviada por Sangüesa a la Diputación. (4 de mayo de 1955).
87. Escrito, sin firma, que se conserva en el Archivo de Sangüesa, en el que se manifiesta la necesidad y la importancia de se mantenga el servicio de ferrocarril "El Irati". (6 de mayo de 1955).
88. Comunicación del Alcalde de Sangüesa dirigida al resto de alcaldes de municipios por los que pasa "El Irati" ante la noticia de la autorización por parte del estado para desmantelar las vías del ferrocarril. (20 de octubre de 1955).
89. Contestación del Alcalde de Lumbier al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de "El Irati". (24 de octubre de 1955).
90. Contestación del Alcalde de Urroz Villa al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de "El Irati". (24 de octubre de 1955).
91. Contestación del Alcalde de Cáseda al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de "El Irati". (25 de octubre de 1955).

92. Contestación del Alcalde de Javier al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (25 de octubre de 1955).
93. Contestación del Alcalde de Liédena al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (25 de octubre de 1955).
94. Contestación del Alcalde de Lónguida al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (25 de octubre de 1955).
95. Contestación del Alcalde de Villava al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (25 de octubre de 1955).
96. Contestación del Alcalde de Yesa al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (25 de octubre de 1955).
97. Contestación del Alcalde de Garde al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (26 de octubre de 1955).
98. Contestación del Alcalde de Vidángoz al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (26 de octubre de 1955).
99. Contestación del Alcalde del Valle del Romanzado al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (28 de octubre de 1955).
100. Contestación del Alcalde de Urraul Bajo al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (29 de octubre de 1955).
101. Contestación del Alcalde de Aoiz al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (31 de octubre de 1955).
102. Contestación del Alcalde de Isaba al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (31 de octubre de 1955).
103. Contestación del Alcalde de Urraul Alto al de Sangüesa dando su opinión sobre la posible convocatoria de una reunión para abordar la situación de “El Irati”. (31 de octubre de 1955).
104. Referencia de la reunión de comisionados de los pueblos afectados por el ferrocarril “El Irati” celebrada en Sangüesa. (6 de noviembre de 1955).

105. Escrito dirigido al Ministro de Obras Públicas por parte de los comisionados de los municipios afectados por la inminente desaparición del ferrocarril. (6 de noviembre de 1955).
106. Escrito dirigido a la Diputación Foral de Navarra por parte de los comisionados de los municipios afectados por la inminente desaparición del ferrocarril. (6 de noviembre de 1955).
107. Escrito dirigido por el Alcalde de Sangüesa a Amadeo Marco solicitando su respaldo. (10 de noviembre de 1955).
108. Copia del telegrama enviado por la comisión de municipios afectados por la desaparición de "El Irati", enviado al Ministro de Obras Públicas. (15 de noviembre de 1955).
109. Comunicación de la Diputación Foral de Navarra dirigida a la comisión de Ayuntamientos afectados por la desaparición de "El Irati", en respuesta al escrito anterior enviados por estos con fecha 6 de noviembre, y comunicándoles el acuerdo tomado el día 19. (24 de noviembre de 1955).
110. Carta dirigida al Ministerio de Obras Públicas por parte del Alcalde de Sangüesa, en representación de los Ayuntamientos de la comarca de Aoiz-Sangüesa, en la que se les solicita el aplazamiento del levantamiento de la vía. (26 de noviembre de 1955).
111. Contestación del Ministerio de Obras Públicas dirigida al Alcalde de Sangüesa en respuesta a su solicitud de que aplace el levantamiento de las vías. (30 de noviembre de 1955).
112. Nuevo escrito firmado por los comisionados de los pueblos afectados dirigido al Ministro de Obras Públicas. (14 de diciembre de 1955).
113. Escrito dirigido al Gobernador Civil de Navarra por la comisión de municipios afectados por la supresión de la línea del ferrocarril. (14 de diciembre de 1955).
114. Carta del secretario del Ayuntamiento de Aoiz, al de Sangüesa, explicando las causas de la ausencia de la representación municipal de Aoiz en la reunión que hubo con el Gobernador Civil sobre "El Irati". (15 de diciembre de 1955).
115. Anuncio de la empresa "El Irati S.A." publicado en el "Boletín Oficial de la Provincia de Navarra" en el que anuncia que el ferrocarril dejará de funcionar a partir del 1 de enero de 1956. (16 de diciembre de 1955).
116. Circular dirigida por el Alcalde de Sangüesa a los Ayuntamientos de Sada de Sangüesa, Leache, Gallipienzo, Javier, Romanzado, Liédena, Lumbier, Urraul Alto, Urraul Bajo, Lónguida, Aoiz, Urroz, Lizoain, Egüés, Huarte y Villava, comunicando que las gestiones realizadas por la comisión designada para negociar la pervivencia del ferrocarril no han tenido éxito. (28 de diciembre de 1955).

117. Carta dirigida por el Alcalde de Sangüesa al Gobernador Civil de Navarra comunicándole que las gestiones realizadas ante la Diputación para lograr la continuidad de “El Irati” no han tenido éxito. (28 de diciembre de 1955).
118. Carta del Ministerio de Obras Públicas al Ayuntamiento de Sangüesa en la que, respondiendo a un escrito anterior de esa alcaldía, se justifica el Decreto del 3 de octubre que dispone el desmantelamiento de la vía. (31 de diciembre de 1955).
119. Carta de autoridades y representantes de la zona afectada por la supresión del ferrocarril “El Irati”, dirigida a la Diputación Foral de Navarra, solicitando que se detenga el desmantelamiento de la vía y que se acometa el trabajo de recuperar el ferrocarril. (5 de febrero de 1956).
120. Propuesta presentada ante la Diputación Foral por varios municipios afectados por la supresión de “El Irati”, como alternativa al desmantelamiento de la línea ferroviaria. (5 de febrero de 1956).
121. Notificación de la Diputación Foral al Ayuntamiento de Sangüesa (como representante de los ayuntamientos afectados) en la que se le comunica el acuerdo tomado por esa Diputación, con fecha 11 de febrero, sobre el tema de “El Irati”. (21 de febrero de 1956).
122. Carta del Alcalde de Sangüesa al Alcalde de Artieda para iniciar las gestiones sobre la devolución de los terrenos que en su día cedieron gratuitamente para la instalación de la estación y de toda la estructura ferroviaria de “El Irati”. (4 de octubre de 1957).
123. Carta del Ingeniero Delegado del Ministerios de Obras Públicas, dirigida al Alcalde de Artieda, solicitándole que aporte pruebas de la cesión gratuita de terrenos a “El Irati” para proceder a la reversión gratuita de esos terrenos. (27 de diciembre de 1965).
124. Respuesta del Concejo de Artieda, dirigida al Ingeniero Delegado del Ministerio de Obras Públicas, confirmando que tanto el concejo como propietarios particulares cedieron gratuitamente los terrenos para la instalación del servicio ferroviario de “El Irati”. (13 de enero de 1966).
125. Carta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dirigida al Concejo de Artieda, en la que se comunica que se ha autorizado a la empresa “El Irati S.A.” a proceder a la devolución de los terrenos que les fueron cedidos gratuitamente. (15 de febrero de 1978).
126. Carta del Consejero Delegado de “El Irati S.A.” al presidente del Concejo de Artieda anunciándole el envío del contrato de devolución de terrenos. (6 de octubre de 1978).
127. Contrato de devolución de terrenos entre la empresa “El Irati S.A.” y el Concejo de Artieda. (26 de octubre de 1978).

DOCUMENTO DE OPINIÓN SOBRE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS ELABORADO POR LA CÁMARA DE COMERCIO, DIRIGIDO A DON DANIEL IRUJO (PRESIDENTE DE LA COMISIÓN GESTORA DE FERROCARRILES NAVARROS). (30 de abril de 1905).

Ferro-carriles Secundarios.

Opinión de la Cámara de Comercio de Navarra

Sr. D. Daniel Irujo, presidente de la comisión gestora de Ferro-Carriles Navarros.

Muy Sr. nuestro y de nuestra consideración más distinguida: La Cámara de Comercio había recibido con singular complacencia la invitación de V. para aportar su grano de arena o llevar su rayo de luz a la información abierta respecto al problema de los Ferro-carriles secundarios de Navarra; y si no ha contestado y respondido antes a ese requerimiento, a pesar de tener intención formal de ello desde los primeros momentos, fue, porque deseaba que los particulares y los pueblos, manifestaran previamente su pensar y sentir, y con el fin de que nuestra información y escrito constituyeran como la síntesis y epílogo de la campaña informativa.

La satisfacción y contento de la Cámara han sido grandes, al ver la unanimidad con que la Provincia se inclina y decide por la construcción de vías nuevas de comunicación que sirvan para desarrollar y crear nuevas riquezas en la provincia; puesto que, unanimidad puede llamarse, a un recuento de opiniones de tanto espíritu ilustrado y tantos pueblos libremente administrados, en que apenas se ha visto una opinión disconforme.

La Cámara de Comercio suma su voto al de la Provincia entera, y se declara partidaria entusiasta y acérrima del proyecto o idea de construir vías ferro-carrileras, sin inclinarse ni decidirse por unas ni por otras; ni por los ferro-carriles de vapor, ni por los movidos por fuerza eléctrica; porque, convencida de que en varias zonas de Navarra existe población y medios para dar vida a un ferro-carril, y de que los ferro-carriles aumentan en gran escala la riqueza pública y particular, desea que, técnicos especialistas en la materia, Españoles o Extranjeros, llamados por la provincia, estudien el asunto con detenimiento e imparcialidad, y aconsejen las líneas que estimen viables y el sistema mejor y más conveniente; porque pudiera darse, y quizá se dé el caso de que, para unas líneas se halle recomendado el ferro-carril de vapor, y en otras esté indicado y sea necesario o conveniente el tranvía eléctrico.

Suponemos que la Excma. Diputación Foral, respondiendo a lo que ha sido una verdadera manifestación acorde del país, tomará el acuerdo de que se estudien por personas competentes los diferentes proyectos y líneas de

que se viene hablando tiempo há, y parece indudable, que si lis Ingenieros informan después de estudios concienzudos sobre el terreno, que alguna o algunas líneas resultan económicamente realizables, bien se consideren como negocio industrial y a la corta, bien como obras de pública utilidad y favorecedoras de la riqueza provincial, la Excma. Diputación, debe responder a los deseos y requerimientos del país, tan claramente manifestados, favoreciendo la construcción de las líneas y sistemas que los técnicos recomienden, porque dada la autonomías y régimen especial de esa Corporación y éste antiguo Reino, ésa es su obligación.

Los Estados y los Gobiernos de todos los países del mundo favorecen o ejecutan las obras públicas a que la acción y medios particulares no llegan o pueden llegar y en Navarra, para los efectos del problema la Excma. Diputación tiene ese deber al mismo tiempo que derecho social, sin que esto implique nada en contra de la armonía y reconocimiento de la Nación-patria.

Que la construcción de vías férreas, de vapor o eléctricas, favorecerá el desarrollo y bienestar de la provincia, ha quedado fuera de toda duda, pues así la han entendido y publicado los pueblos, Ingenieros, propietarios, Diputados que fueron tan discretos y amantes del bienestar público, como los Sres. Gaztelu y Elorz, Sociólogos y sabios Navarros como los Sres. Arrillaga y Sanz y Escartin, y tantos y tantos otros cuyos nombres omitimos, pero están frescos en la memoria de los que siguen con interés la marcha de este asunto.

Y ha sido para esta Cámara grato y consolador el hecho de que hayan escrito y votado en pro de la idea de la construcción de líneas férreas provinciales, la mayor parte de los Navarros eximios residentes fuera de la provincia, que ocupan preeminentes puestos.

¿Qué significa tan general y unísono pensamiento, deseo y voto? Significa que el país quiere moverse y desarrollarse más rápidamente, y que tiene derecho a ser oído y atendido en esos deseos.

Si para Navarra en general son convenientes las líneas férreas de que se trata, para Pamplona en particular puede decirse que son cuestión de vida o muerte; y llama esta Cámara de Comercio la atención del Excmo. Ayuntamiento y de la Ciudad en general sobre este punto.

Pamplona lleva en todos los órdenes que al desarrollo de la riqueza respecta, una vida lánguida, y ¿por qué no decirlo? anémica. El comercio en general, apenas cubre sus gastos, el que los cubre. El censo de población no aumenta y quizá haya decrecido en estos últimos años: su vida casi se reduce a lo que hay dentro de las férreas y agarrotadas murallas. Apenas se ve población forastera y flotante, hasta el punto de que choca a la generalidad el ver una cara extraña y seguida se pregunta “quien es ese”.

Pues bien; hay que aspirar a que el censo aumente, el comercio se anime, a que veamos por nuestras calles y comercios gentes de todos pueblos y países,

a que no sea poco menos que un acontecimiento, cual en miserable pueblo manchego, el ver cuatro, ocho o doce forasteros; y para ello nada más eficaz que el convertir a Pamplona en un Centro de Ferro-carriles.

El día que de esta Ciudad salga, además de los trenes de Castejón y Alsasua, uno de vapor o eléctrico para Estella-Logroño, otro para Aoiz-Sangüesa y otros para Tolosa e Irún, Pamplona habrá cambiado; la industria y

comercio aumentarán; la población crecerá; y con la industria y comercio y población, mejorará el público bienestar; el Ayuntamiento podrá tener mayores fuentes de ingresos que le compensarán con creces el sacrificio que haga arrimando su concurso al desarrollo del plan ferroviario.

Nadie negará que Pamplona está detenida en la vida económica, y en este punto, el no ir adelante es ir para atrás; porque si uno se para y otro anda, queda el primero rezagado, y rezagados quedaremos sin tener derecho a hablar como antes de Soria y Teruel para consolar nuestra situación.

Las aguas que corren, amenizan y fertilizan las campiñas; las que se estancan, se corrompen; y en los pueblos sucede cosa parecida en lo que a su vida económica se refiere; los pueblos y naciones que no se mueven, petrifican y llevan una vida raquíta y están en condiciones desiguales en la lucha por la vida.

Debe mirar mucho el Excmo. Ayuntamiento; y tenemos absoluta confianza en que asó lo harán las inteligentes y dignas personalidades que lo constituyen; porque Pamplona no sea solamente una ciudad limpia, bonita y ordenada, así como para que sirva de morada a rentistas plácidos; debe aspirarse a que, sin perder la ciudad la fama de limpia, metódica y ordenada, se convierta en una ciudad mercantil e industrial con movimiento que es vida, ya que el comercio y la industria y el progreso son compatibles con todo lo bueno y recomendable.

De seguir las cosas como al presente, no está lejano el día en que tenga que cerrar por la dura ley de la necesidad, el 50% del comercio y tiendas de Pamplona; sobre todo, si llega a terminarse el proyecto del ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro, de Durango, Vitoria, Estella que haga feudataria de las capitales Alavesa y Vizcaina, la cuenca del Ega; y si la parte alta de la Montaña Navarra dirige sus pasos y miras para su abastecimiento, a la capital de Guipúzcoa.

Con ello resultará, que, teniendo Tudela su mayor relación con Zaragoza, Estella con Vitoria, Baztán y pueblos de la regata del Bidasoa con San Sebastian, Pamplona no será capital de importancia, y su vida mercantil quedará reducida a la menor expresión; al mercado íntimo y de su pequeña cuenca.

Y no se crea que esa crisis y esos cierres han de afectar solamente al comercio; sino que reflejarán sus efectos a todos, comenzando por sentir sus consecuencias los propietarios de casas, que verán sus bajeras y pisos desalquilados, y el Excmo. Ayuntamiento que verá mermada la riqueza imponible.

Espera pues esta Cámara, creyendo interpretar la opinión de la inmensa mayoría de la Ciudad, que el Excmo. Ayuntamiento, llegado el caso de que las Corporaciones se aproximen y entiendan para favorecer y hacer factible en una u otra forma la empresa de los caminos de hierro provinciales, pondrá por su parte el concurso que corresponde y proporcionando al beneficio que la población ha de reportar, suscribiéndose en la empresa, por una cantidad importante, sin escrúpulos ni miedos timoratos.

Porque no puede alegarse en contra el que el Ayuntamiento de Pamplona tiene una deuda excesiva; en primer término, porque siempre es conveniente un empréstito, cuando se trata de obras necesarias o reproductivas, y en segundo lugar, porque aunque es cierto que el

Ayuntamiento de la Capital tiene deuda de alguna consideración, como la tienen todos a virtud de las obras de todo género que ha habido necesidad de ejecutar en el último tercio del Siglo XIX para colocar a los pueblos de importancia en condiciones de vida, la deuda no excede ni mucho menos a sus fuerzas, como lo demuestra el hecho de cotizarse sus obligaciones amortizables del 4%, con un 3% sobre su valor nominal.

Una corporación cuya deuda está sobre el valor nominal, tiene mucho y sano crédito, y quien tiene crédito es prueba que tiene medios de salir adelante, porque nadie presta sin ventaja al que se supone ha tomado sobre sus hombros una carga desproporcionada a sus fuerzas.

La cifra de 28.000.000 de pesetas que se calculan como necesarias para ejecutar todos los proyectos de ferro-carriles Navarros de que se trata, se viene poniendo por delante con dudosa buena fe, a manera de mole y montaña infranqueable, y bien meditadas las cosas, no existe motivo alguno para que ante esa cifra entre el desaliento.

Porque vamos a cuentas y a cuentas claras: Todos están conformes en que si se abre una suscripción de obligaciones ferroviarias por el importe de la mitad de las líneas proyectadas, serán cubiertos esos 14.000.000 conforme el dinero se vaya necesitando por el público, o sea por los particulares y sociedades y entidades bancarias.

Quedan otros 14 millones, de los cuales si se supone que toma la Provincia o sea la Excm. Diputación 9 millones, ésta para intereses de las mismas, o del dinero que para ellas tome al 3 y medio % y para amortizar ese empréstito en 50 años, necesitará una cantidad anual de 383.400 pesetas. Esto en el caso peor, o sea en el de que no llegara dividendo alguno a sus acciones. Y a la vista salta que esa partida anual, no excede de las fuerzas del presupuesto provincial, porque apenas supone en uno por ciento de la riqueza imponible que vendría a aumentarse considerablemente.

Tomando los otros 5 millones de acciones los pueblos todos a quienes alcanzan los beneficios de las líneas que suman aproximadamente una población de 150.000 habitantes (véase el mapa de Navarra y su Nomenclator) tendríamos que, esas acciones necesitaban una partida anual de 232.750 pesetas para intereses al 4% anual y amortización en 50 años.

Ahora bien; esto en el peor de los casos; o sea en el de que las acciones no tuvieran dividendo. Y 232.750 pesetas anuales, repartidas entre 150.000 habitantes, resulta la cuenta a peseta y media por alma y al año.

¿Habría navarro que crea cosa superior a sus fuerzas, el pago de una peseta 50 cénts. por habitante, tratándose de que por cerca de su casa y de sus fincas atraviesa un ferro-carril?

Claro es que los pobres, los desheredados de la fortuna, no pagarían esa peseta y media, y que a los propietarios llegaría la de tres, cuatro, cinco, ocho o diez pesetas anuales, pero ¿no se verán compensados de este pequeño sacrificio con el mayor valor que su propiedad ha de tener en adelante?

¿No es verdad que una casa, una finca y una hacienda aumentan de su valor un 20 o un 50 % cuando se hallan cerca de las vías férreas?

Como término y corolario de esta labor, la Cámara formula y sintetiza su opinión en las conclusiones siguientes:

1ª- Resultando evidente la voluntad del país en punto a que se

construyan líneas férreas favorecedoras y desarrolladoras de la riqueza, la Excma. Diputación debe tomar en cuenta esa voluntad y poner los medios procedentes a su realización en el caso de que los técnicos informen en sentido favorable a la viabilidad de los proyectos.

2ª- Para saber la Excma. Diputación si el pensamiento del país es un proyecto posible y hacedero debe comenzar por encargar a uno o dos ingenieros especialistas de ferro-carriles, a fin de que estudien sobre el terreno e informen sin apasionamientos de ningún género y con completo conocimiento de causa, qué líneas son económicamente viables, y qué sistema de tracción el más conveniente.

3ª- Si las memorias e informes de los técnicos, resultan favorables a la construcción del alguno o algunos de los proyectos, debe inmediatamente procederse a la ejecución del primeramente recomendado si es que no pudieran ejecutarse dos a la par.

4ª- Para contar con el capital necesario a la ejecución de las vías que se acuerden, pueden adoptarse una de las fórmulas que se han indicado.

A)- Suscribir la Excma. Diputación y los Ayuntamientos interesados en cada línea, en acciones, la mitad del capital necesario, dejando al público la de obligaciones al 4% de la otra mitad.

B)- Garantizar la Excma. Diputación, que es la Provincia, y los pueblos interesados, el interés del capital de la empresa financiera que tome a su cargo la construcción de las líneas, (si la Empresa se forma) hasta un 4% anual, completando lo que la ley de Ferro-carriles secundarios no alcance.

C)- La fórmula propuesta por D. Teófilo Cortés, consistente en constituir una empresa financiera mixta, tomando la Excma. Diputación, Ayuntamientos interesados y Sociedades y particulares, las acciones necesarias, bajo la base de que tengan el interés o dividendo seguro y preferente las acciones no corporativas.

Los navarros, amantes prácticos del progreso, no pueden ni quieren consentir que este rico país quede relegado para siempre al último lugar entre las provincias españolas en el orden que mejor expresa el adelanto y progreso de los pueblos. Y el perder esta oportunidad que nos ofrece la ley general de ferrocarriles secundarios, más que con su protección directa, con las facilidades que presta para llevar a ejecución la construcción de los mismos, el dejar marchitarse tantos entusiasmos como ahora laten, a eso equivaldría.

Tal es la opinión de la Cámara, que somete a la consideración de la Provincia en general y de esta ciudad de Pamplona en particular.

Pamplona 30 de Abril de 1905

La Junta Directiva.- Presidente, José Onsalo. -Vicepresidente, Antero Goñi.
-Secretario General, Pedro Echarri. -Tesorero, Santos Riezu. -Contador, Martín Loydi. -Archivero-Bibliotecario, Francisco Urniza. -Vocales, Sebastián Gastearena, Antonio Goñi, Emilio Azarola, Manuel Gumbre, Claudio Udobro, Martín Aldaz, Bernardino Alvarez, Hipólito Palero.

COMUNICADO DE LA SOCIEDAD “EL IRATI” ELABORADO PARA SALIR AL PASO DE LAS INFORMACIONES QUE SE ESTABAN PUBLICANDO EN LA PRENSA PROVINCIAL SOBRE EL FUTURO TRANVÍA. (19 de enero de 1906).

LA ELECTRA-AOIZ Y EL MONTE IRATI

EXPLICACIÓN NECESARIA

Los conceptos que se insinúan en algunos de los comunicados que recientemente han publicado los periódicos locales, respecto a la proposición que la Sociedad “Electra-Aoiz” presentó al Valle de Salazar para la explotación

del monte Irati, obligan al Consejo de Administración de la misma a exponer lo más clara y brevemente, los propósitos que en este negocio, y en el de construcción de una línea férrea eléctrica de Pamplona a Sangüesa le animaban, a fin de que el público pueda tener conocimiento de cuanto a tan importante asunto se refiere.

Muévele también a ello, la circunstancia de haber oído respecto a ambos negocios, colectiva y aisladamente considerados, todo género de apreciaciones; desde la de suponer un absurdo económico llevar carbón de Irati a Zaragoza y construir una línea férrea donde dicen ser suficientes algunos carros para las necesidades del tráfico, hasta la de considerarlos como una especulación de logrerros.

Y ya que de tan opuestas apreciaciones nos hacemos cargo, hemos de aprovechar la ocasión para manifestar que a nuestro juicio, estos negocios, íntimamente ligados entre sí, no son ni una ni otra cosa; y para dirigir a los que mantienen tan extremadas opiniones, el ruego de que no pongan estorbos a la realización de esta clase de pensamientos y proyectos.

Sirva de razón para convencer a los unos, la de que, sea lo que quiera el negocio para la empresa, es evidentísimo que resultaría muy conveniente para el país; y para los otros, la de que, siendo indispensable organizar esta especulación dentro de la más perfecta legalidad, tendrían ocasión de participar en poco o en mucho en el negocio, de suerte que, sin escrúpulo de ningún género, podían recibir los beneficios que en tal caso habían de corresponderles.

Los accionistas de la “Electra-Aoiz” que iniciaron este proyecto, saben que hay negocios en todas partes; y en muchas, en mayor número que en nuestro país, y al decidirse a emplear sus capitales aquí, han creído obrar como buenos hijos de Navarra y de la región cuya riqueza tratan de fomentar. Con elementos propios bastantes para realizar la empresa, prometieron admitir a quien quisiera participar en ella, dispuestos a cubrir el todo o la parte que les quedara.

Este proceder prueba que no era el egoísmo, ni el deseo de acaparar un negocio pingüe el que les impulsaba, sino que en su proyecto entraba por

mucho la idea de hacer algo útil al país en que han nacido.

Con estas aspiraciones, solicitaron y obtuvieron de la Excma. Diputación auxilio para la construcción de un tranvía eléctrico de Pamplona a Sangüesa y, convencidos de que en la actualidad, y durante un buen número de años, el tráfico no sería bastante a alimentar la línea proyectada, entendieron que era preciso crear masa de transporte que la diese vida, y pensaron, como condición necesaria, en la explotación del Irati. Mas no en la explotación del abeto que es la especie arbórea que con más estimación se extrae y se seguirá extrayendo de dicho monte, con entera independencia del proyecto que nos ocupa, sino del hayedo y principalmente del hayedo para carbón, que es el que existe en aquel monte en mayor cantidad, al punto de que lo consideramos como una fuente inagotable de este producto.

Empezaremos por consignar el hecho, varias veces repetido, de que, exigiendo ordinariamente el Valle a los compradores de abetos la adquisición de cierto número de hayas, han dejado varios concesionarios de extraerlas después de pagadas, pues apenas se han sacado de Irati otros árboles de esta especie, que aquellos que, por sus condiciones de bondad excepcional, se prestaban a la elaboración de duela con hacha.

No buscábamos pues pepitas de oro en Irati, sino árboles de haya que los especuladores de todo tiempo han mirado con grandísimo respeto. Esto lo saben en Salazar perfectamente, y se dan o se darán seguramente allí cuenta de la clase de empresa que es explotar, no solo las buenas sino también las hayas nudosas y torcidas que hay en Irati, teniendo para ello que elaborar carbón y conducirlo a grandes distancias.

Para movilizar la gran cantidad de leña para carbón, que de un modo permanente puede suministrar la ordenada explotación del monte Irati, se impone la utilización del río; y para ello hay que hacer obras importantísimas que, desde luego, han de favorecer la extracción de árboles de otra especie. El importe de estas obras ha de ser amortizado en el plazo relativamente breve a que alcance el contrato y téngase en cuenta que pasado este tiempo, habían de facilitar las nuevas ventas de arbolado que sucesivamente se hicieran, y que de hecho, estarán además éstas favorecidas por la existencia de un mercado, que la empresa que ahora explotará el monte, tiene que tomarse el trabajo de abrir.

La “Electra-Aoiz” propuso al Valle para la explotación del monte, la fijación de dos zonas, una la más baja, de 500 metros a cada orilla del río, que se utilizará principalmente para carbón; y otra de doble extensión, en la que se cortaran las hayas maderables y que podría ampliarse a medida que las necesidades del mercado lo exigiesen.

En algunos de los escritorios aludidos, se insinúa la indicación de que en la primera de estas zonas se haría la tala del monte; y entendemos que es así, pues se la palabra tala se toma en el sentido de corta completa de árboles en un trozo de monte, no tendría aplicación al caso, toda vez que quedarían sin cortar como se indica en la proposición, todos los que tengan menor diámetro que 0,10 m., que son muchísimos; y menos la tendría en el sentido de agotamiento o destrucción del monte, pues, aunque se tratase, que no se trata como decimos, de la corta de todos los árboles, esto en un monte tan frondoso como el Irati, no sería una tala en la última acepción de la palabra, pues que resultaría compatible con una constante explotación, de

suerte que una rotación ordenada, permitiría, a nuestro juicio, al terminar la corta en un extremo, repetirla en el trozo que primeramente se cortó.

¿Duda alguno de ello? Pues, recorra, si le place, los renombrados montes llamados de la Fábrica de Orbaiceta (pertenecientes al Estado) y verá qué hayedo más hermoso y espeso existe; y tenga en cuenta que allí se hizo cuando la Fábrica laboraba, una tala tan completa como si se hubiera pasado la guadaña.

Hoy esos montes están dispuestos para poder suministrar nuevamente muchos miles de cargas de carbón.

Pero ¿para qué más? Muchos propietarios de montes, y aquí en Navarra podemos citar ejemplos, explotan éstos en todo o en parte, por el sistema pretendido por la “Electra-Aoiz” en las orillas del río Irati, sacando buen producto y sin que por ello el monte se concluya y mate.

Además, los vecinos de Salazar conocen perfectamente las condiciones en que se encuentra el hayedo para material y el hayedo para carbón en la zona solicitada por la “Electra-Aoiz” y muy principalmente desde Cacolla hasta la exclusiva de Recaidorra, donde la cantidad de material no utilizable como madera, y sí para elaborar carbón, es considerable.

Nuestro propósito era pues hacer un verdadero y ordenado aprovechamiento del monte, que se presta, dada su extensión y condiciones, a la utilización de cierta cantidad para madera, y de otra parte de sus productos, para carbón y leña; advirtiendo que, dado el reducido precio de este artículo y teniendo en cuenta su peso y volumen y la gran distancia que hay desde el Irati a los centros de consumo, se requiere que en alguna forma resulte económico el transporte. Para ello, conocido es el proyecto de la “Electra-Aoiz” .

La razón que se aduce para no acceder a la concesión que del aprovechamiento del monte Irati tiene solicitada la “Electra-Aoiz” es, según se ha indicado antes, la de que ésta Sociedad pretende hacer una tala de cierta parte del mismo, y que ésta parte representa la mitad o casi mitad de su extensión.

Hemos rebatido y desvirtuado la especie de la insinuada tala, y ahora vamos a demostrar que esa explotación más intensiva, no tala, que deseábamos en las orillas del río con objeto de destinar parte del material en ellas existente al carboneo y de tener alo propio tiempo sitio y extensión suficiente para preparar, apilar y secar lo conveniente, a fin de que no se pasmen y floten los miles y miles de hayas grandes maderables que según nuestro proyecto habían de bajarse del centro y extremos, no alcanza ni mucho menos a esa pretendida mitad del monte. Y perdone el lector demos aquí datos y cifras de alguna aridez, pues se consignan especialmente para que lleguen a conocimiento de los verdaderos interesados, los honrados y laboriosos vecinos del Valle de Salazar, a fin de que, concedores como son en su mayor parte, del terreno, los cotejen y vean su razón y fundamento.

Como el monte de Irati, perteneciente a Salazar, comienza en una de sus partes en la Regata de Cacolla y el río navegable o flotable para maderas termina en ese trayecto en la exclusiva de Recaidorra, y la distancia que media es de catorce kilómetros, perteneciendo solamente al Valle en esta primera mitad una de las laderas del Río, resultan, tomando la faja de 500 metros por nosotros pretendida, unas 700 Hectáreas. De la casa de Irati por el Ursuria

hasta Ibarrodoa hay de 7 a 8 kilómetros, y perteneciendo ambas orillas al Valle, representa la faja indicada unas 800 Hectáreas. Total de extensión de las fajas de 500 metros que se deseaban para explotación intensa unas 1.500 Hectáreas. Y siendo la extensión aproximada del monte Irati de unas 8.000 Hectáreas, resulta que la faja de 500 metros por nosotros pretendida, representa, no una mitad, sino una quinta o sexta parte.

Y como en parte de los trayectos indicados, por ejemplo, en las inmediaciones de Irabia y casa de Irati, el arbolado grande es escaso, a causa de haberse hecho ahí la mayor parte de las cortas y contratas hasta el día, y como por otro lado, siguiendo el Ursuria desde la casa de Irati hasta Ibarrodoa, en varios trozos, y no cortos, no hay un árbol, dejamos al buen criterio de los Salacencos, si son justas nuestras apreciaciones y aproximados nuestros cálculos.

Y si a esto añadimos que la “Electra-Aoiz” no hubiera tenido inconveniente en limitar esa faja de 500 metros a lo que se estimara justo y necesario a sus proyectos, dejando por ejemplo reducida la zona de mayor y más intensa explotación a 300 metros, si los 300 metros le fueran suficientes, según hicimos presente a la Junta del Valle, resulta que esa faja significaría una décima parte del monte.

La “Electra-Aoiz” como colectividad y cada uno de sus Socios hijos del país, como particulares, rechazan con toda la energía de que son capaces, la especie que se ha propalado y lanzado respecto a que lo que desean significa la destrucción del monte.

Por otro lado, sabemos de sobra que aunque ese hubiera sido (¿Cómo había de ser?) nuestro propósito, las ilustradas y buenas amistades del Valle con que nos honramos, no habrían de consentir una contrata perjudicial a los intereses de aquella Comunidad.

Nuestros amigos que nos conocen, habrán de hacernos la justicia de suponer que no habíamos de intentar siquiera, una explotación destructora, sino una explotación prudente, razonable, ordenada, que deje siempre a salvo la existencia del monte, y con ello, la fuente perenne y eterna de ingresos que para el Valle puede y debe ser y constituir, máxime realizándose los proyectos de la “Electra-Aoiz”.

Hemos de terminar manifestando que existe ya un contrato en vigor para la explotación del monte Irati, pero hemos creído que éste no sería inconveniente ni obstáculo para la realización de nuestros planes, pues esperábamos armonizar intereses y poder llevarlos a feliz término, sin daño ni perjuicio de nadie y con la ayuda y satisfacción de todos.

Pamplona 19 de Enero de 1.906

Por la “Electra-Aoiz”. EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.- Domingo Elizondo.- Severiano Blanco.- Vicente Díaz.- Serapio Huici.- Felipe Ortigosa.- Santiago Ortiz.- Eugenio Lizarraga

NOTAS.- 1ª) Hemos demorado algunos días más la publicación de estas



manifestaciones prometidas, en espera de los datos que consignamos, mandados sacar sobre el terreno para no hablar en hipótesis y sí con verdadero conocimiento de causa.

2ª) Publicamos esta memoria explicativa, en hojas impresas y sueltas, además de en los periódicos de esta capital, con el fin de que nuestro proyectos y planes lleguen a conocimiento de todos los interesados en ellos y particularmente, de los vecinos todos de Salazar, tal como eran y fueron propuestos, no tal como se ha querido presentarlos quizá sin apercibirse de su esencia, condiciones e importancia.

3

ACTA DE LA REUNIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA, CON LOS PRINCIPALES CONTRIBUYENTES DE LA CIUDAD, EN EL QUE SE RATIFICA EN LA PROPUESTA PRESENTADA POR LA SOCIEDAD “ELECTRA – AOIZ”. (9 de octubre de 1906)

Sesión extraordinaria del día 9 de Octubre de mil novecientos seis.

Reunido el Ayuntamiento y Sres. Contribuyentes que firman este acta, mayoría de los Sres. Convocados en forma legal, bajo la presidencia del Sr. Alcalde Don Antonio Garralda, y expuesto por el Sr. Presidente el objeto de la sesión cual es, da cuenta a una carta del Sr. Presidente de la Sociedad “Electra – Aoiz”, el Sr. Alcalde ordenó al Secretario diese lectura a dicha carta, que dice así: *“Pamplona, 4 de Octubre de 1906.- Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Sangüesa.- Muy señor nuestro: En seis de abril del año actual tuvimos el sentimiento de anunciar a V.S. que en vista de un reciente suceso acaecido en el Valle de Salazar para la explotación del hayedo del monte Irati, esta Sociedad se veía obligada a desistir de su proyecto de construir una línea de tranvía de Pamplona – Aoiz – Sangüesa = Hoy las cosas han cambiado por completo, y al firmarse con el Valle de Salazar un contrato de explotación del monte Irati, la Sociedad Anónima Electra – Aoiz vuelve a sostener con más fuerza el proyecto tranvía y se halla dispuesta a llevarlo a término en el más breve plazo. = A fin de que no sufran entorpecimiento los trabajos que han comenzado a realizarse, rogamos a V.S. se sirva manifestarnos a la mayor brevedad, si ese Ayuntamiento mantiene la oferta que hizo a la Sociedad en tiempo oportuno, y de ser así, tenga la bondad de remitirnos una copia del acta de la sesión celebrada con tal motivo y otra de la que se ratifique ahora en el acuerdo anterior. = Al mismo tiempo suplicamos a V.S. dé cuantas facilidades sean necesarias al personal técnico encargado de hacer los estudios del tranvía para mejor cumplimiento de su misión.= Aprovecho gustoso la ocasión para repetirme suyo atto.= El Presidente Domingo Elizondo = Rubricado”.*

Los señores concurrentes a la sesión, conociendo el objeto de la misma por la lectura de la carta que antecede, acuerdan por unanimidad mantener los ofrecimientos que se hicieron en la reunión que con los señores de la Sociedad Electra – Aoiz celebraron en esta ciudad, no pudiendo en la actualidad determinar la cuantía de la oferta hasta conocer el trazado del tranvía en lo que

a Sangüesa se refiere, hallándose por lo demás dispuestos a participar en la medida de sus fuerzas en un proyecto tan beneficioso como es el de construir la línea de que se trata.

Por lo demás este Ayuntamiento prestará gustosísimo cuantas facilidades necesite el personal técnico encargado de hacer los estudios del trazado en jurisdicción de esta ciudad.

4

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO CELEBRADO POR EL AYUNTAMIENTO DE AOIZ EN EL QUE SE ACUERDA INICIAR LAS GESTIONES PARA ADQUIRIR LOS TERRENOS POR LOS QUE HA DE PASAR EL TRANVÍA. (9 de junio de 1907)

8º.- Manifiesta que a virtud del acuerdo de la Junta de Veintena y mayores contribuyentes del cinco del actual el Ayuntamiento debe principiar su gestión de adquisición de los terrenos por donde ha de pasar el tranvía eléctrico. Y después de discutir sobre la forma más a propósito de llevar a cabo esa gestión, acuerda designar como peritos para que los justifiquen a D. Félix Zabalza y D. Felipe Oroz; y una vez hecho esto, que se invite por el mismo Ayuntamiento, por escrito, a los dueños de ellos, para que se los cedan mediante el pago de su importe de los fondos municipales.

5

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO CELEBRADO POR EL AYUNTAMIENTO DE AOIZ EN LA QUE SE DA CUENTA DE QUE YA ESTA HECHA LA TASACIÓN DE LOS TERRENOS SOBRE LOS QUE HA DE PASAR EL TRANVÍA. (16 de junio de 1907)

2º.- Da cuenta de la tasación hecha por los peritos D. Félix Zabalza y D. Felipe Oroz de los terrenos que ha de ocupar el tranvía en jurisdicción de esta villa; y el Ayuntamiento acuerda dirigir a los propietarios de ellos la circular solicitando su cesión mediante el pago de su importe.

6

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO CELEBRADO POR EL AYUNTAMIENTO DE AOIZ EN EL QUE SE ABORDA EL HECHO DE QUE UN VECINO NO ESTÁ CONFORME CON LA CESIÓN DE TERRENO Y OTROS TRES NO HAN RESPONDIDO. (10 de octubre de 1907)

7º.- Manifiesta que D. Luis Bastida le dijo verbalmente que su principal D. Zacarías Astiz no estaba conforme con ceder el terreno necesario para el tranvía, de su campo de la Cruz, por el precio que se le había ofrecido; y el Ayuntamiento acuerda oficiarle para que diga en qué forma desea que se le haga la peritación del mismo; y cómo todavía no han contestado el Sr. Conde de Barrot su representante, D. Isaac Vidaurreta, de Pamplona, ni D. Eduardo



Elío, a la invitación que se les hizo de cesión de unos pequeños trozos por donde ha de pasar dicho tranvía; se acuerda recordárselo.

7

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO CELEBRADO POR EL AYUNTAMIENTO DE AOIZ EN EL QUE SE ALUDE A UN EDICTO RELATIVO AL PROYECTO DE TRANVÍA. (19 de enero de 1908)

6º.- Da lo mismo cuenta del edicto relativo al proyecto de tranvía eléctrico que ha de exponerse al público por 20 días, y que después ha de devolverse con informe de la corporación. Se acuerda que transcurrido ese plazo se informe favorablemente en los términos que constan del proyecto de informe que se lee y que queda aprobado de hoy para entonces.

8

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO CELEBRADO POR EL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA EN EL QUE SE DA CUENTA DE LA INSTANCIA DIRIGIDA POR LORENZO OROZ PIDIENDO QUE EL AYUNTAMIENTO SE HAGA CARGO DE LOS TERRENOS QUE OCUPARÁ EL FERROCARRIL. (11 de diciembre de 1908)

“Vista una instancia firmada por D. Lorenzo Oroz dirigida al Ayuntamiento en la que manifiesta que, llegada ya la época de que han de realizarse las obras del tranvía eléctrico de esta ciudad, es también la época de que el Ayuntamiento se haga cargo de los terrenos que con este motivo han de ocuparse. El Ayuntamiento, en su vista, toda vez que el terreno mayor es el que ha de ocupar la estación, se acuerda manifestar a dicho Sr. Oroz que el deseo de la Corporación y del vecindario en general es conseguir, si es posible, que la estación se haga dentro de la ciudad, y de todos modos que se especifiquen claramente los terrenos necesarios, y en su vista acordar lo conveniente”.

9

AMPLIACIÓN DEL PROYECTO DE FERROCARRIL ELÉCTRICO PAMPLONA-AOIZ-SANGÜESA. REGLAMENTO DE CONDUCTORES. (1909)

PRIMERA PARTE

Artículo 1º.- Corresponderá a los conductores el oportuno y cuidadoso uso, tratamiento y conservación de los coches a ellos confiados, así como el cuidado de los útiles que se les encomienden.

Artículo 2º.- Los conductores, velando por los intereses de la Compañía, harán lo posible para evitar la lesión de personas y las averías en el material,

tanto en el propio de la Compañía, como en el ajeno. Cumplirán con sus obligaciones de buena voluntad, y observarán, con respecto al público, una conducta conveniente y atenta.

En momentos de peligro los conductores procurarán conservar su presencia de ánimo y serenidad. Obrarán con resolución y aplicarán todos los medios oportunos para cortar o disminuir, en todo lo posible, los peligros que amenazan a sus coches y a los transeúntes.

Aún cuando no existan peligros inmediatos, tomarán los conductores cuantas medidas de precaución sean necesarias, siempre que haya probabilidad de que se presente un peligro.

Artículo 3º.- Los conductores cumplirán puntualmente las órdenes dadas por sus superiores o los representantes de los mismos. Dependerán del Jefe de Movimiento, siendo sus jefes inmediatos los Jefes de Depósitos y el Interventor. Durante el trayecto observarán exactamente las señales dadas por el cobrador del coche suyo, así como las que fueran transmitidas por el personal de otro coche, de la vía, o que en la línea vieran. Durante el viaje estarán a las órdenes del cobrador del coche, como jefe que es de la expedición.

Artículo 4º.- Los conductores cumplirán puntualmente las órdenes de los empleados de la Policía o de la Seguridad pública, así como lo dispuesto en las Ordenanzas vigentes y en las que se decreten en adelante respecto al servicio de ferrocarriles.

Artículo 5º.- Los conductores llevarán durante el servicio el uniforme prescrito por la Dirección, y lo cuidarán con esmero, a fin de que siempre se halle en buen estado de limpieza y aseo; deberán llevarlo siempre abrochado y bien puesto.

Artículo 6º.- Una vez por semana se presentarán a la revista de prendas que el Jefe de Cocheras respectivo pasará el día y hora convenientes, conforme con el servicio de día y que se anunciará oportunamente. A esta revista se presentarán con todas las prendas de uniforme bien limpias y aseadas, y los útiles de servicio en buen estado.

Artículo 7º.- La Dirección dispondrá el servicio que ha de ejecutar el personal de los coches, al que se le comunicará según los casos por medio de los itinerarios de marcha que se le entregarán por avisos fijados en los tableros de las cocheras o verbalmente por el Jefe de Movimiento o su representante. Toda alteración que el personal introduzca en el itinerario arbitrariamente, es decir, sin previa autorización o sin que lo motive un caso de fuerza mayor, queda prohibida, y será, por lo tanto, fuertemente multada. Lo mismo se hará en el caso de que los personales se sustituyesen unos por otros sin haber obtenido antes la aprobación de sus superiores.

Además de los servicios regulares los conductores prestarán servicios extraordinarios siempre que los casos de urgencia lo exijan; deberán por lo tanto indicar a la Dirección su domicilio y todo cambio del mismo para que puedan ser avisados siempre que hubiere necesidad.

Cuando por enfermedad u otras causas semejantes no pudieran los conductores prestar servicio, están obligados a ponerlo en conocimiento del Jefe de Movimiento lo antes posible y siempre con la anticipación necesaria para que pueda nombrárseles sustitutos sin retrasar el servicio.

Artículo 8º.- Todo conductor llevará consigo, mientras dure el servicio, un reloj que marche bien y que compare antes de cada salida con el del cobrador. Al empezar el servicio diario tendrá que ver si los inventarios y material de repuesto que lleva cada coche le son entregados íntegros y en buen estado, pues, desde aquél momento él es el responsable de su existencia, utilidad y buena conservación.

Artículo 9º.- Se entregará a todo conductor, para su uso personal, y contra recibo firmado de su puño y letra, este Reglamento de Conductores y el Reglamento General de Explotación.

SEGUNDA PARTE

Del manejo del coche motor en general – De la recepción de los coches.

Artículo 10º.- Al recibir un coche el conductor deberá examinarlo cuidadosamente y arreglar o hacer arreglar los defectos que observase. Particularmente tendrá que probar el freno mecánico y el de aire comprimido, y no saldrá de la cochera sin haberse convencido de su buen funcionamiento.

Los conductores utilizarán el freno mecánico en una parte de su recorrido que se les indicará oportunamente y cuidarán de que se encuentre siempre en disposición de funcionar de un modo eficaz.

Una vez recibido el coche en orden el conductor será responsable de su seguridad y condiciones para el servicio.

Artículo 11º.- El interruptor automático de alta, que al mismo tiempo sirve de conmutador para el paso de alta a baja y viceversa, está dentro de la cámara de alta tensión, que estará cerrada con llave, sin que sea necesario abrirla para maniobrar el citado interruptor que puede hacerse funcionar desde la plataforma del conductor.

Las llaves de la cámara de alta estarán en poder de los Jefes de depósito, que son los encargados de regular los interruptores automáticos y de hacer los arreglos e inspecciones necesarias en los aparatos de alta tensión.

De la conservación de los coches.

Artículo 12º.- Los trabajos esenciales que el conductor tendrá que llevar a cabo, con ayuda del personal especial de cocheras, para la conservación del material, son los siguientes:

Conservación de los depósitos de aceite y grasas; revisión de tornillos, tuercas y cuñas; limpieza del Truck y de todas las partes eléctricas del coche; colocación y cambio de las escobillas de los colectores; cambio de las

superficies de rozamiento de las tomas de corriente; revisión y engrase de las articulaciones y en general todo lo relativo al entretenimiento de la misma.

Todos estos trabajos no se deben emprender sin que se haya cortado antes la corriente eléctrica, haciendo bajar para ello la toma de corriente, lo que efectuará por medio del grifo instalado al efecto en la plataforma.

De las averías de los coches.

Artículo 13º.- Un conductor experto conoce ya al oído si existe alguna alteración en el estado normal del coche. Por lo tanto, el conductor deberá familiarizarse con los ruidos que se perciban en su coche durante el recorrido. Al oír cualquier ruido extraordinario deberá prestar atención y tratar de averiguar la causa.

Además deberá observar el conductor si el coche lleva la velocidad correspondiente al punto de la línea en que marche y a la carga que lleva para las distintas posiciones del regulador. Cualquiera irregularidad deberá examinarla y arreglar con toda precaución lo mejor posible los desperfectos que encuentre, según las indicaciones dadas en la Tercera Parte. El conductor debe notificar lo antes posible (a más tardar al terminar el servicio) a su superior inmediato o al Jefe de Cocheras toda avería o alteración en el estado normal del coche, cuyo arreglo no pueda verificar él mismo. A este fin, cada coche motor llevará una hoja en la que se han de anotar todos los defectos que se observasen durante el servicio. Estas hojas serán entregadas al Jefe de Cocheras, quien a su vez las entregará al Jefe de Talleres para que sean ejecutadas las reparaciones necesarias.

TERCERA PARTE

De la ejecución del servicio de conductores.

Artículo 14º.- Antes de empezar el servicio de la línea, el personal de los coches se informará de las nuevas instrucciones o prescripciones que puedan haber sido publicadas en los tableros de las cocheras. Después el conductor deberá hacer el examen cuidadoso de todo su coche, como los prescribe el artículo 10º de este reglamento. Este examen abarcará los puntos siguientes:

1º.- Si el freno está en buen uso; en caso contrario habrá que arreglarlo antes de su salida al servicio.

2º.- Si el timbre y el silbo para señales funcionan bien.

3º.- Si los faroles y las lámparas eléctricas funcionan bien.

4º.- Si la toma de corriente funciona correctamente.

5º.- Si las cajas de arena están llenas, y si funciona bien el aparato para echar arena.

6º.- Si la campana de aviso y el silbato tocan bien.

7º.- Si la varilla para colocar las agujas está en su sitio, a mano del conductor; y si los demás útiles que el coche debe llevar existen en el número prescrito y se hallan en buen uso.

8º.- Si el plomo del fusible no se ha fundido y si hay bastante repuesto de ellos.

Después de haber reconocido el coche en todas sus partes exteriores, el conductor tendrá que ver si funciona bien la instalación eléctrica, y si se hallan debidamente engrasadas todas sus partes. Antes de salir de las cocheras el conductor se cerciorará de que lleva la hoja de recorrido, y sino, la pedirá al Jefe de Cocheras, asegurándose de que lleva la fecha del día y el número del coche.

De la inspección de los coches durante el servicio.

Artículo 15º.- Desde el momento que empieza el servicio, hasta su terminación, el conductor será responsable del cuidado e inspección regular de todas las partes mecánicas y eléctricas correspondientes al coche. Durante todo el servicio en la línea tendrá que quedarse el conductor en el sitio que le corresponde; es decir, al lado del regulador, en la plataforma delantera. Cuando en caso de absoluta necesidad el conductor tenga que abandonar por un momento su posición, al lado del regulador de un coche parado, deberá quitar antes la manivela del regulador y llevarla consigo.

Mientras el coché esté en movimiento el conductor no podrá abandonar nunca su puesto: será preciso pararlo de antemano.

Señales de los Cobradores o Frenistas.

Artículo 16º.- La comunicación entre el cobrador y el frenista por una parte, y el conductor por la otra, se hará por medio de timbre o corneta. Significarán:

1º.- Un solo toque, señal para echar a andar o seguir con la misma marcha.

2º.- Dos toques seguidos, señal para parar el coche, a fin de recibir o dejar viajeros.

3º.- Una serie de toques, repetidos con cortos intervalos, señal para parar el coche a la mayor brevedad posible; esta última se dará solamente en casos de peligro.

4º.- Tres toques de corneta o timbre, señal para echar la placa de *lleno*; la misma señal para recogerla si estuviese echada.

Señales de los Conductores.

Antes de arrancar deberá avisar siempre el conductor con dos toques de campana o silbato para advertir que el coche se pone en marcha. Igualmente tendrá que dar aviso siempre que personas, animales o carruajes transiten por la vía, o tan cerca de ella, que haya peligro de accidente. Lo mismo hará en todos los sitios peligrosos por cualquier concepto, y con especialidad en los siguientes:

1º.- Antes de todo cruce de calle.



2º.- Antes de todo poblado o casa próxima a la vía.

3º.- En las calles de mucho tránsito.

4º.- En las calles angostas muy pobladas.

5º.- Al aproximarse a las curvas de la vía, túneles o puentes o cruzamientos con ferrocarriles; es decir, a todos los puntos en que se oculta la vía o donde con más frecuencia pudieran ocurrir choques. En todos los casos a que se refiere este artículo el conductor disminuirá además la marcha, de manera que siempre tenga el coche dominado y pueda parar rápidamente. Se deja al juicio de los conductores el uso razonable de todas estas señales, y deberán tener presente que el abuso de estas es tan perjudicial, como la falta de las mismas. Las señales deben darse en tiempo oportuno de manera que no asusten a aquél a quien van dirigidas, produciendo efectos opuestos a los que han de producir. Al aproximarse a caballerías, o vehículos cuyo ganado está inquieto, hay que andar con precaución en el uso de la campana y parar el coche si fuera necesario.

Señales de los coches mismos.

1ª.- Cuando dos coches motores o trenes marchan en la misma dirección, uno tras otro, el primero llevará de día una bandera roja, y de noche el disco del mismo color. Significará esta señal para los coches que llevan dirección opuesta, que tendrán que detenerse en los apartaderos hasta que pasen los coches de doble, o sean, los que van detrás del servicio.

2ª.- Cuando un coche o tren tenga que transferir órdenes especiales al Jefe de Movimiento o a su representante, los coches que van en dirección opuesta, llevarán de día una bandera verde, y de noche el mismo color en el disco. Significará esta señal que todos los coches, al encontrarse con el así marcado, tendrán que pararse para recibir la orden especial. Esta misma será transferida, no sólo al conductor, sino también al cobrador de los coches a que va dirigida para ser cumplimentada.

De la conducta que han de observar durante el servicio.

Artículo 17º.- El conductor deberá ocupar siempre su puesto, en la plataforma delante del coche motor, por lo menos, dos minutos antes de la salida. No emprenderá el viaje sin haberse enterado bien de los puntos donde tenga que cruzar con otras expediciones, consultando a este fin con su cobrador, que tendrá el itinerario de la marcha correspondiente al servicio de aquél día, y no avanzará de un cambio que tenga cruce con otro coche mientras este no haya pasado, a no ser que, por fuerza de causa mayor u otra semejante, reciba orden de avanzar por exigirlo así el servicio.

Durante la marcha del coche permanecerá con la mano izquierda en la manivela del regulador, y con la derecha en la manilla del freno, y el pie derecho sobre el botón de la campana de alarma.

Se le prohíbe fumar durante el servicio, así como toda conversación superflua con los pasajeros y la contestación a preguntas curiosas de los

mismos, a fin de no distraer su atención de la vía, con perjuicio de la seguridad general, del servicio, y del material móvil.

El conductor que deje manejar a personas no autorizadas la manivela del regulador, será despedido inmediatamente de la Compañía. Al recorrer la vía deberá observar cuidadosamente si hay obstáculos y si están libres los carriles y bien colocadas las agujas. El conductor no deberá hacer marchar el coche sobre hierros, alambres, o trozos de madera sueltos, aun cuando no haya que tomar por ellos ningún descarrilamiento, pues aquellos objetos podrían alcanzar la maquinaria. Cuando el conductor, a pesar de lo dicho, por no haberse apercebido haya pasado sobre algún obstáculo de esta clase y sienta después que el coche ha sufrido un golpe, tendrá que parar la marcha para que él, o el cobrador, puedan quitar el obstáculo de la vía, a fin de no exponer al mismo peligro a los demás coches. Durante la marcha el conductor deberá observar cuidadosamente los carriles que tenga enfrente y ver si en las juntas se forman chispas delante de él. En caso afirmativo, esto indicará la rotura de las conexiones que unen los carriles. También el aumento de velocidad, después de pasar las juntas de los carriles, hace sospechar la falta de conexiones en los carriles conductores. Semejantes observaciones se deberán comunicar inmediatamente a la Dirección.

Además el conductor tendrá las obligaciones siguientes:

1ª.- Cuidar que las aldabillas o hierros de su plataforma vayan siempre cerrados.

2ª.- Advertirá a los viajeros que intenten subir o bajar por la plataforma delantera, que está prohibido el hacerlo sin que el coche esté completamente parado.

3ª.- Avisar a su cobrador, por medio de un toque de timbre, para que cobre a los viajeros que vayan en su plataforma sin pagar el pasaje.

4ª.- En las paradas del coche, ayudará a subir o bajar a los ancianos, niños o personas que necesiten ayudas, quitando y poniendo los hierros de la plataforma, y en general, facilitando la subida o bajada de viajeros cuando lo hagan por su plataforma.

5ª.- Recomendar, con la discreción y urbanidad debida, a los viajeros morosos que suban o bajen con actividad, para evitar los atrasos consiguientes.

6ª.- Atender siempre a las señales que por delante le hagan los viajeros para subir al coche, en los puntos de parada indicados por los tarjetones, parando éste a tiempo y con oportunidad, siempre que le sea posible, y no emprender la marcha hasta que el cobrador o el frenista le transmitan la orden por medio de un toque de timbre o corneta. Cuando el coche vaya completo, y por lo tanto lleve la placa de *lleno* echada, el conductor tendrá sumo cuidado de indicarlo a los viajeros que le manden parar, levantando la mano en dirección a la placa, para señalarles de esta manera que no puede parar.

7ª.- Procurar que le quede siempre espacio suficiente para el manejo del regulador y del freno. De ninguna manera permitirá que los viajeros que van en su plataforma se sienten sobre la concha, ni en los hierros de la misma, ni tampoco que vayan en los estribos.

Deberá invitarles, con buenos modos, a que se pongan de pie en el interior de la plataforma y, si no le obedecieran, llamará al cobrador para que este intervenga y resuelva lo que procede, teniendo en cuenta que el cobrador

es el Jefe de la expedición en todo lo que no se refiera a la parte eléctrica del servicio.

8ª.- Procurar que la puerta delantera de su coche vaya siempre cerrada y echada la aldabilla de la misma, excepto en los casos de mucho calor u otra circunstancia justificada, o sea del agrado de los viajeros que vaya abierta.

9ª.- Cuando a la hora de salida no se halle presente el conductor de turno o el personal de sustitución destinado a este objeto, deberá dar la salida aquél que le corresponda el viaje más próximo, o en su defecto cualquier otro conductor que se hallare presente, debiendo advertir el cambio a la mayor brevedad posible al Jefe de Movimiento o sus representantes.

10ª.- Cuando a la hora de ser relevado por otro no se presentase el que le corresponda, no deberá abandonar su puesto, y se atenderá a lo que determina el párrafo anterior, y si es preciso dará la siguiente salida, dejando el aviso del cambio para conocimiento del Jefe de Movimiento.

Del manejo del regulador en general

Artículo 18º.- Las cinco posiciones de la manivela hacia la derecha del nº 0 permiten otras tantas graduaciones de la velocidad de la marcha por medio de uniones diferentes de las bobinas del transformador con los motores. Cuando se quiera aumentar la velocidad se moverá la manivela hacia la derecha, en dirección a la división última de la esfera hasta hacer tope con el resalto que existe en la parte inferior de la esfera del regulador, o sea, el 5º en cambio cuando se quiera disminuir la velocidad, se deberá mover rápidamente en dirección opuesta. La manivela deberá siempre señalar un punto de la esfera; nunca deberá quedar en el espacio libre entre dos puntos siguientes.

Del modo de arrancar

Artículo 19º.- Dada la señal de aviso, el conductor aflojará el freno y empujará después, gradualmente, la manivela del regulador, hasta obtener la velocidad deseada. Nunca se deberá poner en marcha el coche con rapidez, y así poco a poco y con graduación. Al pasar la manivela de la esfera del regulador de un punto de contacto a otro, se deberá usarlo pausadamente, de manera que el coche vaya tomando paulatinamente la velocidad que se quiera darle. En la posición primera hay que dejar la manivela algunos momentos antes de pasar a otras posiciones más altas, y esto hasta tanto que se haya efectuado un recorrido de ocho o diez metros, poco más o menos; después se pasará a la posición 2ª, y así sucesivamente.

Del modo de cortar la corriente.

Artículo 20º.- Para cortar la corriente se deberá colocar la manivela del regulador en la marca "0", haciéndola pasar con regularidad y rapidez, desde el punto que ocupa, sobre todos los puntos intermedios. Los conductores instructores deberán explicar claramente a los aprendices el objeto de este



movimiento rápido, al hacer los viajes de prueba, abriendo la caja del regulador y haciendo notar los efectos de una rotación rápida y pausada de la manivela, que es notable, particularmente en la última parte de la vuelta de la marca “1” a “0”. Con movimiento pausado y lento, se observará en el regulador un fuego violento que puede quemar los contactos.

El aspirante, por tanto, debe aprender el manejo del regulador, la manera de cortar la corriente en un coche de reserva que esté parado y con la toma bajada en contacto, antes que sea destinado a manejar el regulador de un coche.

De las paradas ordinarias.

Artículo 21º.- Con objeto de verificar las paradas en debida forma el conductor deberá, primero, cortar la corriente de los motores; luego apretar el freno. Se debe evitar toda parada en rampas o cuestas ascendientes y curvas, así como el apretar el freno sin quitar la corriente a los motores.

Artículo 22º.- Siempre que quede inútil el freno de aire comprimido se utilizará el mecánico, que deberá estar siempre dispuesto para funcionar en caso de urgencia. Al efecto, el conductor lo examinará y utilizará en parte del recorrido, como lo indica el artículo 10º.

Para echar a andar de nuevo hay que poner la manivela en el punto “0”, aflojar el freno mecánico y poner el coche en marcha, según las reglas establecidas en el artículo 19º.

Del uso de la corriente contraria.

Artículo 23.- Se permitirá el uso de la corriente contraria, para hacer retroceder el coche, solamente en el único caso en que se vea amenazado por un obstáculo que venga a su encuentro, y no será aplicada sino después que el coche haya parado.

Para hacer uso de la corriente contraria se moverá la llave del regulador, poniéndola en marcha atrás, y enseguida pasar la manivela desde la posición “0”, en que deberá estar antes, hacia el punto 5º, de la misma manera que cuando el coche se pone en movimiento para marchar adelante, dando antes una señal de aviso al cobrador para que este pueda dirigir su atención a la vía que el coche va a recorrer en su retroceso.

Cuando vayan dos coches enganchados, solamente se podrá aplicar la corriente contraria después de haber sido soltado el freno del remolque; en caso contrario, se salta el interruptor automático, sin conseguir lo que se desea.

Casos especiales para la marcha de los coches.

Artículo 24º.- 1º.- Al recorrer una rampa, y en general cuando el coche tenga que trabajar mucho, se deberá llevar la manivela del regulador, según las circunstancias, hasta la última marca de la esfera. Siempre que sea posible se



acometerá la subida de la rampa con distancia; es decir, deberá llevar el coche suficiente velocidad ya antes de entrar en la rampa, de manera que pueda subir por medio de la inercia.

2º.- Al pasar por las curvas cuidará el conductor de evitar todo lo posible el movimiento desagradable del coche, no sólo por interés de los pasajeros, sino también por la conservación del material móvil. Se podrá conseguir esto fácilmente, entrando en la curva con velocidad moderada, o sea, con el freno apretado. Una vez en la curva, debe ponerse la manivela (según la prescripción del artículo 19º) en la posición conveniente a la marcha, y se recorrerá la curva hasta cerca del final, con la velocidad obtenida. Después se cortará totalmente la corriente y se recorrerá la última parte de la curva, y el principio de la alineación recta siguiente con la inercia del coche.

3º.- Si con tiempo húmedo patinasen las ruedas del coche se deberá hacer uso del arenero, y cuando con esto no se consiga el objeto deseado se deberá mover la manivela desde el punto último hasta un punto intermedio y, en caso necesario, hasta el 1 ó la marca 0. Luego se moverá hasta el punto 5, cuando las ruedas marchen ya debidamente.

4º.- En los trozos de vía en reparación, al entrar en agujas, cruces de vía y cenagales o charcos, se deberá ir despacio, de manera que pueda pararse el coche oportunamente empleando el freno. Al llegar en la marcha al borde de una pendiente, cortada la corriente, deberá estar el conductor preparado con el freno templado para poder parar antes que el coche adquiera mayor velocidad por su propio peso, especialmente si los coches son grandes. Siempre que sea posible los cenagales se recorrerán sin corriente eléctrica, y solamente por la inercia del coche. Si los charcos son causados por rotura de cañerías el conductor tendrá que parar el coche delante de ellos para examinar si el recorrido se puede hacer sin peligro y, en caso contrario, dar parte inmediatamente a la Dirección, tomando al mismo tiempo, después de consultarlo con el cobrador, las medidas correspondientes a las circunstancias del caso.

5º.- El conductor tendrá que dirigir despacio el coche cuando otro motor va delante de él en la misma dirección; dos motores que marchen en una misma dirección deberán siempre conservar entre ellos un intervalo de 150 metros, por lo menos, o sea, la distancia de cuatro postes de la línea aérea en carretera.

Cuando dos coches que marchen en la misma dirección tengan que subir una fuerte rampa, el último debe pararse hasta que el primero haya llegado a la parte culminante de la rampa, para no gastar tanta corriente y evitar la sobrecarga que se originaría por esta razón en las máquinas de la Central.

6º.- Cuando los coches motores se crucen en un apartadero y tengan que pararse, no deben arrancar a la vez, sino uno después de otro. Cuando por causa de falta de corriente la mayor parte o todos los coches de la línea se hallan parados, no deberán arrancar todos al mismo tiempo cuando vuelva la corriente, sino unos detrás de otros. A este fin se prescribe lo siguiente:

A.- Los coches que se dirigen a Pamplona esperarán medio minuto desde que se enciendan las luces.

B.- Los coches que se dirigen de Pamplona a la línea se pondrán en movimiento tan pronto como se enciendan las luces, que deben ser intercaladas, a fin de conocer el momento que venga la corriente.

C.- Los coches de doble arrancarán cuando hayan adquirido la marcha debida los que van por delante.

D.- Cuando vayan dos o más coches enganchados, o se sigan dos o más en la misma dirección, el conductor del primer coche avanzará en los apartaderos todo lo posible, cuidando siempre de que no se halle cerrada por su coche la libre entrada o salida de los demás coches de la línea, tanto de los que marchan en la misma dirección, como de los que vienen en la opuesta.

Cuando un tren de coches tenga que pararse fuera de los apartaderos en la línea el conductor tendrá que cuidar de que no se halle cerrada por uno de sus coches una bocacalle o una entrada frecuente de la misma.

De la conducta que se ha de observar en caso de irregularidad en el estado normal de los coches.

Artículo 25.- 1º.- En caso de descarrilamiento de un coche el conductor hará que retiren inmediatamente la toma de corriente del hilo, a fin de evitar toda conmoción a las personas que suban o bajen del coche; reconocerá si una o más ruedas se hallan todavía en contacto con el carril; si así fuera, se pondrá la toma debajo del hilo, y hará por entrar en la vía, haciendo andar el coche hacia delante o hacia atrás, según los casos. No habiendo seguridad de que el coche pueda marchar libremente, o estando descarriladas las cuatro ruedas, no podrá intentarse encarrilarlo haciendo uso de la corriente eléctrica. Si se diese corriente a un motor sin que las ruedas pudieran moverse con libertad se ocasionarían fácilmente averías de consideración en la instalación eléctrica de la Central. En estos casos hay que hacer uso del gato, que cada coche lleva a previsión, y encarrilar primeramente las ruedas de un eje, y enseguida las del otro, ayudando el conductor, el cobrador y el frenista.

2º.- Cuando la manivela del regulador se mueva con dificultad el conductor tendrá que averiguar, tan pronto como se presente ocasión para abrir la tapa del regulador, la causa del defecto y remediarlo si es posible. El forzar la manivela para vencer la dificultad es perjudicial y queda terminantemente prohibido.

3º.- Cuando se observe que el coche no lleva la velocidad que le corresponde a cada uno de los indicadores del regulador en los puntos correspondientes de la esfera, hay que ver si la misma irregularidad existe al hacer uso tanto de un regulador como de otro. Si el defecto existe en un solo regulador se encontrará en los resortes del contacto. Cuando la misma irregularidad se encontrara en los dos la falta deberá existir en los motores del coche; entonces el conductor deberá, por medio de los interruptores o el regulador, hacer funcionar primero a un motor, y después a otro. Cuando un motor no trabaje con regularidad en todos los puntos de la esfera se le deberá cortar la corriente totalmente, y el coche ha de ser conducido cuanto antes a la estación, haciendo funcionar el motor que se halla en buen estado, a fin de practicar las reparaciones necesarias.

4º.- Cuando se observasen alteraciones eléctricas hará que se retire inmediatamente la toma de corriente del hilo, a fin de que no se queme esta, y no se podrá volver a colocarla hasta que no haya desaparecido la alteración. Cuando el coche se pare repentinamente será probable que haya alguna desviación en la corriente eléctrica en tierra, por causa de un mal aislamiento; en tales casos se deberá quitar la toma y el conductor tendrá que examinar después los cables del coche que se dirigen al motor, así como también las escobillas y reguladores. En la mayor parte de los casos producirá la parada el mal aislamiento de algún cable por haberse gastado el forro de la capa aisladora.

5º.- Cuando se quema un plomo durante la marcha de un coche se deberá, en la mayor parte de los casos, al descuido del personal de él, ya sea que el conductor haya entrado con demasiada marcha en las curvas o agujas de la vía, o sea que el frenista no haya aflojado el freno a tiempo. Se recuerda, por lo tanto, a los conductores marchen con suma precaución al pasar por las curvas o agujas, y que nunca deberán arrancar antes de haber aflojado totalmente los frenos. Cuando se haya quemado un plomo el conductor tendrá que sacar el mango del cortacircuito para poner otro plomo, pero siempre separando primero la toma de corriente del hilo de trabajo. Antes de volver a colocar el mango en su sitio tendrá que limpiar bien de la caja del fusible y sus alrededores los restos del plomo fundido y del hollín de la llama. Nunca deberá de ponerse, en vez del fusible suministrado por la Dirección, ninguna otra clase de alambre. Los plomos, o fusibles, que se entregarán a los conductores por los jefes de las cocheras, están calculados para la fuerza máxima de corriente que pueden soportar los aparatos eléctricos. Si en vez de estos plomos, así calculados exactamente, se pusieran otros alambres u otros objetos, no solamente se quemarían los aparatos eléctricos del coche, sino que también podrían ocasionarse fácilmente accidentes graves en las máquinas de la central. Cuando se queman dos o tres plomos seguidos, sin que haya para esto causas visibles, como sobrecarga del coche, será probablemente indicio de que haya algún defecto en la instalación eléctrica del coche. En este caso el conductor parará enseguida el coche para hacer un examen detenido de todos los aparatos eléctricos. Generalmente los defectos se hallan en los motores o en los reguladores.

6º.- En la mayor parte de los casos los defectos en los motores se hacen perceptibles al oído; en caso contrario, el conductor levantará la trampa del suelo del coche abriendo las tapas de su colector. Cuando haya cortacircuitos en el inducido de uno de los motores, el motor averiado girará un poco, si tiene corriente, para volver a parar de repente. Cuando ambos motores están en función, el averiado girará por sacudidas, y entonces será preciso quitar la corriente al motor averiado, dejando solamente el otro en servicio por medio de fusible.

Nunca se deberá andar con los dos motores cuando en uno de ellos se haya comprobado un defecto.

7º.- Los defectos en los reguladores se hacen visibles por el fuego en los puntos de contacto al pasar la manivela de una marca a otra de la esfera. Cuando se observe un defecto semejante el conductor tendrá que abrir la tapa del regulador averiado para examinar los resortes de contacto y arreglarlos

cuando le sea posible. Se deberán revisar ambos reguladores siempre después de poner la manivela en la marca 0.

8º.- Cuando un coche no pueda echar a andar la descomposición existirá en la mayor parte de los casos en un defectuoso contacto del regulador.

Se ha de proceder según se indica en la parte novena de este artículo.

En los días de verano puede ocurrir que después de una parada larga del coche se haya aglomerado tanto polvo bajo las ruedas que no exista contacto entre ellas y los carriles. En este caso, no arrancará el coche hasta que las lámparas eléctricas encendidas demuestren que hay corriente. El defecto se corregirá echando agua a los carriles alrededor de las ruedas; hasta que esto se haya hecho, la toma de corriente deberá estar separada del alambre conductor, a fin de evitar que los pasajeros que suban o bajen no sean molestados por las sacudidas eléctricas.

9º.- Cuando el coche no pueda ponerse en movimiento por medio de ninguno de los dos interruptores, se deberán intercalar las lámparas

Si estas no se encendieran será preciso reconocer si todas las lámparas están en buen estado o si falta alguna de la serie. Si las lámparas se encienden enseguida, el conductor tiene que retirar la toma de corriente del hilo de trabajo y observará el plomo fusible del cortacircuitos del coche, y lo cambiará si está fundido.

Si el plomo está intacto o no alumbrasen las lámparas, ni después de haber intercalado nuevas, habrá que pasar una revista al regulador y a los motores como se indica arriba, y últimamente no quedaría más remedio al conductor que el observar otro coche. Si los demás siguieren haciendo el movimiento, el defecto existirá, necesariamente en su propio coche. Si todos los esfuerzos por poner el coche en movimiento y prestar servicio resultasen infructuosos, habrá que retirarle a las cocheras, enganchándole a otro segundo, según disponen las instrucciones para casos de averías.

Si fuera posible se avisará primero a las cocheras por medio del teléfono. Si también los demás coches estuviesen detenidos, habrá que comunicárselo inmediatamente a la estación de fuerza por medio del teléfono, y si no funcionare, con un propio con un parte especial a la estación. Entre tanto, el conductor deberá continuar con sus esfuerzos para poner el coche en movimiento, y con esto hará, de tiempo en tiempo, uso del regulador y examinará las lámparas por si estuviesen rotas o mal cerradas.

El cobrador le ayudará en estos ensayos poniendo de vez en cuando la toma de corriente bajo el alambre aéreo, pero quitándola de él en el tiempo intermedio entre el ensayo. Al reconocer los motores, se recomiendan las mayores precauciones: con mal tiempo, tendrá cuidado que no caiga ninguna gota de agua de sus vestidos sobre el motor, y además, que tampoco caiga ningún objeto sobre dichos motores ni quede herramienta alguna sobre él.

Artículo 26º.- Después de los viajes, al llegar a los límites de los mismos, el conductor examinará detenidamente su coche; tendrá que ver, particularmente, si los cojinetes de las ruedas y de los motores están calientes, y si se ha soltado algún tornillo o tuerca durante la marcha; después limpiará con un trapo de paño los pasamanos de madera y todas las partes metálicas de las plataformas, mientras que el cobrador limpiará el suelo del interior.

Cuidará especialmente el conductor de los reguladores de marcha, de los cuales no solamente quitará el polvo sino también el agua en los días de lluvia, a fin de evitar que penetre en el interior de los reguladores y destruya así la instalación eléctrica del coche.

El conductor, así como el cobrador, permanecerán durante la parada en los límites del viaje, en el coche o cerca de él.

Se les prohíbe la entrada en las tabernas o casas particulares.

Artículo 27º.- La entrada, de regreso a la línea, a las cocheras, deberá hacerse siempre con una marcha moderada; el conductor no entrará nunca en agujas o placas giratorias sin haberse enterado de la vía que debe tomar y de si aquellas están bien puestas. Al entrar, el conductor se cerciorará si el cobrador o frenista tienen en su mano la cuerda de la toma de corriente.

Si hay otros coches en las vías de las cocheras el conductor tendrá mucho cuidado al acercarse a ellos. Una vez en su sitio el coche se retirará la toma de corriente y se quitará la manivela al regulador, después de puesto en 0, y se apretará el freno.

Al entrar en las cocheras el conductor tendrá cuidado que no esté nadie en los estribos, porque las puertas son muy justas y pudieran ocasionar lesiones graves.

Después inspeccionará el conductor todas las partes del coche motor, especialmente las bobinas, el inducido, y el colector de los motores, por si se hallasen calientes, y dará parte al Jefe de cocheras, o al que haga sus veces, del estado en que se encuentra el coche, anotando en la hoja los desarreglos que hubiere. Antes de retirarse de las cocheras hará entrega de la hoja del recorrido del coche que deja, indicando la hora de entrega y firmándola.

10

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO CELEBRADO POR EL AYUNTAMIENTO DE AOIZ EN EL QUE SE TRATA DE LA ADJUDICACIÓN DE UN TERRENO PARA CONSTRUIR LA ESTACIÓN. (12 de febrero de 1909)

7º.- Terrenos para la estación del tranvía o ferrocarril eléctrico. Hace notar la gran conveniencia para la localidad de que la estación se emplace dentro de la misma, y como no sobran los terrenos a propósito para ello, se ha fijado en el jardín de la casa de Aquerreta, propio de D. Fausto Elid. Considerando el asunto de gran conveniencia, y pensando lo mismo que el Sr. Presidente los demás señores concejales, se acuerda invitar a su propietario a que lo venda al Ayuntamiento, y ofrecérselo a la empresa del ferrocarril, en el caso de que pueda adquirirlo para el expresado objeto.

TRASCRIPTIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN DE LA JUNTA REGLAMENTARIA DE LA CAJA RURAL Y SINDICATO AGRÍCOLA DE SANGÜESA EN LA QUE SE SOLICITA QUE LA FUTURA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL SE COLOQUE DENTRO DE LA CIUDAD. (28 de febrero de 1909)

“... En vista de lo adelantadas que están las obras del ferrocarril eléctrico que ha de unir a esta Ciudad con Pamplona, y considerándolo de gran utilidad para la población, se acordó por unanimidad que el Consejo se dirija al Excmo. Ayuntamiento y, si lo cree conveniente, a la Excma. Diputación Foral y Provincial, y hasta a la Sociedad “El Irati”, constructora del citado ferrocarril, suplicándoles que, si es posible, se construya en esta localidad la estación, en el campo que el Excmo. Ayuntamiento posee detrás de la Casa Consistorial y que hace unos tres o cuatro años compró para construir una Plaza de Toros”.

CARTA DE DOMINGO ELIZONDO, PRESIDENTE DE “EL IRATI”, AL ALCALDE DE SANGÜESA ANUNCIÁNDOLE EL ENVÍO DE PLANOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE VIAJEROS. (30 de noviembre de 1909)

Pamplona, 30 de Noviembre de 1909.
Sr. Alcalde de Sangüesa.

Muy señor nuestro y de nuestra consideración distinguida:

Teniendo que proceder muy pronto a la construcción de la estación de viajeros y mercancías de nuestro ferrocarril eléctrico en esa ciudad, adjuntamos a ustedes el plano de los terrenos donde esa estación ha de ser emplazada y de las fincas que necesitamos para ella.

Como esa estación ha de tener cierta importancia por ser fin de línea y Sangüesa centro de una zona extensa, se precisan esos campos y esperamos que el Ayuntamiento los adquirirá y entregará a esta Sociedad según lo convenido.

Aprovechamos esta ocasión para reiterarnos de Vds. Attos. y S.S.S.Q.S.M.B.

Por la Sociedad “El Irati”
El Presidente

Domingo Elizondo

TRASCRIPTIÓN DEL ACTA MUNICIPAL EN LA QUE EL ALCALDE DE SANGÜESA DA CUENTA A LA CORPORACIÓN DE QUE YA SE HAN RECIBIDO LOS PLANOS DE LOS TERRENOS QUE VA A OCUPAR EL TRANVÍA. (10 de diciembre de 1909)

“...El Sr. Presidente hizo presente a la Corporación que, por la Sociedad “El Irati” se le había remitido, acompañada de una atenta carta, el plano de los terrenos que son necesarios ocupar para la estación del tranvía en esta ciudad, y después de examinados por los Sres. Concejales y leída la carta que a los mismos se acompaña, se acuerda por el Ayuntamiento que el Sr. Presidente se entienda con los propietarios de los terrenos que son necesarios y expongan la forma en que han de adquirirse por el Ayuntamiento”.

14

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO CELEBRADO POR EL AYUNTAMIENTO DE AOIZ EN EL QUE SE ABORDA EL TEMA DEL TERRENO PARA LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL. (12 de marzo de 1910)

4º.- Hace presente que, en unión de su compañero de comisión, el sr. Lacunza, ha tratado con don Florencio Murillo de la cesión del campo de la Cruz de cinco robadas según el catastro, y de seis según su dueño, para emplazar en él la estación del ferrocarril, aferrándose a su pretensión de que se le pague por la totalidad de la finca 2000 pesetas, y que además se le proporcione una era en sustitución de la que tiene en dicho campo. Que respecto del precio, habló con el presidente de “El Irati”, quien le manifestó que podía aceptarse; y que respecto de la era se le ofreció el terreno necesario para ella junto al cementerio viejo, que aceptó después de verlo, de 320 metros cuadrados. Y el Ayuntamiento aprueba la gestión de la Comisión acordando solicitar de la Diputación la autorización necesaria para ceder a don Florencio Murillo dicho trozo de terreno, que es sobrante de la vía pública, y otorgarle después la cesión. Y respecto a la venta del campo de la Cruz se acuerda que la haga directamente D. Florencio Murillo a D. Domingo Elizondo.

15

ACTA LEVANTADA POR LOS INGENIEROS REPRESENTANTES DEL ESTADO Y DE LA SOCIEDAD “EI IRATI” DESPUÉS DE REALIZAR LAS PRUEBAS DE RESISTENCIA DEL PUENTE SOBRE EL RÍO SALAZAR EN EL KILÓMETRO 45,709 (22 de febrero de 1911)

ACTA

de reconocimiento y pruebas de resistencia del puente sobre el río Salazar en el kilómetro 45,709 de la línea de Pamplona - Sangüesa por Aoiz.

Reunidos el día 22 de febrero en el puente indicado en el encabezamiento D. Juan A. Sanz y Gallego Ingenieros 1º del Cuerpo de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos afecto al Servicio de Estado en la 2ª División de ferrocarriles y D. Daniel Múgica y Gortari Ingeniero del mismo

96



Cuerpo y en representación de la Sociedad “El Iratí” concesionaria de ferrocarril secundario de Pamplona a Sangüesa por Aoiz.

Procedieron a practicar un detenido reconocimiento del puente tanto en su parte metálica como de fábrica, encontrándolo conforme al proyecto aprobado, así como a la nivelación del tablero y apoyos que repitiera después de la prueba sin acusar diferencias notables.

El puente se compone de dos tramos solidarios de 20 metros de luz cada uno formado por vigas de 1,70 metros de altura formadas por montantes y cruces de J. Anises teniendo tableros inferiores compuestos de viguetas y largueros.

El tren de pruebas se forma con dos automotores cargados por dos vagones con pesos todos de 40 toneladas los primeros y 14 cada uno de los segundos en la forma que se indica en el adjunto dibujo.

Para la medición de los trabajos del material se han utilizado aparatos Manets-Rabut Usteri y flechímetros Barthelemy.

La distribución de aparatos de medida en el dibujo esquemático que se acompaña y los resultados expresados en Kg. por mm cuadrado son los consignados en el siguiente cuadro:

Puntos	Prueba Compresión Kg./mm ²	estadica Extensión Kg/mm ²	Prueba Compresión Kg./mm ²	dinámica Extensión Kg/mm ²
1°	-4		-4	
2	-1		-2	
3		+3		+3
4		+2		+3
5		+2		+2
6	-2		-3	
7	-0,50		-1	
8		+2		+2
9	-1,50		-2	
10	-4,50		-4,5	
11	-1		-2	
12	-3		-3	
13	-3		-3,5	
14		+4		+4
15	-3		-3	
16		+5		+5

Flechas

Nº	Estadica mm	Dinamica mm
1	6,5	7
2	6	7

Habiéndose tenido en cuenta al efectuarse las pruebas todo lo prevenido en las actas 17 y 19 de la siguiente instrucción para redactar los proyectos de puentes de 25 de Mayo de 1902.

Y para que conste se firma la presente acta que se extiende por triplicado en Pamplona a veintidós de Febrero de mil novecientos once

16

PRUEBAS REALIZADOS EN LOS PUENTES SOBRE EL RIO ERRO. (23 de febrero de 1911).

PUENTES SOBRE EL RIO ERRO

En el estudio de estos puentes seguiremos el método de cálculo de Mr. Hennebique, cuyo sistema se aplicara también en su construcción. Dicho método es algo empírico, pero sus resultados concuerdan de tal modo con los que de la experiencia, que lo han adoptado para el cálculo de sus obras distinguidos ingenieros y acreditados constructores, tanto nacionales como extranjeros. No vacilamos por lo tanto, en adoptarlo para determinar las dimensiones de los puentes objeto de este estudio.

PUENTE 1º EN EL KILOMETRO 22,530

SOBRE EL RIO ERRO CERCA DE URROZ

DATOS

Luz de desagüe 18 metros en dos tramos de 9 metros de luz con una pila en el centro de un ancho de 0.35. Siendo por lo tanto la luz entre los estribos de 18.35.

El tablero se compondrá de un forjador de 10 c/m de espesor soportado por dos vigas de una sección de 30 x 90 c/m distanciadas 1,25 metros entre ejes. Estas vigas a su vez se apoyarán sobre ménsulas en sus extremos las cuales se empotrarán en la pila y estribos.

Los estribos serán de mampostería, pero la pila se construirá también de hormigón armado.

CARGAS

Las establecidas en el Reglamento de 25 de Mayo de 1902 de cuyo tren tipo damos un esquema en los planos.

COEFICIENTES DE TRABAJO DE LOS MATERIALES

Hormigón a la compresión	25 KgsM por c/m^2
Hierro a la compresión	10 Kgs. por m/m^2
Hierro a la tensión	10 Kgs. por m/m^2
Hierro al esfuerzo cortante	7 Kgs. por m/m^2



$$\frac{1}{2} M_f = h t \times S \times K_f$$

de donde

$$S = \frac{M_f}{2 h t K_f} \quad (3)$$

Las ecuaciones (2) y (3) nos dan $h t = 62 \text{ m/m}$ y $s = 39 \text{ m/m}^2$

Esta sección del metal es muy pequeña, y como la exigirán mayor las andenes volados prolongaremos los hierros de estos por el forjado.

VOLADIZO

Luz 0,72

Espesor 0,10

Peso propio por m^2	250 por m^2
Sobrecarga	300 por id
Barandilla	50 por lineal

El momento flector será :

$$M_f = \frac{550 \times 0,72^2}{2} \quad 50 \times 0,72 = 178 \text{ Kgms}$$

La altura del hormigón comprimido será:

$$\frac{M_f}{2} = 1 \times 2 h_c h_c K_c, \quad 2 h_c = \sqrt{\frac{M_f}{K_c}} = 0,027 \text{ m/m}$$

y el brazo de balanza del metal será:

$$h t = \frac{100 - 27 - 24}{185} = 49 \text{ m/m lo que exige una sección}$$

$$s = \frac{178}{2 \times 0,049 \times 10^7} = 0,000188 \text{ m}^2$$

Pondremos en todo el forjado y en sentido normal a las vigas 6 barras de 8 m/m de diámetro por m. y para contrarrestar los efectos de la dilatación, colocaremos en el otro sentido 4 varillas de 6 m/m por m.

VIGAS

La luz de cada tramo es 9 m. ; pero por medio de dos ménsulas de 1 m. cada una, reduciremos los vanos a 7 m.

La sección que adoptamos para la viga es 0,30 x 0,90 pero suponemos que el forjado es también elemento resistente de las vigas.

El peso de la misma por m. 675 Kgs.

El del tablero 375 Kgs.



El momento flector más desfavorable debido al tren tipo corresponde a la posición de la locomotora en el centro del tramo y es

$$M_1 = 9.000 \times 3,50 - (4.500 \times 1,50 + 4.500 \times 0,50)$$

$$M_1 = 22.500 \text{ Kgs.}$$

El momento flector debido al peso propio es

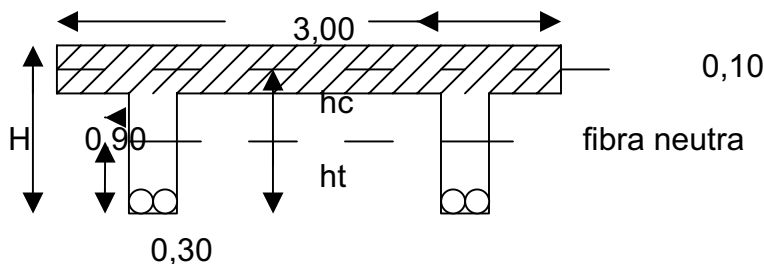
$$1.050 \times 7^2$$

$$M_2 = \frac{\quad}{10} = 5.145 \text{ Kgs.}$$

Siendo por tanto el momento total

$$M_f = 27.645 \text{ Kgs.}$$

Para determinar las fuerzas interiores admitiremos las hipótesis anteriormente anunciadas y consideraremos como parte comprimida de las vigas la rayada de la figura cuya sección es $0,30 \text{ m}^2$ o sea $0,15$ por viga, es decir el tablero.



Sentado esto se tiene:

$$hc = \frac{M_f}{2 \times S_c \times K_c} = \frac{27.645}{0,30 \times 25 \times 10^4} = 0,368 \text{ m.}$$

De la figura se deduce

$$ht = H - (hc + 0,05 + 0,062) = 0,52$$

Admitiendo que la distancia del eje de las barras a la cara inferior de la viga sea de 62 m/m.

La sección de hierro deberá ser:

$$s = \frac{27.645 \times 10^3}{2 \times 520 \times 10} = 2.658 \text{ m/m}^2$$

Adoptaremos 6 barras de 24 m/m, cuya sección en conjunto es 2.714 m/m^2

Como hemos visto la sección de hormigón es suficiente para contrarrestar el esfuerzo de compresión; sin embargo para dar continuidad a la viga, ligarla bien a las ménsulas y hacer que trabaje en buenas condiciones en las grandes variaciones de temperatura, emplearemos una armadura de compresión formada por tres barras.

En la sección en que el momento flector es máximo las dimensiones son $0,30 \times 1,60$, como además se prolongan por la ménsula todas las armaduras de la viga es fácil ver que su resistencia es más que suficiente.

ESFUERZO CORTANTE

El máximo es la reacción de los apoyos estando cargado todo el tramo. La resistencia de las barras de la viga trabajando a 7 Kgs. por m/m^2 es de 22.700 Kgs. cifra superior a la reacción citada.

Se pueden determinar también con arreglo a los esfuerzos cortantes las dimensiones de los estribos; pero como éstos desempeñan además otra función, que es la de ligar entre si las armaduras y éstas al hormigón, se les da las dimensiones que aconseja la práctica que son superiores a las exigidas por los esfuerzos cortantes.

Únicamente se tienen en cuenta dichos esfuerzos para la distribución de los estribos a lo largo de la viga: tanto esta distribución como las dimensiones de los estribos pueden verse en los planos.

PILA

Se compone de dos pilares de 0,35 x 0,35 m. unidos por un forjado de 10 c/m de espesor. Los pilares y el forjado se apoyan en una zapata de 1,5 x 5m.

Sobre cada uno de los pilares pueden cargar $35 \times 35 \times 25 = 30.625$ Kgs. como están armados con cuatro barras de 26 m/m de diámetro, la carga total que puede resistir cada uno

es 51.365 Kgs. El forjado puede resistir $95 \times 15 \times 25 = 35.625$ Kgs.; La carga total que podrá insistir sobre cada pila será por tanto igual a 139.355 Kgs. El peso que realmente insiste sobre la pila se compone de 16 metros lineales de viga con su tablero, es decir 17.600 Kgs. más la sobrecarga que en el caso más desfavorable consiste en 6 ejes de locomotora, cuyo peso es 54.000 Kgs. total 71.600 Kgs. cifra muy inferior la del peso que hemos visto puede resistir la pila.

PUENTES 2º Y 3º SOBRE EL RIO ERRO

Como antes hemos dicho son estos puentes iguales uno a otro y muy semejantes al primero ya estudiado, diferenciándose solamente en que los dos tramos de que cada uno se compone son de diez metros de luz, un metro más que el primero.

Las cargas y coeficientes de trabajo son los mismos, y como al ancho, luces y espesor del forjado son también iguales, no tenemos necesidad de resistir el cálculo del tablero.

VIGAS

La luz de cada tramo es de 10 metros pero se reduce a 8 metros como en el primero con dos ménsulas de 1 metro.

La sección de cada viga es de 0,30 x 0,90 y como se ha dicho en el puente primero, se supone que el forjado del piso forma también parte de las vigas, resistiendo a la compresión y siendo en realidad como vigas en T.

Peso de la parte rectangular por metro 675 Kgs.

Peso de la parte del tablero 375 Kgs.

Momento debido al peso propio = $1.050 \times 8^2 = 6.720$ Kgs./mts

El momento que produce el tren tipo adoptado, suponiendo una locomotora del tramo como caso más desfavorable es:

$$M = 9.000 \times 4,00 - (4.500 \times 1,50 + 4.500 \times 0,50) = 27.000 \text{ Kgs.}$$

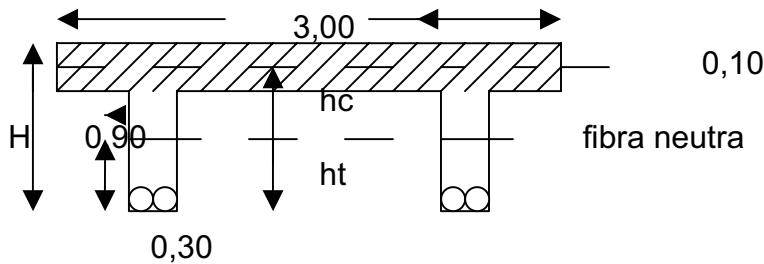
El momento total será:

$$M_f = 6.720 + 27.000 = 33.720 \text{ Kgs./mts.}$$

Suponiendo que la mitad de este momento corresponda al hormigón comprimido y que éste sea el forjado del tablero, cuya área por viga es de $0,15 \text{ m}^2$, la distancia del eje de compresión a la fibra neutra será:

$$hc = \frac{M_f}{2 S_c \times K_c} = \frac{33.720}{0,30 \times 25 \times 10^4} \quad hc = 0,449 \text{ mts}$$

La distancia de la fibra neutra al eje de tensión del hierro, será según la figura.



$$ht = H - (hc + 0,05 + 0,07) = 0,431 \text{ mts.}$$

suponiendo que la distancia del eje de las barras a la cara inferior de las vigas sea de 70 m/m.

La sección del hierro deberá ser:

$$S = \frac{33.720 \times 10^3}{2 \times 431 \times 10} = 3912 \text{ m/m}^2$$

Bastarán 6 barras de 28m/m de diámetro y para la dilatación pondremos 3 barras de 15 m/m.

MÉNSULAS

Como en el primer puente las ménsulas de los que estudiamos tienen exceso de resistencia.

PILA

También la pila trabaja en este caso mucho menos de lo que puede resistir, pues aunque la luz ha aumentado, ya vimos en el primer puente que había exceso de material.

ACTA LEVANTADA ENTRE LOS SEÑORES INGENIEROS REPRESENTANTES DEL CUERPO DE INGENIEROS AL SERVICIO DEL ESTADO E INGENIEROS REPRESENTANTES DEL IRATI REUNIDOS EN EL PUENTE SOBRE EL RÍO ERRO EN EL KILÓMETRO 22'690 PARA REALIZAR LAS PRUEBAS DE RECONOCIMIENTO DE DICHO PUENTE (23 de Febrero de 1911).

ACTA

de reconocimiento y pruebas del puente de hormigón armado sobre el río Erro en el kilómetro 22.690 de la línea de Pamplona a Sangüesa por Aoiz.

Reunidos el día veintitrés de febrero en el puente indicado en el encabezamiento, Don Juan Antonio Sanz y Gallego, Ingeniero 1º de Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos afecto al servicio del Estado en la 2ª División de Ferro-carriles y Don Daniel Múgica y Gortari Ingenieros del mismo Cuerpo en representación de "El Iratí" sociedad concesionaria del ferro-carril secundario de Pamplona a Sangüesa por Aoiz, procedieron a efectuar un detenido reconocimiento del indicado puente, nivelación del tablero y apoyo y pruebas cargando los tramos independiente y solidariamente con el tren de pruebas compuesto de dos automotores cargados representando un peso cada automotor de cuarenta toneladas entre carga y ¿¿????? y haciéndolos pasar a velocidad de 35 kilómetros sin que en ningún caso las flechas medidas excedieran de un milímetro, no pudiendo precisarlo con mayor exactitud por no disponer mas que de flechímetro ¿¿Barthelemy?????.

Repetida la nivelación y reconocimiento después de las pruebas no se observaron diferencias sensibles y para que así conste se firma la presente acta que se extiende por triplicado en Pamplona a veintitrés de Febrero de mil novecientos once.

Fecha 23 de febrero de 1911

Iratí: kilómetro 35,622.

Tres tramos continuos en 14 metros- 1,70

Puntos	Prueba Compresión Kg./mm ²	estadica Extensión Kg/mm ²	Prueba Compresión Kg./mm ²	dinamica Extensión Kg/mm ²
1	-1,5		-2	
2	-1,5		-2	
3		+2,5		+2,5
4		+1		+1
5	-1		-1	
6	-1		-1	
7		+2		+2,5

8	-0,5		-1	
9	-1,5		-1,5	
10	-1		-1	
11		+3		+3
12	-1,5		-2	
13		+1,5		+1,5
14		+2,5	-2	+2,5
15		+4,5		+4
16		+3		+3
17		+3		+3,50
18	-5		-9	
19	-3,5		-3,5	
20		+2,5		+2,5

Flecha

Nº	Estadica mm	Dinamica mm
1	6	6,5
2	6,5	6
3	6,5	6,5

Fecha 23 de febrero de 1911
 Iratí nº 2. Kilómetros 36,057
 Igual al nº 1

Puntos	Prueba Compresión Kg./mm ²	estadica Extensión Kg/mm ²	Prueba Compresión Kg./mm ²	dinamica Extensión Kg/mm ²
1	-1		-2	
2		+2		+2
3		+1,5		+2
4	-1		-1	
5		+3		+3
6		+1,5		+2
7		+1		+1
8	-2		-2	
9		+2		+2
10	+	+2,5		+3
11	"	0	"	"
12		+2,5		+3
13		+1,5		+2
14	-1,50		-2	
15		+3,5		+3
16		+2		+2

Nº	Estadica mm	Dinamica mm
1	5	6
2	6	6
3	6	6,5

18

CARTA DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL DE SANGÜESA QUE ESTABA EN EL “EXILIO”, A DOMINGO ELIZONDO, DÁNDOLE SU APOYO Y EXPLICÁNDOLE LAS CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES QUE SE VIVEN EN EL AYUNTAMIENTO DE ESA CIUDAD. (2 de abril de 1911).

Sangüesa, 2 de Abril de 1911.

Sr. D. Domingo Elizondo
Pamplona

Muy Sr. nuestro y de nuestra mayor consideración: Habiendo dispuesto el actual Ayuntamiento de esta ciudad obsequiarle el próximo domingo con un banquete para celebrar la inauguración del ferrocarril eléctrico, obra que ha de ser muy beneficiosa para esta ciudad, construida por la respetable Sociedad “El Irati” de la que es Vd. Presidente dignísimo, y que es debida a su poderosa iniciativa y gran fuerza de voluntad, hemos creído que tenemos el deber de manifestarle nuestro gran sentimiento por no poder adherirnos al homenaje que se le prepara debido a las circunstancias especiales en que se halla esta localidad.

Navarros ante todo y sobre todo, y entusiastas de nuestro régimen foral, tenemos un Ayuntamiento cuya mayoría, fiel representación del querer y sentir nuestro, que es el de toda Navarra, fue procesada y suspendida por ajustar su conducta en un todo a lo que disponen nuestras leyes privativas, según lo ha reconocido la dignísima Audiencia de esa capital el día 17 del corriente al revocar, con todos los pronunciamientos favorables, el auto de procesamiento dictado en el mes de Enero por el Juzgado de Instrucción.

Para sustituir a esta mayoría nombró el Sr. Gobernador Civil otra, que en el transcurso de cuatro meses ha dado sobradas pruebas del desprecio que siente a nuestros venerados y queridos Fueros, y de lo divorciada que está de la opinión y voluntad popular.

Como no queremos nada con un Ayuntamiento que en lugar de ser fiel representante nuestro, hace gala de la enemiga que siente a nuestros Fueros, complaciéndose en escarnecerlos y pisotearlos, nosotros, entusiastas como el que más de todo progreso verdadero, y admiradores sinceros de Vd., pero navarros antes que nada, no podemos menos de exteriorizar nuestra protesta más enérgica contra este Ayuntamiento interino en cuantas ocasiones se nos presenten, siendo esta la única causa de que, aunque con gran sentimiento, nos privemos de asistir al banquete que en su honor se prepara.

Esperamos que, comprendiendo Vd. nuestra situación, apreciará en todo su valor nuestras razones y no atribuirá nuestra conducta a desdén hacia Vd, pues nada más lejos que esto de nuestro ánimo.

Con este motivo, y a la vez que le felicitamos de todo corazón por el gran triunfo alcanzado al ver felizmente terminada tan gigantesca obra, tenemos el gusto y el honor de ofrecernos de Vd. afmos. s.s. y entusiastas admiradores

Q.B.S.M.

19

TRANSCRIPCIÓN DEL PÁRRAFO DEL ACTA DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA EN EL QUE SE DA CUENTA DE LA SOLICITUD PRESENTADA POR MIGUEL ANCIL PARA HACER UN BAILE EN EL SALÓN MUNICIPAL CON MOTIVO DE LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL (28 de abril de 1911)

“...Seguidamente se da lectura a la instancia presentada por D. Miguel Ancil y consortes, pidiendo el Salón de la Casa Consistorial para organizar un baile con motivo de la inauguración de este ferrocarril, como también personal para cuidar del orden; acordando que se les facilite dicho Salón de la Casa Consistorial y, con respecto al personal que se solicita, acuerda la Corporación se ponga el necesario para mantener el orden público, ordenando a su vez se instale la luz dentro del mismo Salón, quedando lo demás, o sea, lo referente a la música, a cargo de los solicitantes”.

20

NOTA MANUSCRITA SOBRE LOS GASTOS QUE TUVO SANGÜESA EN EL BANQUETE DE INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL. (Abril 1911).

Banquete

Se pagó de 80 cubiertos, a 25 ptas., total de 2.000 ptas.

De estas 2.000 ptas. se pagaron 1.475 de fondos municipales, y 525 de los adheridos, y como estos pagaron a 15 ptas. resultan 35 por los que el Ayuntamiento pagó 350 ptas., siendo según esta cuenta los invitados 45, por los que a 25 ptas. se pagaron 1.125 ptas.

Además se gastaron 129 ptas. en cigarros, y 121'90 en cafés, o lo que es lo mismo 250'90, que divididas entre los 80 comensales resultan a 3'13 ptas., que con las 25 del precio del cubierto son 28'13, de donde resulta que hubo 35 no invitados que pagaron a 15 ptas. y perjudicaron a razón de 13'13 ptas.

TRASCRIPTIÓN DEL PUNTO 3º DEL ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA SOBRE LOS GASTOS DEL BANQUETE DE LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL. (9 de agosto de 1911).

“... El Ayuntamiento declara que se recaudaron 510 ptas. por los adheridos, o sea, por aquellos no invitados pero que quisieron asistir al banquete costeándose personalmente y pagando cada uno 15 ptas., aunque después resultó el precio oficial a 25 ptas.

El precio real fue superior, pues después hubo de pagar el Ayuntamiento una factura de 129 ptas. en cigarros y 121'90 ptas. en cafés, o lo que es lo mismo 250'90 ptas., que divididas entre los 80 comensales resultan a 3'13 ptas. que con las 25 del precio del cubierto son 28'13 ptas. que salió cada cubierto de los invitados oficialmente”.

TRASCRIPTIÓN DE UN PÁRRAFO DEL ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA DEL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA EN LA QUE SE DA CUENTA DEL PAGO DEL BANQUETE INAUGURAL. (28 de agosto de 1911).

“Examinado el despacho el Sr. Secretario da cuenta de que ha pagado las 2.000 ptas. del banquete por el Ayuntamiento y suscritos”.

COPIA DE LA COMUNICACIÓN ENVIADA POR LOS CONCEJALES DEL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA AL ALCALDE DON EUGENIO SAMITIER PROPONIÉNDOLE EL NOMBRAMIENTO DE DON LORENZO OROZ URNIZA COMO HIJO ADOPTIVO DE LA CIUDAD DE SANGÜESA. (2 de noviembre de 1911).

Excmo. Sr.:

Al volver a esta Casa después de una ausencia de más de nueve meses, consideramos como un deber presentar en la primera sesión esta moción con la que creemos expresar el sentir unánime de todos los vecinos de Sangüesa.

Todos sabemos los grandes beneficios que ha reportado a Sangüesa la construcción del ferrocarril eléctrico, inaugurado hace seis meses, debido a la poderosa iniciativa y gran actividad del ilustre patricio e Hijo Predilecto de Navarra D. Domingo Elizondo, dignísimo presidente de la Sociedad “Electra – Aoiz”, a quien nos complacemos en felicitar una vez más, en este día y desde este sitio; pero al mismo tiempo que contemplamos con gran admiración la extraordinaria fuerza de voluntad de este esclarecido navarro para vencer cuantos obstáculos se opusieron a la realización de esta obra, y sin que con esto pretendamos ni intentemos disminuir en lo más mínimo la deuda de

gratitud con él contraída, debemos recordar lo que nadie ignora, para que Sangüesa no olvide a otro gran navarro que, desinteresadamente, ha trabajado por su prosperidad y que es al que de una manera especial debe el que el ferrocarril eléctrico cruce sus campos.

Al solicitar la Sociedad “Electra –Aoiz” la construcción del ferrocarril, lo hizo con el fin de poder aprovechar, de la manera más conveniente posible, la explotación del monte Irati, por lo que solo pensó en la construcción de un ferrocarril entre Pamplona y Aoiz; al tratar la Excma. Diputación Foral de Navarra este asunto, nuestro dignísimo representante D. Lorenzo Oroz vio una gran ocasión para fomentar los intereses de esta ciudad, y poniendo a contribución, y en nuestro favor, cuanto puede y cuanto vale, y luchando con verdadero entusiasmo, consiguió se autorizara la construcción del citado ferrocarril con la condición precisa de que, en vez de ser de Pamplona a Aoiz, como se solicitaba, fuera de Pamplona a Sangüesa.

Por todo lo expuesto, y teniendo en cuenta los grandes servicios que por su amor a Sangüesa le ha prestado D. Lorenzo Oroz, y los méritos por él contraídos, y ya que no pudimos hacerlo al inaugurarse el ferrocarril por estar ausentes del Municipio en aquella fecha:

Los que suscriben proponen a V.E., que para demostrarle de algún modo la gratitud a la que se ha hecho acreedor, y pagarle, en lo posible, los servicios prestados, se acuerda nombrar Hijo Adoptivo de Sangüesa a su ilustre protector don Lorenzo Oroz y Urniza, y comunicarle la satisfacción sentida al realizar este acto de justicia.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Sangüesa, 2 de noviembre de 1911.

(Firmas de los miembros del Ayuntamiento)

24

TRASCRIPTIÓN DEL ACUERDO DEL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA DE NOMBRAR HIJO ADOPTIVO DE ESA CIUDAD A DON LORENZO OROZ. (3 de noviembre de 1911).

“Se acuerda por unanimidad sea nombrado Hijo Adoptivo de Sangüesa D. Lorenzo Oroz Urniza. Se le encarga al Sr. Arrieta, de Pamplona, la confección del pergamino en que conste el acuerdo del Ayuntamiento”.

25

PROYECTO DE LA ESTACIÓN DE EMPALME DE PAMPLONA ENTRE LAS TRES COMPAÑÍAS Y SERVICIOS COMBINADOS: COMPAÑÍA DEL NORTE, FERROCARRIL DE PAMPLONA A PLAZAOLA, Y “EL IRATI”. CONJUNTO DE 18 CARTAS. (1913-1915).

CARTA Nº 1

Sociedad Minera
Guipuzcoana Bilbao
F.C. estratégico de
Pamplona a Plazaola

Esta Sociedad Minera Guipuzcoana concesionaria del ferrocarril estratégico de Pamplona a Plazaola está obligada por virtud de su concesión a hacer un empalme en la estación de Pamplona con la Compañía del Ferrocarril del Norte. Las dos Compañías de común acuerdo están redactando el correspondiente proyecto que en su día será remitido a la aprobación de la Superioridad.

Entre tanto y con el objeto de poder transportar el material fijo y móvil necesario para la construcción de nuestro ferrocarril solicitamos de la División de su digno cargo el establecer un cambio cruce con carácter provisional en la línea del ferrocarril del Norte a la salida del paso superior de la carretera de Guipúzcoa en dirección a Alsasua.

Este cambio cruce que ahora se establece con carácter provisional proyectamos emplazarlo en el mismo punto definitivamente cuando se apruebe el proyecto de la estación de empalme.

Dios guarde a V.S. muchos años

Madrid 11 julio 1913

El Consejero Gerente

CARTA Nº 2

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS
DE
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE FERROCARRILES
1ª DIVISIÓN

La Sociedad Minera Guipuzcoana me dice con fecha 24 de Julio último lo que sigue: “Esta Sociedad Minera Guipuzcoana concesionaria del F.C. estratégico de Pamplona a Plazaola está obligada por virtud de su concesión a hacer un empalme en la estación de Pamplona con la Compañía del F.C. del Norte. Las dos Compañías de común acuerdo están redactando el correspondiente proyecto que en su día será remitido a la aprobación de la Superioridad. Entre tanto y con el objeto de poder transportar el material fijo y móvil necesario para la construcción de nuestro ferrocarril solicitamos de la División de su digno cargo el establecer un cambio cruce con carácter



provisional en la línea del f.c. del Norte a la salida del paso superior de la carretera de Guipúzcoa en dirección a Alsasua. Este cambio cruce que ahora se establece con carácter provisional proyectamos emplazarlo definitivamente cuando se apruebe el proyecto de la estación de empalme.”

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento a fin de que se sirva informar.

Dios guarde a V.S. muchos años

Madrid 31 de Julio 1913

El Ingeniero Jefe

CARTA N° 3

FERROCARRIL ESTRATÉGICO DE PAMPLONA A PLAZAOLA

Tengo el honor de elevar a V.S. el proyecto de enlace de este ferrocarril con el del Norte de España en la estación de Pamplona, esperando que previo los trámites correspondientes se dignará prestarle su aprobación en lo que afecta a la citada estación del Norte.

Dios guarde a VD muchos años

San Sebastián, 29 de agosto 1913

El Ingeniero Director

José Manuel.....

CARTA N° 4

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA DIRECCIÓN

En contestación a su atento oficio n° 3158 de 5 del actual y con devolución del proyecto que le acompañaba presentado por el Ingeniero Director del ferrocarril de Pamplona a Plazaola, de trazado de ramal de empalme con los ferrocarriles del Norte y del Irati, tengo la honra de informar a V.S. que por parte de esta Compañía no hay inconveniente en que se apruebe el proyecto con las prescripciones especiales siguientes:

1ª- La Compañía del ferrocarril de Pamplona a Plazaola, presentará en un plazo breve que puede fijar esa División, un proyecto detallado de las instalaciones necesarias para el transbordo de mercancías.

2ª Se modificará ligeramente el trazado dentro del terreno del ferrocarril del Norte con arreglo al plano que se acompaña, a fin de no ocupar



innecesariamente terreno de la Compañía del Norte, inutilizando en parte el muelle llamado de diligencias y el de ganado.

3ª Si por necesidades del servicio de la Compañía del Norte fuese necesario ocupar el terreno propiedad de la misma en que se emplazará el servicio de viajeros del ferrocarril de Pamplona a Plazaola quedará este obligado a levantar estas instalaciones sin derecho a reclamación ni indemnización de ninguna clase.

Dios guarde a V.S. muchos años

Madrid, 22 de septiembre 1913

El Director de la Compañía

CARTA Nº 5

COMPAÑÍA
DE LOS
CAMINOS DE HIERRO
DEL
NORTE DE ESPAÑA
DIRECCIÓN

Ilmo. Sr.:

En contestación a su atento oficio T. nº 2547 de 15 de Julio último, en el que transmite la petición de la Sociedad Minera Guipuzcoana concesionaria del ferrocarril estratégico de Pamplona a Plazaola de que se establezca un cambio-cruce con carácter provisional en nuestra línea de Zaragoza a Alsasua en la salida de la Estación de Pamplona, lado Alsasua, con el objeto de poder transportar el material fijo y móvil necesario para la construcción del citado ferrocarril estratégico, tengo la honra de informar a V.S. que esta Compañía no tiene inconveniente en que se instale la travesía-unió solicitada, en sustitución de la aguja de salida de la estación pero protegiendo la circulación por nuestra línea mediante cerraduras Bouré que conjuguen la palanca de maniobra de la travesía-unió, el disco de avanzada de la estación y un calce móvil que se colocaría en la vía pedida e ingresando previamente la Sociedad Minera Guipuzcoana en la Caja de la Compañía la cantidad de ocho mil quinientas cuarenta y cuatro pesetas, como importe de la instalación solicitada dentro del terreno de la Compañía y que quedaría de propiedad de la indicada Sociedad.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid, 29 de Septiembre 1913

El Director de la Compañía

CARTA Nº 6

OBRAS PÚBLICAS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE FERROCARRILES
2ª DIVISIÓN

Recibido con fecha del actual el proyecto de empalme provisional del ferrocarril estratégico de Pamplona a Plazaola con el del Norte en la estación de Pamplona, este enlace lo constituye una vía del ferrocarril del Norte que parte de las agujas de entrada de la estación de Pamplona del lado de Alsasua para lo cual es necesario la instalación de un cambio-cruce en sustitución de la aguja de salida de la estación.

La Compañía del Norte informa favorablemente la petición de la Sociedad Minera Guipuzcoana concesionaria de dicho ferrocarril estratégico de Pamplona a Plazaola imponiendo dos condiciones; la primera es que debe protegerse la circulación por la línea del Norte por medio de cerraduras Bouré que conjugue la palanca de maniobra de la traviesa unión al disco de avanzada de la estación y un cable móvil que se colocará en la vía perdida.

Es lo menos que puede pedir la Compañía del Norte pues lo conveniente sería la instalación de un verdadero enclavamiento que sería de absoluta necesidad si el tráfico del ferrocarril de Plazaola es algo intenso.

La segunda prescripción propuesta por la Compañía se refiere al depósito previo de la cantidad de ocho mil quinientas cuarenta y cuatro pesetas importe de la instalación solicitada.

La administración deberá únicamente reconocer a la Compañía del Norte el derecho de ser indemnizada de los gastos que hubiese lugar por la instalación de la traviesa-unión y hasta de los perjuicios que con ello hubiese a tenor de lo prescrito en el artículo 33 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1846 pero de manera alguna podrá declarar indirectamente la absolvencia o insolvencia de una empresa pues a esto equivaldría en definitiva el obligar a hacer depósitos previos en cajas particulares.

El Ingeniero que suscribe opina que se puede autorizar la instalación de la traviesa-unión con la prescripción de la Compañía de instalar cerradura Bouré, pudiendo exigirse la instalación de un puerto de enclavamientos si la circulación de trenes y vagones lo hiciesen conveniente.

Es cuanto con este escrito tengo el honor de informar a V.S.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Zaragoza 24 de octubre de 1913

El Ingeniero de la 4ª Demarcación

Juan.....

CARTA Nº 7

2ª DIVISIÓN DE FERROCARRILES
Sr. Jefe de la 1ª División de ferrocarriles



Examinado el expediente promovido por la Sociedad Minera Guipuzcoana concesionaria del ferrocarril estratégico de Pamplona a Plazaola, solicitando se establezca un cambio-cruce con carácter provisional en la estación de Pamplona línea de Zaragoza a Alsasua, con el objeto de poder transportar el material fijo y móvil para la construcción del citado ferrocarril estratégico, esta Jefatura, visto el parecer de la Compañía del Norte y del Ingeniero encargado de la inspección en la línea, no encuentra inconveniente en que se instale la travesía-unió solicitada, en sustitución de la aguja de salida de la estación con las prescripciones siguientes:

1ª- Se protegerá la circulación por la línea de Alsasua usando cerraduras Bouré que conjueguen la palanca de maniobra de la travesía-unió, el disco de avanzada de la estación y un calce móvil que se colocará en la vía solicitada.

2ª- Si la circulación de trenes y vagones por la nueva línea lo exigiera a juicio de la Administración en lugar de las cerraduras Bouré se instalará un puerto de enclavamiento.

3ª- La Sociedad Minera Guipuzcoana ingresará previamente en la Caja de la Sociedad del Irati la cantidad de ocho mil quinientas cuarenta y cuatro pesetas, como importe de la instalación solicitada dentro de los terrenos del ferrocarril de Zaragoza a Alsasua instalación que quedará de propiedad de la indicada Sociedad Minera.

Lo que tengo el honor de manifestar a V.I. como contestación a su oficio nº 2402 de 21 de julio último, rogándole se sirva los conocimientos a esta Jefatura de la resolución que adopte.

Dios guarde a V.S. muchos años
28 de octubre de 1913

CARTA Nº 8

OBRAS PÚBLICAS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE
FERROCARRILES
2ª DIVISION

Tengo el honor de devolver a V.S. el proyecto de estación de empalme del ferrocarril estratégico de Pamplona a Plazaola con los ferrocarriles de la estación de Pamplona a Aoiz y Sangüesa de la Sociedad "El Irati" y el de Zaragoza a Alsasua de la Compañía del Norte, en la estación de Pamplona de ésta última Compañía.

Este proyecto fue recibido en esta Demarcación con fecha 1º de Octubre acompañado del informe de la Compañía del Norte pero faltando el de la Sociedad "El Irati" que por tratarse de modificaciones en sus instalaciones era de absoluta necesidad habiendo sido recibido con fecha 26 del actual.

Entrando en el informe haremos constar en primer lugar que todo lo que se proyecta se refiere a instalaciones viajeros y que mientras no se aprueben y construyan los de mercancías no podrán levantarse las vías de "El Irati" sobre las que hoy se hace este servicio que es principalmente la que figura en el



plano del informe de la Compañía del Norte por el paseo derecho de la carretera de acceso al patio de la Estación en el sentido de la marcha hacia dicho patio de viajeros.

En planta es preferible el proyecto presentado por la Compañía del Norte, al que presentó la Compañía del ferrocarril de Plazaola puesto que utiliza mejor el terreno, pero todavía puede sufrir modificación que redunden en mejoras para el servicio público.

Si todas las vías e instalaciones se corriesen paralelamente a si mismas lo suficiente para quedar dentro de la actual valla no habría necesidad de suprimir el paseo derecho de la carretera de acceso a la estación y con él, tal vez unos seculares árboles que lo adornasen a este paseo, es de conveniencia para el acceso a la estación de los viandantes y es el más frecuentado y utilizado por el público, sobre él está hoy tendida una vía de “El Irati” que es la que conduce a los muelles de mercancías y exteriormente de la vía a un metro están colocados los carriles de vía ancha normal que permitieran subir los vagones del Norte a Pamplona (Taconera) e insistiendo que estas vías no pueden desaparecer mientras no estén hechas instalaciones para mercancías que la sustituyan, no significando el que nada diga sobre esto el “El Irati”, en su informe, más que los pocos deseos de establecer servicios combinados, por lo cual se ha tomado siempre como pretexto para no hacer los proyectos de instalaciones.

El acceso que la Compañía del Norte propone en su proyecto de su andén a los del Plazaola y “El Irati” es deficiente e irregular y puede ser mejorado con la desaparición del mezquino edificio dedicado a carpintería y calefacción que perteneciendo a su construcción fue ampliada con un cercado para depósito de carbón hecho por cierto sin la previa autorización de la División y que es algo molesto para la vía de “El Irati” ya construida cuando se hizo esta ampliación.

Corriendo la valla del patio de la estación hasta la línea de la fachada lateral de la estación quedaría también un buen acceso a los andenes sin necesidad de hacer desaparecer el edificio de la carpintería.

No se ve la necesidad de que dos edificios para el servicio de viajeros de los ferrocarriles de Pamplona a Plazaola y de Pamplona a Sangüesa y este servicio deberá ser instalado en un mismo edificio que podría ser construido en la fachada principal al patio de viajeros, en la línea de la fachada lateral de la estación actual y formando un ángulo recto en su fachada principal, de esta forma y dedicando su planta baja a vestíbulo, con la construcción de una sencilla marquesina en la fachada lateral del actual edificio de estación del Norte los viajeros tendrían un acceso cubierto necesario dados las condiciones climatológicas de Pamplona.

Respecto al trazado vertical se puede observar desde el primer momento la necesidad de modificarlo, entrando en una estación con una pendiente de 26 milésimas precedida de otra de 5 y sin más horizontal que 78,50 metros de longitud es peligrosísimo por pequeño que sea el peso de los trenes y potentes sus frenos, es más aparece en el perfil longitudinal el paso a nivel de la carretera de Guipúzcoa con una cota en desmonte de 0,67 metros y si lo de la carretera no se podría modificar, se aumentaría la pendiente que pasaría de 30 milésimas.

Dos soluciones podrían estudiarse, una radical, la supresión del paso a nivel dando paso al ferrocarril por un paso inferior contiguo al que hoy existe

con ventajas evidentísimas para el ferrocarril de Plazaola y carretera provincial de Guipúzcoa, los que no se mencionan por no afectar de una manera directa a la estación de Pamplona (norte) a la que se ha circunscribir este informe.

Otra solución sería rebajar la rasante de la carretera cosa factible por la forma en que está construido el tramo metálico del actual paso inferior.

Con la disposición de vías propuestas por la Compañía del Norte todavía se aumentaría la pendiente de entrada a la estación pues el cruzamiento de la carretera se hace algo más arriba tomando la rampa en punto más alto.

La solución del paso inferior no afecta a las vías de “El Irati” ni a la de andén de Plazaola que en algún caso si convenía podría ser modificada.

Es perfectamente lógica la prescripción de la Compañía del Norte de que en un breve plazo se presenta a la aprobación de la superioridad el proyecto de instalaciones para mercancías proyecto que deberá comprender no solamente los de trasbordo con el Norte, sino los de Plazaola con “El Irati”, plazo que podría ser fijado en un mes; en el mismo plazo y puesto que consecuencia de este proyecto es la modificación de las vías de “El Irati” precisa que se presente por esta o el Norte el proyecto de instalación para trasbordo de “El Irati” a Norte.

Queda únicamente que tratar de la tercera prescripción propuesta por la Compañía del Norte.

La concesión del ferrocarril del Plazaola le obliga a este a hacer un enlace con el Norte y esta obligación es recíproca y por lo tanto el Norte tendrá la obligación de mantener el enlace de sus vías con las de dicho ferrocarril o cualquier otro dada la legislación actual y en estas condiciones no puede admitirse la prescripción propuesta en la forma que está redactada, teniendo por otra parte en cuenta que siendo función de la Administración la imposición de estos enlaces así como su autorización si se hacen por peticionarios es a ella a la que compete su modificación o supresión pudiendo ser redactada la prescripción propuesta por la Compañía en la forma siguiente:

Si por decisiones de la Administración del Estado a petición de la Compañía del Norte en el caso de que le fuere necesario ocupar el terreno de que es concesionaria en el que se ubicará el servicio de viajeros del ferrocarril de Plazaola previa la sustitución de dicho servicio tendrá la obligación la Compañía concesionaria del ferrocarril de Pamplona a Plazaola de levantar las vías e instalaciones sin derecho a reclamación ni indemnización alguna del Estado ni de la Compañía del Norte.

Es cuanto con este motivo tengo el honor de informar a V.S.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Zaragoza 28 de Octubre de 1913

El Ingeniero de la 4ª Demarcación

Juan

CARTA N° 9

“EL IRATI”



SOCIEDAD ANÓNIMA
PAMPLONA

Con fecha 16 de Septiembre último, dirigimos a V.S. la comunicación siguiente: “tenemos el honor de manifestar a V.S. con devolución del proyecto de estación de empalme del ferrocarril de Plazaola con los del Norte y de Pamplona a Sangüesa, contestando a su atento oficio nº 3159, de 5 del actual que por parte de esta Sociedad no existe inconveniente en que se autorice la construcción solicitada.”

El anterior oficio, con el proyecto, fue remitido en pliego cerrado a esa Jefatura en la indicada fecha por conducto de la Intervención del Estado en el Norte según costumbre.

Es cuanto podemos manifestar a V.S. contestando a su atento oficio nº 3505 del 6 del actual.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Pamplona 20 de Octubre 1913

Por la Sociedad Anónima “El Irati”

El Gerente

CARTA N° 10

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE
DE ESPAÑA
VIA Y OBRAS
2ª CIRCUNSCRIPCIÓN
INGENIERO
PARTICULAR

Sr. D. Ramon Montagut
Presente

Mi querido Jefe: Adjunto tengo el gusto de remitir a V. copia del plano de las instalaciones del servicio combinado en la estación de Pamplona, con el ferrocarril del Irati y Plazaola, complaciendo mis deseos.

Con este motivo me es muy grato reiterarme de V. atto subordinada

Muchas gracias

CARTA N° 11

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS
DE
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA

117



La Sociedad Minera Guipuzcoana concesionaria del ferrocarril de Pamplona a Plazaola, Andoain a Lasarte con fecha 1 del actual me dice lo que sigue:

Contestando a su atto. Oficio nº 4625 cuya contestación nos encarece en el nº 4963, hemos de manifestar a V.S. que si ni lo hemos hecho antes ha sido por no haber terminado de celebrar el contrato que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España con la cual estamos en relaciones; y en cuanto a las condiciones que tan acertadamente fija V.S. para que se lleve a cabo el cambio cruce estamos completamente de acuerdo con ellas.”

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento como contestación a su oficio nº 3626 de 28 de octubre último.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 9 de Diciembre 1913

El Ingeniero Jefe

A. F.

CARTA Nº 12

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL
DE
INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
1ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles
MADRID

La Dirección general de obras públicas con fecha 16 del actual me dice lo siguiente:

“Visto el proyecto de las estaciones de Pamplona (local) y Pamplona (empalme) correspondientes al ferrocarril estratégico de Pamplona a Plazaola. Vista la Real orden del Ministerio de la Guerra que aprueba el referido proyecto por lo que afecta a dicho ramo. Visto el informe emitido por el Ingeniero Jefe de la 1ª División de ferrocarriles. S.M. el Rey (q.D.g.) ha tenido a bien disponer que se apruebe el mencionado proyecto con las prescripciones siguientes:

Iª- se establecerá la estación de trasbordo de mercancías con el ferrocarril del Norte y con el del Irati, con arreglo al proyecto de estas instalaciones propuesto por la Compañía del Norte, completándolo con un muelle y dos vías entre la general del ferrocarril de Plazaola y el muelle del Irati para el transbordador entre éste último y el de Plazaola.

IIª- Se intentará un acuerdo con la Compañía del Irati para establecer un edificio común a las dos empresas para los servicios de viajeros y de gran velocidad cuyo edificio se construirá dando fachada al patio de viajeros de la estación de Pamplona (Norte) y formando un ángulo recto con aquel edificio.

IIIª- Si no llegasen a un acuerdo respecto de dicha estación común ambas Compañías deberán construir sus dos edificios ocupando en conjunto la misma planta que se ha señalado para el edificio común levantando el suyo la Compañía de Plazaola en la mitad más próxima a la fachada de la estación del Norte y en la mitad más exterior deberá construir su estación la Compañía del Irati.

IVª- Si por decisiones de la administración del Estado a petición de las Compañías del Norte, en el caso de que fuese necesario ocupar el terreno de que se emplazará el servicio de viajeros del ferrocarril de Plazaola y previa la sustitución de dicho servicio, tendrá la obligación la Compañía concesionaria del f.c. de Pamplona a Plazaola, de levantar las vías e instalaciones sin indemnización alguna del Estado ni de la Compañía del Norte.

Vª- La Compañía al verificar el replanteo del ramal e empalme a la estación de Pamplona (Norte) cuidará de reducir la pendiente de 0,0262 al límite máximo de 0,022 poniéndose de acuerdo con la Dirección de las carreteras de Navarra a fin de rectificar la rasante de la carretera de Guipúzcoa, para conseguir cruzar está 0,30 metros más abajo que lo que señala el proyecto, logrando así la reducción señalada.”

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid a 28 de Enero de 1914

El Ingeniero Jefe

A. F.

CARTA Nº 13

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS
DE
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE FERROCARRILES
1ª DIVISIÓN

La Sociedad Minera Guipuzcoana, concesionaria del ferrocarril de Pamplona a Plazaola, en oficio de 12 de Mayo último me dice lo que sigue:

“Esta Compañía ha recibido aquí la R.O. de 16 de Enero último relativa al proyecto de las estaciones Pamplona (local) y Pamplona (empalme) correspondientes a este ferrocarril de Pamplona a Plazaola. Las instalaciones de este f.c. así como las del Irati se sujetan a las prescripciones 2ª y 3ª de la mencionada R.O. y han sido estudiadas de acuerdo entre esta Compañía y la del Irati cuya conformidad consta en el plano que tenemos el honor de acompañar debiendo advertir que la Compañía del Norte ha prestado también su asentimiento a los mismos. En el adjunto plano podrá observarse que se disponen dos edificios cuya planta se establecerá dando fachada al patio de viajeros de la estación de Pamplona (Norte) formando un ángulo recto con aquel edificio. La disposición de las vías andenes laterales y de cabeza y



accesos, están definidos en el mencionado proyecto en el cual se han señalado con tinta carmín las instalaciones correspondientes al f.c. de Pamplona a Plazaola y de azul las que habrán de pertenecer al del Irati. Con todas las instalaciones anteriores quedará perfectamente atendido el servicio combinado de viajeros y G.V. y para el correspondiente a la P.V. este deberá desarrollarse en la zona que servirá la vía cuyo enlace provisional ha sido autorizado por esa División de su digno cargo en su oficio nº 4299 de fecha 29 de Diciembre último. No es fácil definir todavía con exactitud el detalle de las instalaciones de vías y muelles necesarios para establecer el servicio combinado de mercancías de P.V. pues dicho proyecto estará sujeto a variaciones según el resultado de la subasta que brevemente ha de tener lugar para el f.c. de Pamplona a Logroño por Estella, según que el concesionario de éste último sea el de Pamplona a Plazaola u otro distinto. Cuando este punto se decida será la ocasión de enviar redactado el proyecto que oportunamente se someterá a la aprobación de la División correspondiente.”

Y con objeto de que esa Jefatura tenga el debido conocimiento del proyecto de referencia remito a V.S. el adjunto plano que espero se servirá devolverme con las observaciones que estime oportunas, para poder dar a este asunto la tramitación correspondiente.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 21 de Julio de 1914

El Ingeniero Jefe

A. F.

CARTA Nº 14

OBRAS PÚBLICAS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE
FERROCARRILES
2ª DIVISIÓN

En cumplimiento de su orden de 30 de Julio del último, tengo el honor de devolver a V.S. el proyecto de estación para el Servicio combinado de vía entre Norte, Plazaola e Irati en terrenos de la estación del Norte en Pamplona.

Puede ser aceptado la disposición de vías y andenes propuestos y la ubicación del edificio de viajeros, el detalle de este y la distribución de servicios que debe ser en el plazo que V.S. determine.

No hay razón alguna para relacionar un servicio como el combinado de mercancías entre Norte, Irati y Plazaola, que debía estar ya establecido con un ferrocarril que en la época en que se presentaba el proyecto objeto de este informe estaba pendiente de subasta.

Debe pues fijarse un plazo para que estas Compañías presenten a la aprobación de la superioridad el proyecto detallado de estación de servicio combinado que debe ser informado por la 2ª División por afectar a las líneas del Norte y del Irati.



En cuanto con este motivo tengo el honor de manifestar a V.S.
Dios guarde a V.S. muchos años
Zaragoza 13 de Agosto 1914
El Ingeniero de la 4ª Demarcación
Juan

CARTA N° 15

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS
DE
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE FERROCARRILES
1ª DIVISIÓN

A la Compañía del f.c. de Pamplona a Lasarte se dice con esta fecha lo que sigue:

“Examinado el proyecto presentado por esa Compañía de estación para el servicio continuado de viajeros y gran velocidad entre Norte, Plazaola e Irati en la estación de Pamplona y vistos los informes favorables emitidos por los Ingenieros de la 2ª División de f.c. y en atención a que el proyecto presentado de cumplimiento a lo dispuesto por la Superioridad al aprobar por R.O. de 16 de Enero último el proyecto de esta estación ajustándose en un todo a la cláusula 2ª de la citada disposición, he dispuesto aprobar el citado proyecto con la prescripción de que sea presentado el detalle del edificio de viajeros con la distribución de servicios en un plazo máximo de 4 meses a partir de esta fecha.” Lo que con inclusión de un ejemplar del proyecto de que se trata, comunico a V.S. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a V.S. muchos años
Madrid 7 de Enero de 1915
El Ingeniero Jefe
A. F

CARTA N° 16

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS
DE
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE FERROCARRILES
1ª DIVISIÓN



Para que con devolución se sirva informar, adjunto remito a V.S. el proyecto de edificio para el servicio combinado de Norte-Plazaola-Irati, presentado por la Sociedad Minera Guipuzcoana.

Dios guarde a V.S. muchos años

Madrid 9 de Junio de 1915

El Ingeniero Jefe

A. F

CARTA N° 17

OBRAS PÚBLICAS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE
FERROCARRILES
2ª DIVISION

Tengo el honor de devolver a V.S. el proyecto de edificio para el servicio combinado de las Compañías de Pamplona-Aoiz a Sangüesa y de Pamplona a Plazaola en la estación de Pamplona.

Se limita la Compañía en presentar el plano y aún en este faltan algunas indicaciones.

La parte destinada al servicio de Plazaola debe ser la contigua al edificio de viajeros del Norte, pues su vía está entre las del Norte y del Irati. Se acompaña de un almacén de gran capacidad, un vestíbulo y un despacho del Jefe.

El vestíbulo es muy reducido y debe aumentarse aunque se disminuya el almacén de gran capacidad poniéndolo a la misma línea que el tabique que separa del despacho del Jefe.

Consideración análoga pudiera hacerse en la parte destinada para el servicio del ferrocarril de Pamplona a Sangüesa y pudiera disminuir el almacén de gran capacidad corriendo el despacho del Jefe y dejando un vestíbulo más amplio.

Debe hacerse también una pequeña sala de espera pues aunque pueda esperarse en el vestíbulo, es reglamentario y conveniente que exista ésta.

Es cuanto creo en mi deber manifestar a V.S.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Zaragoza 19 de Julio 1915

El Ingeniero de la 4ª Demarcación

Juan

CARTA N° 18

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS
DE
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA



Recibido por esta Jefatura su atenta comunicación de 9 del corriente a la que acompaña la instancia y proyecto de la Compañía de “El Irati” referentes a la supresión de la sala de espera en el edificio de estación para el servicio combinado entre las Compañías Norte, Pamplona a Lasarte y El Irati, debo manifestarle que en virtud de lo dispuesto en la R.O. de 16 de enero de 1914 corresponde a esta Jefatura la aprobación de los proyectos de la mencionada estación y que por lo tanto corresponde a V.S. emitir su informe acerca de la nueva petición de la citada Compañía de “El Irati” solicitando se le autorice a suprimir la Sala de Espera en la citada estación.

Ruego a V.S. por lo tanto tenga a bien remitirme dicho informe a los efectos de autorizar o no la reforma propuesta.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 16 Noviembre 1915

El Ingeniero Jefe

A.F.

26

MEMORIA DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA “EL IRATI” CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1915, APROBADA POR LA JUNTA DE ACCIONISTAS. (15 de marzo de 1916).

“EL IRATI”

SOCIEDAD ANÓNIMA

Memoria

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1915

**LEIDA Y APROBADA EN LA
JUNTA GENERAL DE ACCIO-
NISTAS CELEBRADA EL
15 DE MARZO DE 1916**

Pedro Beunza Landa



Sres. Accionistas:

CUMPLIMOS gustosos con el precepto reglamentario que nos impone la obligación de informaros de la vida de la Sociedad, consignando los hechos más salientes habidos durante el ejercicio terminado en 31 de Diciembre de 1915.

No obstante el malestar general que persiste con la prolongación de la guerra, se ha observado durante el período que nos ocupa, una sensible mejoría en la vida industrial y mayor tranquilidad en los negocios, con relación al segundo semestre del año anterior, siendo de esperar que esta situación se afirme más cada día.

Nuestros negocios han prosperado en todas sus secciones, excepción hecha de la del ferrocarril en la cual ha habido una ligera disminución en la recaudación y beneficios, motivadas ambas cosas por la escasez e irregularidad con que la Compañía del Norte nos ha proporcionado su material móvil, para poder hacer el trasbordo de las mercancías transportadas por nuestra línea. Confiamos que en el año de 1916 serán resueltas estas dificultades, a cuyo efecto el Consejo está en negociaciones, poniendo toda su buena voluntad y empeño en conseguirlo.

Tuvimos noticias de que las fuerzas vivas de Jaca apoyadas por su Diputado a Cortes, gestionaban para que se sacase a concurso el proyecto de ferrocarril estratégico que debería unirse al nuestro en el punto más adecuado, lo cual traería como consecuencia indudable un mayor tráfico a la línea que tenemos en explotación, y contando con las facilidades que dichos elementos nos ofrecían para la realización de los estudios y proyectos, decidimos encomendar estos trabajos a los reputados Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos don Cornelio Arellano y don Daniel Múgica, quienes como sabéis dirigieron los de construcción del de Pamplona-Aoiz-Sangüesa.

Una nota triste tenemos que traer a esta Memoria al participaros el fallecimiento del Consejero don Felipe Ortigosa (q.e.g.e.), inolvidable compañero a quien dedicamos un sentido recuerdo, y cuyo señor desde la fundación de la Sociedad, ha colaborado por el progreso y desarrollo de la misma.

A continuación consignamos el resultado obtenido en las diferentes secciones.

ELECTRICIDAD

Este negocio se desenvuelve normal y progresivamente, habiéndose obtenido un aumento apreciable en la recaudación, no obstante haberse generalizado el uso de la lámpara de filamento metálico que con su menor gasto que la de carbón, ha venido a favorecer considerablemente el servicio de alumbrado de los abonados produciendo en las Centrales menor consumo.

Tanto los servicios de éstas como los de líneas y redes han sido cuidadosamente atendidos y su conservación nada ha dejado que desear.

Con el Excmo. Ayuntamiento de Pamplona se llegó a un satisfactorio arreglo en las diferencias que existían respecto al plazo en que la Sociedad debería dar el alumbrado gratuito a varios focos de la Ciudad como compensación al aumento del período de tiempo por el que se habían cedido terrenos para el servicio del ferrocarril dentro de la población.

Por la cuenta de PÉRDIDAS Y GANANCIAS veréis que los beneficios alcanzan la suma **Pesetas 251.791,91**, con un aumento sobre el año anterior de **Pesetas 6.309,89**.

ELECTRICIDAD

DEBE
HABER

PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	<u>Pts</u>	<u>Cts</u>		<u>Pts</u>	<u>Cts</u>
Por insolvencias de alumbrado, motores y facturas en el año actual	513	76	Importe del fluido eléctrico suministrado durante el año.....	324.401	12
Gastos de la Central de Pamp	10.617	04	Beneficio obtenido en el material eléctrico vendido.....	1.460	69
Gastos de la Central de Artoz	7.853	88	Beneficio obtenido en instalaciones de Aoiz.....	23	57
Gastos de la Central de Aoiz	11.101	96	Alquiler del lavadero de Pamplona.....	2.199	96
Gastos en la conservación de líneas	14.201	42			
Alquileres, contribuciones y seguros	14.799	79			
Gastos generales.....	11.052	72			
Conservación de canales.....	6.152	86			
Beneficios obtenidos en esta Sección	<u>251.791</u>	<u>91</u>		—	—
	328.085	34		328.085	34

Vº. Bº

Pamplona 31 de Diciembre de 1915

El gerente

El contador de la Sociedad

Antonio O. de Retana

Miguel Blanco



MADERAS

La industria mueblera que en la primera época del año sufría notoria paralización, ha reaccionado favorablemente, siendo esta la causa de que tengamos una gran demanda del artículo, que no podemos servirlo conforme a nuestros deseos por la falta de vagones de la Compañía de los Caminos de hierro del Norte. A no haber mediado esta circunstancia desfavorable, los beneficios de esta sección hubieran sido más elevados.

A pesar de estas contrariedades, la cuenta de **PÉRDIDAS** y **GANANCIAS** da un beneficio de **Pesetas 374.304,02** acusando **Pesetas 16.040,23** de aumento sobre el ejercicio anterior.

MADERAS

DEBE
HABER

PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>		<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>
Importe de 5% sobre 16.750,60 pesetas a que ascienden los gastos de concesión.....	837	53	Importa la madera y leña elaboradas en el monte	423.638	90
Primerías materias en el monte.....	24.000	00	Beneficio obtenido en el transporte de 16.371,630 metros cúbicos de pino de abeto para "La Papelera Española"	59.279	61
Jornales satisfechos en el monte.....	43.779	47	Beneficio obtenido en el transporte de 246.575 metros cúbicos de pino de abeto, para los Sres. Erice y Aldaz	1.125	39
Comestibles gastados en el monte.....	19.493	87	Importe de la madera aserrada durante el año	905.434	71
Pensos para los animales en el monte...	8.167	30			
Lanzaderos, caminos y chozas.....	4.320	37			
Trabajos ejecutados por contrata.....	269.117	83			
Gastos generales en el monte.....	12.088	11			
Gastos de barranqueo.....	41.834	42			
Importe de la madera bruta ingresada en el Aserradero	297.070	74			
Personal administrativo del Aserradero...	5.3439	96			
Jornales satisfechos en el Aserradero...	86.784	99			
Accidentes, ingredientes y reparaciones...	10.104	28			
Contribuciones y seguros contra incendios	8.311	59			
Gastos generales en el Aserradero	27.067	88			
Transporte de la madera por ferrocarril	156.846	25			
Beneficios obtenidos en esta Sección...	374.304	02			
	<u>1.389.478</u>	<u>61</u>		<u>1.389.478</u>	<u>61</u>

Vº. Bº

Pamplona 31 de Diciembre de 1915

El gerente

EL CONTADOR DE LA SOCIEDAD

Antonio O. de Retana

Miguel Blanco



DESTILACIÓN

Las reformas y mejoras que lentamente han venido introduciéndose en las instalaciones de la fábrica, se han visto coronadas por el éxito en el ejercicio que nos ocupa, pues a la normalidad en el trabajo ha acompañado la mayor producción de los artículos que se obtienen y que por las circunstancias especiales que atravesamos han alcanzado precio mayor del normal.

Se han construido cuatro wagonetas más, para el servicio de las retortas: se ha adquirido un hogar "Godillot" con objeto de aprovechar mayor cantidad de virutas y aserrín procedentes del Aserradero: los cubiertos de las retortas y las vías para facilitar los transportes, han sido ampliados e introducido también otras mejoras que la experiencia ha aconsejado.

Habiendo observado que el personal técnico de la fábrica, era sumamente reducido para una industria complicada que trabaja día y noche sin otras paradas que las que exigen las reparaciones y limpieza, el Consejo acordó completarlo con un Ingeniero que tuviera el carácter de Subdirector. Previos los informes de rigor que fueron buenos, fue nombrado para el cargo, provisionalmente y por un periodo de seis meses, el señor don Francisco Figueras. Transcurridos éstos y habiendo demostrado dicho señor inteligencia e interés, se le confirmó en el cargo en propiedad.

La siguiente cuenta de PÉRDIDAS y GANANCIAS nos da a conocer el resultado de la Sección, con un beneficio de **Pesetas 271.058,99** habiéndose obtenido un aumento con relación al año anterior de **Pesetas 163.719,68**.

DESTILACIÓN

DEBE
HABER

PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>		<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>
Leña destilada.....	81.730	00	Importan los productos fabricados	648.216	26
Leña para combustible.....	36.359	60			
Cal viva consumida.....	6.635	54			
Acido sulfúrico consumido.....	28.930	14			
Personal técnico y administrativo.....	14.549	68			
Personal mecánico.....	59.238	23			
Comisiones, seguros y contribuciones	65.511	19			
Reparaciones.....	13.912	22			
Gastos generales.....	49.268	63			
Gastos de remesa	21.022	04			
Beneficios obtenidos en esta Sección	271.058	99			
	648.216	26		648.216	26

Vº. Bº

Pamplona 31 de Diciembre de 1915

El gerente

EL CONTADOR DE LA SOCIEDAD

Antonio O. de Retana

Miguel Blanco

FERROCARRIL

La explotación del ferrocarril se realiza con toda normalidad, si bien los beneficios han sufrido una pequeña baja por causas que ya las consignamos en esta Memoria.

Durante el año de 1915, además de las revisiones ordinarias del material móvil, se ha procedido a la renovación de algunas piezas de los automotores, desgastadas ya por el uso de los cuatro años que llevan de servicio, y que hasta éste no ha habido necesidad de llevarse a cabo.

Se ha aumentado el material móvil con dos vagones plataformas construidos por la casa Urcola Hermanos, de San Sebastián, habiéndose introducido en ellos algunas mejoras que la experiencia ha aconsejado.



En vía y obras, los gastos correspondientes a este ejercicio han sufrido un notable aumento debido en su mayor parte a los trabajos ejecutados en retirar las tierras caídas sobre la vía en los corrimientos producidos por los fuertes temporales del invierno pasado, y para quitar las que aún podían caer con posterioridad, a cuyo efecto se realizaron trabajos que han tenido gran eficacia. También se han pintado los puentes metálicos y se ha atendido debidamente a la conservación de los edificios de estaciones y almacenes.

Con el Estado hemos llegado a un acuerdo para efectuar el transporte de la correspondencia por nuestra línea en dos expediciones diarias conducidas por empleados ambulantes de Correos, habiéndose firmado el oportuno contrato que establece la reforma y consigna el precio del servicio. Para ello ha sido preciso transformar tres vagones convirtiéndolos en carruajes apropiados al objeto y furgón de equipajes, cuyos trabajos se han realizado con éxito completo en los talleres de la Sociedad.

La cuenta siguiente de PÉRDIDAS y GANANCIAS acusa un beneficio de **Pesetas 171.895,45** con una baja de **Pesetas 8.151,81** comparado con el año anterior.

FERROCARRIL

DEBE
HABER

PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>		<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>
Intervención.....	15.718	38	Por viajeros.....	271.813	40
Explotación y movimiento...	105.568	35	Por equipajes ...	1.604	19
Tracción y parte eléctrica ...	179.483	85	Por mensajerías ...	167.946	23
Vía y obras	74.698	87	Por ingresos varios ...	7.801	08
Inspección y otros ...	1.800	00			
Beneficios obtenidos en esta Sección	171.895	45			
	549.164	90		549.164	90
	549.164				

Vº. Bº
de 1915
El gerente
SOCIEDAD

Pamplona 31 de Diciembre

EL CONTADOR DE LA

Antonio O. de Retana
Miguel Blanco



SECCIÓN DE FERROCARRIL

Resumen general del ejercicio y de las diferencias con el del 1914

	En 1915		En 1914		Diferencia	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
A. -Ingresos del Tráfico....	549.164	90	553.194	40	- 4.029	50
B. - Gastos de Explotación.	377.269	45	373.147	14	+4.122	31
PRODUCTO NETO.....	<u>171.895</u>	<u>45</u>	<u>180.047</u>	<u>26</u>	<u>- 8151</u>	<u>81</u>

Los resultados que acabamos de consignar se hallan detallados en las explicaciones insertas a continuación:

INGRESOS DEL TRÁFICO

	En 1915		En 1914		Diferencia	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
A. - Por viajeros	271.813	40	268.055	88	+ 3.757	52
B. - Por equipajes	1.604	19	1.453	35	+ 150	84
C. - Por mensajerías	267.946	23	277.216	64	- 9.270	41
D. - Por varios	7.801	08	6.468	53	+ 1.332	55
TOTAL.....	<u>549.164</u>	<u>90</u>	<u>553.194</u>	<u>40</u>	<u>- 4.029</u>	<u>50</u>

El producto de viajeros se descompone en la forma siguiente:

	En 1915		En 1914		Diferencia	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Viajeros tranvía Norte.....	36.638	95	32.878	80	+ 3.760	15
Id. id. Huarte....	51.526	90	57.109	15	- 5.582	25
Id. en la línea general..	183.647	55	178.067	93	+5.579	62
TOTAL.....	<u>271.813</u>	<u>40</u>	<u>268.055</u>	<u>88</u>	<u>+ 3.757</u>	<u>52</u>

El producto por mensajerías se descompone del siguiente modo:

	En 1915		En 1914		Diferencia	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Por mercancías y varios....	267.946	23	277.216	64	- 9.270	41

Las mercancías que más han contribuido al tráfico han sido las maderas de construcción, trigos, harinas, carbones, abonos, etc.

El producto por varios corresponde a los transbordos, almacenajes, estadías de material y maniobras.

GASTOS DE EXPLOTACIÓN

	En 1915		En 1914		Diferencia	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Administración Central.....	15.718	38	19.489	11	-	3.770 73
Explotación y Movimiento.	105.568	35	106.751	23	-	1.182 88
Tracción y parte eléctrica..	179.483	85	181.436	11	-	1.952 26
Vía y Obras.....	74.698	87	63.670	69	+	11.028 18
Inspección e impuesto...	1.800	00	1.800	00	+	11.028 18
TOTAL.....	<u>377.269</u>	<u>45</u>	<u>373.147</u>	<u>14</u>	<u>+</u>	<u>4.122 31</u>

RESUMEN

	En 1915		En 1914		Diferencia	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Total de ingreso por kilómetro...	9.307	87	9.376	17	-	68 30
Total del gasto por kilómetro....	6.394	40	6.324	52	+	69 88
DIFERENCIA.....	<u>2.913</u>	<u>47</u>	<u>3.051</u>	<u>65</u>	<u>-</u>	<u>138 18</u>

Coeficiente de explotación en 1.914. 67,45 pesetas

Id. íd 1.915. 68,69 íd.

DIFERENCIA EN MÁS 1,24 pesetas

Os hemos dado cuenta en detalle de las diferentes Secciones y pasamos a formular la cuenta general de PÉRDIDAS Y GANANCIAS que da un beneficio líquido de **Pesetas 875.912,92** contra **Pesetas 688.030,67** del año anterior, existiendo una diferencia a favor de **Pesetas 187.882,67**.

GENERAL

DEBE
HABER

PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>		<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>
Gastos generales ocurridos	42.802	24	Beneficios obtenidos en la Sección de Maderas...	374.304	02
Intereses satisfecho	150.335	21	Beneficios obtenidos en la Sección de Destilación de maderas...	271.058	99
Beneficios obtenidos en el año actual...	875.912	92	Beneficios obtenidos en la Sección de Ferrocarril...	171.895	45
	—	—	Beneficios obtenidos en la Sección de Electricidad	251.791	91
	<u>1.069.050</u>	<u>37</u>		<u>1.069.050</u>	<u>37</u>

Vº. Bº
1915
El gerente
SOCIEDAD

Pamplona 31 de Diciembre de
EL CONTADOR DE LA

Antonio O. de Retana
Miguel Blanco

Teniendo en cuenta el resultado del ejercicio, os proponemos la siguiente:



DISTRIBUCIÓN DE BENEFICIOS

Remanente del año anterior.....	Ptas.	
49.429,37		
Importan los beneficios.....	Id.	
<u>875.912,92</u>		
	Total.....	Id.
925.342,92		
AMORTIZACIÓN DEL FERROCARRIL:		
1,01% sobre pesetas 5.527.551,04	Ptas.	55.828,26
AMORTIZACIÓN DE LAS OBRAS DE RÍO:		
3,33% sobre pesetas 424.646,99	Ptas.	<u>14.140,74</u>
<u>69.969,00</u>		Id.
		Id.
855.373,29		
AMORTIZACIONES.....	Id.	<u>100.000,00</u>
		Id.
755.373,29		
AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN:		
5% sobre pesetas 705.943,92	Ptas.	35.297,19
AL FONDO DE RESERVA:		
5% sobre pesetas 705.943,92	Ptas.	35.297,19
AL FONDO DE PREVISIÓN:		
2% sobre pesetas 705.943,92	Ptas.	14.118,87
ACCIONISTAS:		
6% sobre pesetas 7.000.000 contra cupón número 5	Ptas.	420.000,00
PARTIDA EXTRAORDINARIA:		
Para la cuenta de amortizaciones	Ptas.	100.000,00
REMANENTE	Ptas.	<u>150.660,04</u> Id.
<u>755.373,29</u>		

SITUACIÓN DE LA SOCIEDAD EN 31 DE DICIEMBRE DE 1915

ACTIVO
PASIVO

BALANCE GENERAL

	<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>		<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>
Caja-----	13.542	84	Capital.....	7.000.000	00
Bancos-----	1.922.764	20	Subvención.....	713.933	75
(Concesión del monte45.943,07			Obligaciones.....	2.000.000	00
Obras de río y depts. de la madera ..439.907,20			Cuentas de crédito.....	714.000	00
Montes	948.545	45	Diferentes acreedores...	1.698.596	77
Madera y leña (existencias) 473.026,63			Amortizaciones.....	300.000	00
Utensilios 49.698,55			Amortización del Ferrocarril...	203.328	85
Edificios, maquinaria, etc..... 244.589,26			Amortización de las obras del río	43.264	09
Maderas (existencias).....357.949,01			Fondo de reserva.....	75.668	85
Aserradero	675.878	27	Fondo de previsión.....	405.267	52
Utensilios9.595,40			Pérdidas y ganancias.....	925.342	29
Corresponsales63.733,60					
Edificios, maquinaria etc1.128.322,53					
Productos (existencias)55.636,60					
Destilación	1.290.016	06			
Utensilios y material de repuesto.53.193,09					
Corresponsales52.863,84					
Construcción e instalación.....5.527.551,04					
Ferrocarril	5.609.900	87			
Utensilios 81.240,93					
Tráfico pendiente de cobro.....1.108,90					
Edificios, maquinaria, etc3.023.523,45					
Electricidad	3.069.967	52			
Utensilios y material de repuesto.....19.608					
Recibos y facturas de Diciembre..... 26.835,55					

	<u>PESETAS</u>	<u>CTS</u>
Edificios, maquinaria, etc68.057,92		
Talleres	80.351,09	09
Materiales (existencias)5.261,64		
Utensilios7.031,53		
Almacén (existencias).....	74.088	41
Garantías.....	46.486	45
Constitución, instalación y mobiliario.....	47.518	44
Valores.....	15.000	00
Aportaciones.....	203.016	63
Diferentes deudores.....	82.325	89
	14.079.402	12



Vº. Bº
de 1915
El gerente
SOCIEDAD

Pamplona 31 de Diciembre
EL CONTADOR DE LA

Antonio O. de Retana
Miguel Blanco

Por terminar el plazo de vuestro mandato, corresponde cesar en sus cargos a los Consejeros señores don Severiano Blanco, don Serapio Huici y don Santiago Ortíz, que podréis reelegirlos o reemplazarlos por las personas que designéis.

La vacante producida por el fallecimiento del Consejero don Felipe Ortigosa, deberá ser cubierta por la persona que acordéis y durante un periodo de dos años.

Tal es la Memoria que sometemos a vuestra consideración para que la aprobéis o hagáis a ella los reparos que estiméis justos.

Pamplona 2 de marzo de 1916

El presidente, Domingo Elizondo. Vicepresidente, Severiano Blanco. Tesorero, Daniel Irujo. Serapio Huici. Santiago Ortíz. Eugenio Lizarraga, Vocal-Secretario.

La Junta General de accionistas, en sesión celebrada el día 15 de marzo de 1916, aprobó la precedente Memoria y cuanto en la misma se propone, acordando nombrar escrutadores para firmar el acta de la Junta General y Síndicos Inspectores para la revisión y aprobación de las cuentas del ejercicio de 1915 a los señores accionistas don Miguel Erviti y don Valentín Ros.

Por unanimidad fueron reelegidos los Consejeros don Severiano Blanco, don Serapio Huici y don Santiago Ortíz, y para cubrir la vacante ocurrida por fallecimiento de don Felipe Ortigosa, la Junta General nombró a don Sotero Aranguren y Usieto, hasta la renovación de 1918, que es cuando hubiera terminado el mandato de aquél.

PROYECTO DE ENLACE DE LAS VÍAS DE LOS FERROCARRILES DE PAMPLONA A SAN SEBASTIAN Y DE “EL IRATI”. CONJUNTO DE SIETE CARTAS. (1917)

CARTA Nº 1

La operaciones de trasbordo de los vagones de la Sociedad El Irati a los de la compañía de los ferrocarriles de Pamplona a San Sebastián se efectúan actualmente de un modo provisional utilizando las vías de viajeros que en la estación Pamplona-Norte tienen ambas Compañías; pero es claro que en cuanto se abra, al servicio público la nueva estación es preciso desistir de ello y efectuar en un lugar apropiado dichas operaciones. Próxima a tener lugar la apertura al servicio público de, dicha estación, en la parte correspondiente a “El Irati” se proyecta el enlace representado en el adjunto plano a fin de poder llevar los vagones de “El Irati” a la estación de Pamplona- empalme de la Compañía de Pamplona a San Sebastián y efectuar el trasbordo en las vías de esta última. El enlace se efectuará por medio de dos cambios normales uno de cada Compañía e irá provisto de línea aérea a fin de que los motores de Irati dejen los vagones en la vía de Pamplona a San Sebastián de donde los llevaran a la estación de Empalme las locomotoras de ésta última.

Pamplona 27 de Abril de 1917

Aprobado por orden de esta fecha
Barcelona 29 de Septiembre 1917

CARTA Nº 2

**FERROCARRIL ELÉCTRICO
DE
PAMPLONA-AOIZ-SANGÜESA**

PROYECTO DE ENLACE DE LAS VÍAS DE LOS FERROCARRILES DE “PAMPLONA A SAN SEBASTIAN” Y DE “EL IRATI”

**“EL IRATI”
SOCIEDAD ANÓNIMA
PAMPLONA**



Próximas a terminarse en lo que afecta a esta Sociedad, las obras para el servicio combinado de viajero y gran velocidad en el Norte, se hace indispensable el enlace de vías entre los ferrocarriles de Pamplona a San Sebastián y “El Irati” para el trasbordo de vallas destinadas a “La Papelera Española” que hoy se hace provisionalmente en las vías que ambas compañías tienen para el combinado de viajeros y gran velocidad; y a fin de atender a esa necesidad, hemos hecho el proyecto que con la conformidad consignada en el mismo por la Sociedad Minera Guipuzcoana, nos es grato remitir a V.S. siendo adjuntos cinco ejemplares del mismo a los que acompaña igual número de memorias, rogándole se digne autorizar la realización de la mencionada obra.

Dios guarde a V.S. muchos años
Pamplona 10 de mayo de 1917
Por la Sociedad Anónima “El Irati”
El Gerente

CARTA Nº 3

“EL IRATI”
SOCIEDAD ANÓNIMA
PAMPLONA

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Dirección: L. nº 17 / Madrid, 3 de agosto de 1917.

Sr. Gerente de la Sociedad anónima “El Irati”. Pamplona.

Muy Sr. mío:

Doy respuesta a su atenta carta de 4 del pasado Mayo, relativa al proyecto presentado por esa Sociedad sobre ampliación de las actuales instalaciones de transbordo de mercancías en la estación de ese punto, manifestando a V. que no es posible acceder a lo que desea, pues llevaría consigo inconvenientes para la libre circulación en nuestro patio de viajeros y el camino de acceso a los muelles con el estacionamiento de vagones y mercancías; llamando la atención de esa Sociedad sobre el hecho de que las instalaciones actuales de mercancías ocupan terrenos de esta Compañía de modo anormal, sin que se pague arriendo de terrenos, ni cantidad alguna por la conservación de patios, caminos y zonas inmediatas.

Por el Director de la Compañía y el Subdirector, Javier Sanz.

Por la Sociedad Anónima “El Irati”
El Gerente

CARTA Nº 4



COMPAÑÍA
DE LOS
CAMINOS DE HIERRO
DEL
NORTE DE ESPAÑA
DIRECCIÓN

Ilmo. Sr.;

Contestando a su attº oficio nº 1836, de fecha 24 de Mayo último, con el cual me remitía un proyecto de enlace de las vías de los ferrocarriles de Pamplona a San Sebastián y del Irati, que devuelvo adjunto, tengo la honra de informar a V.S. que tratándose de un enlace entre dos Compañías extrañas a la nuestra, y no afectando a ninguna de nuestras instalaciones, esta Dirección no ve inconveniente, por lo que a ella se refiere, en que se autorice dicho enlace.

Dios guarde a V.S. muchos años
Madrid 24 de Agosto 1917
El Director de la Compañía

CARTA Nº 5

“EL IRATI”
SOCIEDAD ANÓNIMA
PAMPLONA

Pendiente de la resolución de V.S. nuestro proyecto de instalaciones para el servicio combinado de mercancías en el Norte que tuvimos el honor de someter a la Jefatura de su digno cargo en 4 de Mayo último, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España nos manifiesta los inconvenientes que a su juicio existen para la ampliación proyectada según verá V.S. por la carta cuya copia tenemos el honor de acompañar, rogándole se sirva manifestarnos lo que proceda, en vista de no aceptarse por la indicada Compañía el mencionado proyecto.

Dios guarde a V.S. muchos años
Pamplona 28 de Agosto de 1917
Por la Sociedad Anónima “El Irati”
El Gerente

CARTA Nº 6

OBRAS PÚBLICAS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA



DE
FERROCARRILES
2ª DIVISIÓN

Al devolver a V.S. el proyecto de enlace de las vías de los ferrocarriles de Pamplona a San Sebastián y el Irati, en la estación de Pamplona Norte, he de manifestar a V.S. que no hay inconveniente alguno en su aprobación, y que según el oficio adjunto de la Compañía del Norte por su parte no pone inconveniente alguno por no afectarle en lo más mínimo, a fueron de rectas dicha vía enclavada en la estación del Norte.

Dios guarde a V.S. muchos años
Zaragoza 17 de septiembre 1917
D. Ingeniero de la 4ª Demarcación
Juan

CARTA Nº 7

COMPAÑÍA
DE LOS
CAMINOS DE HIERRO
DEL
NORTE DE ESPAÑA
DIRECCIÓN

Tengo la honra de contestar a su atento oficio T. nº 1680 de fecha 11 de Mayo último, recordado con fecha 12 del actual, devolviendo a V.S. al propio tiempo el ejemplar del proyecto de emplazamiento de las instalaciones para el servicio combinado de mercancías en Pamplona estudiado por la Compañía concesionaria del ferrocarril de Pamplona a Sangüesa.

Los graves inconvenientes que para el servicio presenta la solución estudiada y la necesidad de examinar este proyecto con la mayor atención, para estudiar la posibilidad de remediarlos, ha dado lugar al retraso en la contestación que se sirve V.S. recordar en el oficio últimamente citado.

En la actualidad tiene la Compañía concesionaria del ferrocarril de Pamplona a Sangüesa, para el servicio combinado de pequeña velocidad, la vía de enlace y un desvío situado en lo que anteriormente fue andén y en parte de carretera de acceso a los muelles de mercancías de la estación del Norte, dejando libre una faja de carretera más estrecha que la primitiva, y para el servicio público de peatones el andén del lado opuesto. La aguja del desvío se halla situada al final del patio de viajeros, y, una parte de este patio y un gran trozo de la carretera de acceso se han convertido en patio para el servicio de la Sociedad concesionaria del ferrocarril de Pamplona a Sangüesa, pudiendo observarse que hay allí constantemente piezas de madera, bocoyes y mercancías varias, esparcidas en el suelo esperando el transbordo.

La nueva disposición de vías hace retroceder la aguja hasta situarla dentro del mismo patio de viajeros, para hacer arrancar con ella la vía muerta



destinada a depositar el material de la Sociedad, con lo cual se comprende fácilmente han de aumentar los inconvenientes para la libre circulación, a causa del estacionamiento de vagones y mercancías en dicho patio. Por otra parte, es desplazamiento de la carretera en sentido lateral obligaría a renunciar al único andén que queda hoy para el público, con la tala de todo el arbolado, quedando solo para los peatones una faja de 1,50 metros de anchura, porque el andén señalado en el plano con cuatro metros de anchura, inmediato a las edificaciones, se interrumpe después en un gran trozo por la saliente de la tapia de una parcela de propiedad particular.

Se observa también en el proyecto presentado que la valla de cierre de la estación solo quedará a 1,78 metros del carril (en el plano se señala la cota 2,65 a partir del eje de la vía).

28

VALORACIÓN DE LA FINCA QUE “EL IRATI” POSEE EN ARGARAY, EMPLEADA PARA COCHERAS DEL FERROCARRIL. (5 de febrero de 1917).

Cochera del Irati

Valoración

Número de unidades		Designación	Precio por Unidad Pesetas Cetms.		Totales Pesetas Cetms.	
143	360	Metros cuadrados de cimientos	12	00	1720	32
304	96	Id. de media asta	7	00	9134	72
344	00	Id. de cubierta	9	00	12096	00
95	00	Id. de puertas grandes	10	00	950	00
27	54	Id. de entablado de ζ	6	00	165	24
25	20	Id. de puertas de servicio	17	00	428	40
75	00	Id. de ventanas	17	00	1275	00
168	00	Metros lineales de asca de zinc	4	00	840	00
42	00	Id. de bajadas	3	50	147	00
24	00	Id. de tubos de hierro	3	00	72	00

TOTAL..... 30223

24

Pamplona 5 febrero 1917



SOLICITUD DEL ALCALDE DE PAMPLONA AL REGISTRADOR DE LA PROPIEDAD PARA QUE CERTIFIQUE LA PROPIEDAD DE LA FINCA UBICADA EN EL PARAJE PAMPLONÉS DE ARGARAY EN LA QUE LA SOCIEDAD “EL IRATI” TIENE INSTALADAS SUS COCHERAS, Y RESPUESTA DEL REGISTRADOR DE LA PROPIEDAD. (31 de mayo y 21 de junio de 1917).

SR. REGISTRADOR DE LA PROPIEDAD DE PAMPLONA.

DON MANUEL NEGRILLOS GOICOECHEA, mayor de edad, Alcalde Constitucional de esta Capital, a V.S. respetuosamente expone:

Que por Real Decreto del Ministerio de la Gobernación de 5 de Julio último publicado en la Gaceta de Madrid de 7 del indicado mes, se declaró subsistente la autorización que por Real Decreto de 5 de Marzo de 1912 se concedió a ésta Ciudad para aplicar la Ley de 18 de Marzo de 1895 y su Reglamento, a fin de realizar las obras de reforma y saneamiento de esta Ciudad, debiendo en su consecuencia este Ayuntamiento proceder al estudio y formación del oportuno proyecto que deberá presentar a dicho Ministerio en el término de un año; y con objeto de unirla al oportuno expediente precisa la certificación a que se refiere el artículo 18 de la citada Ley y los concordantes del Reglamento para su aplicación de 15 de Diciembre de 1896; y por tanto

SUPLICO a V.S. se sirva expedir la certificación a que hace referencia la mencionada Ley y Reglamento con relación a los libros del Registro de la Propiedad de su digno cargo y respecto de la finca siguiente, situada en el término de Argaray de esta ciudad.

Una pieza de las que dá a El Irati de 108 áreas, o sea 12 robadas, linda por Norte con otra de Don Enrique Ansaldo y carretera, por Sur con otra de Doña Dolores Elio y A. Munárriz, por Este con camino y por Oeste con otra de Don Crisóstomo Beunza. Dicha finca se halla inscrita en el tomo 2.065 folio 3.

La referida certificación ha de ser en relación y ha de comprender el tiempo de treinta años anteriores al de la fecha de la presente instancia, haciendo constar en ella el nombre del propietario, o del poseedor del inmueble, el título por virtud del cual tiene aquel derecho, el precio en que lo adquirió o le fue adjudicado, la fecha de la respectiva anotación o inscripción, el valor con que por ella figura, los conceptos constitutivos de este valor, las cargas que le afectan y los derechos que le favorecen, haciendo notar todas las circunstancias que los acompañen, definan y determinen claramente.

Dios guarde a V.S. muchos años
Pamplona 31 de Mayo de 1917

Manuel Negrillos



Don Mariano Gaité Heredia, Registrador de la propiedad en el partido judicial de Pamplona

Certifico: Que en vista de la solicitud precedente he examinado los libros del archivo de mi cargo y de ellos no resulta que la finca descrita en dicha solicitud se halle inscrita a tenor de persona alguna al menos con la descripción con que en la misma aparece; pero consigno que en el tomo y folio que se expresarán resulta inscrita una finca que por coincidir en algunos extremos con la de que se trata, pudiera ser la misma, siendo su descripción la siguiente: Pieza sita en jurisdicción de esta Ciudad, en el término de Argaray, a la parte Sur de la carretera o sea al lado derecho marchando de Pamplona a Villava; mide una extensión superficial de una hectárea, dos áreas y cuatro centiáreas equivalentes a once robadas, cinco almutadas y setenta y cinco centésimas de almutadas, afronta por Monte con carretera de Pamplona a Francia, por Sur a la de los herederos de don Antonio Bermea, por Oriente a la de don Juan Elío y por Poniente a la del Marqués de Rozalejo. La Sociedad anónima "El Irati", domiciliada en Pamplona, a cuyo favor aparece inscrita dicha finca, la adquirió por compra de doña Isidra Nagore y Cuello, vecina de Pamplona, en el precio de once mil trescientas cincuenta y seis pesetas y veinticinco céntimos, que aparece pagado en el acto, mediante escritura otorgada en Pamplona a veintidós de abril de mil novecientos nueve, ante el Notario don Salvador Echaide y Belarra y que fue inscrita en trece de agosto de mil novecientos nueve, en el tomo dos mil sesenta y cinco del archivo, libro ciento siete del Ayuntamiento de esta Ciudad, al folio tres, finca número tres mil ochocientos diez y siete, inscripción primera.

La finca de que se trata, no resulta gravada con carga alguna.

Y para que conste, expido la presente en Pamplona a veinte y uno de junio de mil novecientos diez y siete

Mariano Gaité

(Documento validado por el sello del Registro de la Propiedad de Pamplona)

30

CERTIFICACIÓN DE PROPIEDAD DE LA FINCA QUE "EL IRATI" TIENE EN EL PARAJE PAMPLONÉS DE ARGARAY, EXPEDIDA POR EL AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA. (12 de junio de 1917).

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL
DE
PAMPLONA



DON MIGUEL SAN JULIAN Y ZOZAYA

Doctor en Derecho Civil y Canónico, Secretario del Excelentísimo Ayuntamiento Constitucional de Pamplona.

CERTIFICO: Que los datos suministrados por el Oficial del Negociado de Catastro de este Municipio resulta que *la Sociedad "El Irati"* figura en el mismo como dueño de una finca rústica pieza en el término de *Argaray* cuya cabida es de *1 hectáreas 2 áreas y 04 centiáreas* equivalentes a *11 robadas y 8 almutadas* correspondiéndole en el

	Clases	Valor sobre el 5 por 100 Pesetas Cts	Imponible O renta Pesetas Cts	Cuota anual Contributiva Pesetas Cts
Año 1907 a 1915 inclusive	1ª	Esta finca se halla destinada a		
1916	1ª	cocheras del ferrocarril etc.		
1917	1ª	hallándose sin capitalización en el catastro		

Y a los efectos del artículo 18 de la Ley de 18 de Marzo de 1895 de orden del Sr. Alcalde y con su visto bueno expido la presente en Pamplona a *doce* de *Junio* de mil novecientos diecisiete.

Vº. Bº.

El Alcalde acctal.
Julio Gascual

31

TASACIÓN POR PARTE DEL ARQUITECTO MUNICIPAL DE PAMPLONA DE LA FINCA QUE POSEE "EL IRATI" EN ARGARAY EN LA QUE SE UBICAN LAS COCHERAS DEL FERROCARRIL. (19 de junio de 1917).

Ayuntamiento de Pamplona

D. Serapio Esparza y San Julian,
arquitecto del municipio

DIRECCIÓN DE OBRAS

Certifico: que por indicación del Excmo. Ayuntamiento he procedido para hacer la tasación de un edificio que tiene la Sociedad “ El Irati” en el término denominado “Argaray”, en la jurisdicción de Pamplona, al levantamiento del plano para mejor apreciar el valor del inmueble.

El edificio de cocheras son de construcción de media hasta con pilares, armadura de madera, parecillas, y sobre estas listón para apoyo de la teja plana.

Dada la edificación se compone solamente de planta baja.

La parte ocupada por la construcción es de mil ciento treinta y un metros cuadrados y cincuenta y dos decímetros cuadrados.

En consideración al estado de conservación, clase de material de que se compone certifico el valor de los edificios destinados a cocheras de la Sociedad “El Irati” situados en el término de “Argaray” de esta ciudad es treinta mil doscientas veintitrés pesetas veinticuatro céntimos.

Declaro haber procedido en todas las operaciones conforme con mi ¿¿?? saber y entender y para que pueda constar lo firmo en Pamplona a diez y nueve de junio de mil novecientos diez y siete.

Serapio Esparza

32

ANUNCIO DE EXPROPIACIÓN DE UNA PARTE DE LA FINCA QUE POSEE “EL IRATI” EN EL PARAJE PAMPLONES DE ARGARAY. (24 de junio de 1917).

Provincia de Navarra

Término municipal de PAMPLONA

Proyecto de ensanche
Tasaciones periciales

Paraje de ARGARAY

FINCA NUM. 26

Don José Sáinz Castillo, D. Miguel Gortari Errea y Don Daniel Nagore Nagore, ingenieros Agrónomos, nombrados por el M.I. Ayuntamiento de Pamplona, en cumplimiento del artículo 33 del Reglamento de 15 de Diciembre de 1896 (vigente para la aplicación de la ley de 18 de Marzo de 1895, sobre saneamiento y mejora inferior de grandes poblaciones) para efectuar la peritación y tasación de las fincas rústicas, comprendidas en la zona de ensanche concedido a dicha ciudad por la ley de 7 de Enero de 1915.

CERTIFICAN: Que a D. *El Irati* con motivo de la ejecución del proyecto a que se refiere este expediente, debe expropiársele una extensión de 101 áreas y 20 centiáreas de una finca rústica cuya capacidad total es de 10120 metros cuadrados, que está situada en el paraje denominado *Argaray*



del término municipal y partido judicial de Pamplona y que figura con el número 26 entre las representadas y numeradas en el plano parcelario de las fincas a expropiar que va unido al expediente.

La finca de que se trata está clasificada como de 1ª clase, se halla destinada al cultivo agrícola, según la alternativa corriente en la comarca y tiene por límites:

Al Norte	<i>D. Enrique Ansaldo y carretera</i>
Al Sur	<i>Dª Dolores Elio y A. Munárriz</i>
Al Este	<i>Camino</i>
Al Oeste	<i>D. Crisóstomo Beunza</i>

Su riqueza imponible deducida de los datos oficiales obtenidos está representada para cada área, por la cantidad de “ pesetas y 74 céntimos; su producto en renta por área y año, según los contratos de arriendo que rigen en la localidad es de pesetas y céntimos y el valor de la misma según la apreciación económica hecha en el lugar correspondiente es de “ pesetas y “ céntimos por área y año.

La cuota de contribución que corresponde a la zona a expropiar, según los últimos repartos, deducida de la consideración de los tipos de gravamen y de la riqueza imponible que cada área representa, tiene por valor “ pesetas y 8 céntimos, y la contribución total que por toda la finca se paga anualmente, asciende en la actualidad a 8 pesetas y 19 céntimos.

La expropiación interesa a la finca en *totalidad* y la forma que afecta la parte no expropiada es “ representando su capacidad con respecto a la total en un “ por ciento.

Y habiendo calculado el valor en renta y venta de la superficie que ha de expropiarse, así como todo cuanto la Ley y Reglamento previenen, debe tenerse en cuenta para su valoración, incluso el 3 por ciento como precio de afectación, conceptúan los peritos que suscriben puede ofrecerse al propietario por la adquisición del inmueble y demás que va expresado la cantidad de *Treinta y cinco mil trescientas setenta y seis pesetas con setenta y un céntimos*
Pamplona a 24 de Junio de 1917

José Sainz

Miguel Gortari

Daniel Nagore

33

ESCRITO DE “EL IRATI S.A.” DIRIGIDA AL ALCALDE DE PAMPLONA QUEJÁNDOSE DE LA ANUNCIADA EXPROPIACIÓN DE LOS TERRENOS EN LOS QUE ESTÁN LAS COCHERAS. (30 de septiembre de 1917).

Exc. Sr.



La Sociedad Anónima “El Irati” concesionaria del ferrocarril eléctrico de Pamplona -Aoiz- Sangüesa, conforme a la Ley de 26 de Marzo y mediante Real orden de 27 de Julio de 1908, a V.E. acude respetuosamente exponiendo:

Que obtenida la concesión sin garantía de interés por el Estado, pero con las demás que otorgan la de obras públicas, la general de ferro-carriles y la de Policía de 23 de Noviembre de 1877, no podía sospechar siquiera que aun hallándose como se hallan terrenos destinados al servicio del ferrocarril, comprendidos en la zona del ensanche proyectado por el Exmo. Ayuntamiento de la capital, se les incluyera para la expropiación en el plano del indicado ensanche.

Pero con gran sorpresa recibe el día 24 del actual una comunicación de V.E. fecha 22, en la que le requiere a que en el plazo de 15 días se declare o no conforme con la tasación que se ha hecho de la finca que posee en el término de Argaray y aparece en el Boletín Oficial correspondiente al día 21 del que cursa.

Dos aspectos, de verdadera importancia ambos, ofrece el asunto planteado por el Exmo. Ayuntamiento de Pamplona, que ofrecemos a la consideración y al recto criterio de V.E.

El primero, de carácter legal, a nuestro juicio no da lugar a duda, acerca de la improcedencia de la pretendida expropiación.

En efecto; los ferrocarriles y sus dependencias, por el servicio que prestan, tienen el carácter de públicos, y declarados por ministerio de la ley de utilidad pública, gozan del indiscutible derecho de expropiación, resultando que de aceptar el criterio de la corporación municipal de Pamplona, vendría esta a ser expropiante de una propiedad y de unas obras que como dependencia del ferro-carril, cuyo concesionario tiene derecho reconocido a la expropiación; y claro es, que sin que nosotros pretendamos negar la eficacia de las disposiciones de la ley de 15 de Diciembre de 1915, precisa reconocer que esta no alcanza a anular el derecho de “El Irati” a que sus instalaciones se respeten, por que se han levantado al amparo de otras leyes; por su prioridad, por su carácter y por su utilidad.

Tampoco sería discutible el derecho legal de “El Irati” aun en el supuesto, que solo hipotéticamente señalamos, de que fuera incompatible su existencia con el proyecto de saneamiento y ensanche de la capital que tiene todas las simpatías de la Sociedad reclamante; pero prescindimos de alegar para demostrarlo, ya que es innegable no existe ni puede existir antagonismo; basta una buena voluntad para evitarlo, y puesto que sería oneroso para el Ayuntamiento destruirlo lo que tanto ha costado e imposible o muy difícil llevar a otro punto, ya que el ferrocarril tiene su trazado y su variación exigiría expropiaciones de terrenos que ahora el Ayuntamiento proyecta expropiar, ocasionando cuantiosos gastos que al municipio habían de afectar, y como resultado final, la variación del plano del ensanche, natural, lógico y conveniente encontramos y V.E. así seguramente apreciará, que desistiendo la corporación municipal de expropiar lo que legalmente no es expropiable modifique el plano que ha sometido a la aprobación superior, de forma que las instalaciones de “El Irati”, tan necesarias para el ferro-carril de que es concesionaria la Sociedad, no entren en la expropiación, por ser tal procedimiento el único conveniente bajo todos los aspectos.

Aparte de estos razonamientos, creemos oportuno hacer constar que como la concesión del ferrocarril se nos hizo por 99 años y al finalizar el plazo debe revertir al Estado, teniendo nosotros únicamente el usufructo de las obras o su explotación por ese periodo, necesaria sería la intervención del Estado para hacer modificaciones que a nosotros no nos sería dado aceptar, aun en la hipótesis de que no existieran los inconvenientes apuntados.

Y si entramos en la tasación que se ha hecho, se encuentra un error tan saliente, que suponiendo que la expropiación pudiera realizarse, habría necesidad de rectificar la valoración de 35.736,71 pesetas, dada ya que ésta es insignificante para el valor real de los terrenos, edificaciones e instalaciones, y si agregamos, como es forzoso incluir para la reedificación y traslado de los servicios existentes, el aumento considerable de las materiales y de la mano de obra, así como de los terrenos, pues todo habría que apreciar e indemnizar, tendremos como consecuencia innegable, que la expropiación de nuestros servicios de cocheras y talleres, con las instalaciones de vías existentes, alcanzaría una suma de tal importancia, que en términos de defensa puede estimarse como irrisoria la consignada en el ¿? con que se figura en el edicto bajo el Nº 27 del epígrafe “Fincas rústicas”

Por todas estas consideraciones, la Sociedad hace constar ante V.E.:

1º.- Que tratándose de dependencia de un ferrocarril cuya concesión le fue otorgada con arreglo a las leyes, no pueden ser objeto de expropiación por el hecho de encontrarse dentro del perímetro señalado en el proyecto de saneamiento y ensanche de la capital que tramita el Exmo. Ayuntamiento pues hallándose las obras e instalaciones ejecutadas al amparo de una concesión otorgada con arreglo a las leyes al principio citadas, no puede privársele de ese derecho, ya que tampoco hay incompatibilidad entre el mantenimiento de las obras de utilidad pública realizadas y el ensanche proyectado.

2º.- Que aun en el supuesto de que pudiera tener lugar la expropiación, no cabe aceptar la tasación por ser notoriamente inadecuada al valor de los terrenos, vías e instalaciones y edificaciones, según llegado el caso se demostraría , y

3º.- Que habiéndose hecho la concesión del ferrocarril mediante una ley, teniendo carácter de servicio público y debiendo revertir al Estado a los 99 años, no puede prosperar el proyecto de expropiación en lo que hace a “El Irati” sin que se de intervención al Ministerio de Fomento, a quien entendemos compete resolver acerca de obras de ferro-carriles, y conceder o negar expropiaciones de obras que de él directamente dependen.

Pamplona 30 de Septiembre de 1917

Por la Sociedad Anónima “El Irati”

El Gerente

(Firma ilegible)



COMUNICACIÓN DEL GOBIERNO CIVIL AL AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA EN LA QUE LE MANIFIESTA QUE “EL IRATI S.A.” NO ESTA CONFORME CON LA TASACIÓN QUE SE HA HECHO DE LA FINCA DE ARGARAY. (20 de octubre de 1917).

GOBIERNO CIVIL
de la Provincia de Navarra
Negociado
Núm. 687

A los efectos del art. 53 del Reglamento de 15 de Diciembre de 1896, adjunto remito a V.S. la oportuna pieza separada, con antecedentes y escrito de *la Sociedad El Irati* propietaria de la finca *rústica* nº 26 del término de *Argaray* que ese Ayuntamiento trata de expropiar para el Ensanche de esta ciudad, manifestando no se halla conforme con la tasación de aquella, publicada en “Boletín Oficial” correspondiente al día 21 de Septiembre último.

Dios guarde a V.S. muchos
Pamplona 20 de Octubre de 1917

(Firma ilegible)

M.I. Sr. Alcalde de esta Capital

TARIFA ESPECIAL DE GRAN VELOCIDAD Nº 30 PARA EL TRANSPORTE DE ENCARGOS Y PEQUEÑOS PAQUETES DEL FERROCARRIL ELÉCTRICO DE PAMPLONA A AOIZ Y SANGÜESA, VIGENTES A PARTIR DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 1917. (21 de noviembre de 1917).

(Antigua Tarifa especial núm. 1 de g. v., aplicable desde el 21 de Noviembre de 1917 y sustituida por la presente)

El precio del transporte se cobrará con arreglo al baremo siguiente:

Kms.	PESO EN KILOGRAMOS						
	De 0 a 5	De 5 a 10	De 10 a 15	De 15 a 20	De 20 a 25	De 25 a 30	Mas de 30
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Cada 10 Pesetas
1							0,010
2							0,020
3						0,25	0,030
4					0,25		0,040
5							0,050
6				0,25			0,060
7							0,070
8			0,25				0,080
9						0,270	0,090
10						0,300	0,100
11		0,25			0,275	0,330	0,110
12					0,300	0,360	0,120
13				0,260	0,325	0,390	0,130
14				0,280	0,350	0,420	0,140
15	0,25			0,300	0,375	0,450	0,150
16				0,320	0,400	0,480	0,160
17			0,255	0,340	0,425	0,510	0,170
18			0,270	0,360	0,450	0,540	0,180
19			0,285	0,380	0,475	0,570	0,190
20			0,300	0,400	0,500	0,600	0,200
21			0,315	0,420	0,525	0,630	0,210
22			0,330	0,440	0,550	0,660	0,220
23			0,345	0,460	0,575	0,690	0,230
24			0,360	0,480	0,600	0,720	0,240
25			0,375	0,500	0,625	0,750	0,250
26		0,260	0,390	0,520	0,650	0,780	0,260
27		0,270	0,405	0,540	0,675	0,810	0,270
28		0,280	0,420	0,560	0,700	0,840	0,280
29		0,290	0,435	0,580	0,725	0,870	0,290
30		0,300	0,450	0,600	0,750	0,900	0,300
31		0,310	0,465	0,620	0,775	0,930	0,310
32		0,320	0,480	0,640	0,800	0,960	0,320
33		0,330	0,495	0,660	0,825	0,990	0,330
34		0,340	0,510	0,680	0,850	1,020	0,340
35		0,350	0,525	0,700	0,875	1,050	0,350
36		0,360	0,540	0,720	0,900	1,080	0,360
37		0,370	0,555	0,740	0,925	1,110	0,370
38		0,380	0,570	0,760	0,950	1,140	0,380
39		0,390	0,585	0,780	0,975	1,170	0,390
40	0,25	0,400	0,600	0,800	1,000	1,200	0,400
41		0,410	0,615	0,820	1,025	1,230	0,410
42		0,420	0,630	0,840	1,050	1,260	0,420
43		0,430	0,645	0,860	1,075	1,290	0,430
44		0,440	0,660	0,880	1,100	1,320	0,440

45		0,450	0,675	0,900	1,125	1,350	0,450
46		0,460	0,690	0,920	1,150	1,380	0,460
47		0,470	0,705	0,940	1,175	1,410	0,470
48		0,480	0,720	0,960	1,200	1,440	0,480
49		0,490	0,735	0,980	1,225	1,470	0,490
50		0,500	0,750	1,000	1,250	1,500	0,500
51	0,255	0,510	0,765	1,020	1,275	1,530	0,510
52	0,260	0,520	0,780	1,040	1,300	1,560	0,520
53	0,265	0,530	0,795	1,060	1,325	1,590	0,530
54	0,270	0,540	0,810	1,080	1,350	1,620	0,540
55	0,275	0,550	0,825	1,100	1,375	1,650	0,50
56	0,280	0,560	0,840	1,120	1,400	1,680	0,560

El mínimo de percepción cualquiera que sea el recorrido será de 0,25 pesetas por expedición

CONDICIONES DE APLICACIÓN

- 1^a- Se entienden por encargos todos los bultos sueltos que sin estar sujetos a la declaración de su contenido requieren un cuidado especial y se transportan con la velocidad de los viajeros.
- 2^a- El transporte de los encargos se efectuará presentando el remitente una nota de expedición firmada, indicando:
 Primero: El nombre, apellido y señas del domicilio del remitente.
 Segundo: El día y hora en que se factura.
 Tercero: El nombre, apellido y señas del domicilio del consignatario, a no ser que la remesa halla de entregarse al portador del talón.
 Cuarto: El punto de destino.
 Quinto: El peso de la expedición.
 Sexto: Las marcas y número de cada bulto que sirvan para distinguirlos.
- 3^a Aún cuando no es obligatoria la declaración del contenido de los bultos, cuando algún remitente crea conveniente prescindir de esta facultad y consignar en la nota a que hace referencia la anterior condición los objetos de que consten los envíos, la estación admitirá la expedición por la presente tarifa siempre que en la declaración lo pida así el interesado, a no ser que los objetos declarados correspondan a alguna de las excepciones marcadas en la condición 4^a.
- 4^a No pueden aceptarse como encargos:
 Primero: El metálico y valores, comprendiéndose bajo esta denominación las acciones industriales, las blondas y encajes, los billetes de Banco, coral en bruto o labrado, los cupones, los diamantes en bruto o tallado, las joyas, letras de comercio, monedas de oro o de plata, las obligaciones, los objetos de arte, los objetos de poco peso y mucha estimación, el oro

en bruto o labrado, el papel sellado, las perlas, piedras finas o preciosas en bruto o labradas, la pedrería, el plaqué de oro y plata, la plata en bruto o labrada, el platino, los polvos y pepitas de oro, los relojes de oro y plata, los títulos de la Deuda Pública, los valores y documentos de crédito.

Segundo: Las materias inflamables o explosivas, las armas de fuego, a no hacer constar el remitente, en un reconocimiento previo, que se hallan descargadas, los cartuchos, proyectiles cargados y en general todos los objetos en cuya fabricación entran materias explosivas.

Tercero: Los comestibles.

5ª Serán admitidos, mediante la aplicación de esta tarifa, los animales pequeños que se presenten convenientemente embalados, tales como gatos, conejos, monos, ardillas, aves de recreo, peces, etc. Las peceras en que estos últimos se encuentren deberán hallarse convenientemente embaladas.

La Sociedad no se encarga en ningún caso de la alimentación de estos animales, ni acepta responsabilidad alguna en estos transportes.

6ª A no preceder el pago al contado no serán expedidos los encargos cuyo valor a juicio del Jefe de Estación no representen por lo menos el duplo del precio del transporte.

7ª Cuando el remitente entregue varios bultos de encargos dirigidos al mismo consignatario, el precio de la tarifa se aplicará al peso de todos los bultos reunidos, aunque vayan embalados separadamente.

No disfrutarán de este beneficio las empresas de mensajerías y otros intermediarios de transportes a no ser que los objetos por ellas remitidos estén embalados en un solo bulto.

8ª Cuando la Sociedad por la presente tarifa reciba los objetos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad entregándolos en la misma forma y con los sellos intactos al remitente o a su consignatario.

9ª La entrega de los encargos se verificará en la estación de destino.

10ª Todas las demás condiciones de garantía o responsabilidad exigibles a la recepción y entrega de las mercancías transportadas a pequeña velocidad son aplicables a las expediciones de encargos.

11ª La aplicación de esta tarifa queda además sometida a las condiciones de las tarifas generales en todo lo que no sea contrario a las disposiciones precedentes.

NOTIFICACIÓN DEL “JURADO DE TASACIONES DEL ENSANCHE DE PAMPLONA” AL GERENTE DE “EL IRATI S.A.” ANUNCIÁNDOLE QUE QUEDA ABIERTO EL PLAZO DE ALEGACIONES. (29 de diciembre de 1917).



JURADO DE TASACIONES
del Ensanche
de Pamplona

Este Jurado, reunido en su primera sesión el día 22 de Diciembre de 1917; en virtud del artículo 82 del Reglamento de 15 de Diciembre de 1896, citó a usted y lo requiere el día de hoy para que “en el término de diez días alegue y pruebe cuanto a su derecho convenga.

Pamplona, 29 de Diciembre de 1917
El Secretario

Mariano Arteaga

37

ALEGACIÓN QUE PRESENTA “EL IRATI S.A.” ANTE EL AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA POR SU DECISIÓN DE EXPROPIAR LA FINCA EN LA QUE EL FERROCARRIL TIENE SUS COCHERAS. INCLUYE PERITACIÓN REALIZADA POR EL INGENIERO CARLOS LAFFITTE. (31 de diciembre de 1917).

M.Y.Sr.

La Sociedad Anónima “El Irati”, domiciliada en esta capital, y en su nombre el Gerente que suscribe, en virtud del requerimiento que con fecha 25 del actual se le hace por el Jurado de su digna Presidencia en el expediente que tiene incoado reclamando contra la peritación hecha de los terrenos e instalaciones de lad vías, de ferro-carril, cocheras y talleres del mismo, incluidos en el proyecto de expropiación para el ensanche de la capital, tiene el honor de acompañar a V.S. la declaración pericial que acredita la valoración que corresponde establecer por dichas instalaciones que asciende a doscientas diez mil pesetas

A la vez, debemos consignar, según la hemos hecho constar en el recurso promovido en fecha 30 de Septiembre ante el Sr. Gobernador Civil de la provincia y en 22 de Octubre ante el Excmo.Sr. Ministro de Fomento, que siendo las instalaciones incluidas en el proyecto de expropiación pertenecientes a un servicio de carácter público, para los cuales las leyes reconocen el derecho a la expropiación, no proceden ser expropiadas, ya por hallarse al amparo de las leyes, ser anterior la concesión al proyecto de que se trata, y pertenecer y depender cuanto a los mismos afecta, al Ministerio de Fomento, ya que entre otras razones existe además de la dificultad o quizá imposibilidad de hacer las instalaciones en otros puntos, la circunstancia de que la concesión del ferro-carril Pamplona-Aoiz-Sangüesa ha de revestir al citado a los 99 años

Pamplona 31 de Diciembre de 1917

Por la Sociedad Anónima "El Irati"
El Gerente

(firma ilegible)

Don Carlos Laffitte, Ingeniero Industrial, Director del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa, declaro:

Que para que la Sociedad pueda dar cumplimiento en el art. 82 del Reglamento de 15 de Diciembre de 1896 sobre expropiación en el expediente relativo a la de los terrenos e instalaciones que la misma tiene para cocheras, talleres y otros servicios del ferrocarril eléctrico de Pamplona-Aoiz-Sangüesa, hago la siguiente peritación:

Terrenos y edificios	150.000 pesetas
Instalaciones eléctricas	11.000 pesetas
Instalaciones de incendios	2.000 pesetas
Traslado de 850m de vía	11.000 pesetas
Traslado de 7 cambios Vignole	840 pesetas
Traslado de 3 cambios Phoenix	750 pesetas
Traslado de 850m de línea aérea	1.700 pesetas
Traslado de la maquinaria	2.500 pesetas
Alquiler de materiales para vías y líneas aéreas que habría que adquirir	5.000 pesetas
Indemnizaciones y gastos ocasionados en la explotación al efectuar el cambio	3.500 pesetas

Total 188.290 pesetas

Del coste anterior habría que descontar el valor de los materiales procedentes del derribo de los edificios o dejar estos de propiedad del Municipio.

VARIANTE DE 1.000m DE VÍA PHOENIX

Traslado de 1000m. de vía	13.000 pesetas
Traslado de 1000m. de línea aérea	1.500 pesetas
Alquiler de materiales	5.000 pesetas
Gastos varios (indemnizaciones, etc;)	1.500 pesetas

Total 21.000 pesetas

El total de las dos partidas es 209.290 pesetas y con los imprevistos resulta en números redondos 210.000 pesetas

Y para que así conste, expido la presente declaración en Pamplona a treinta y uno de Diciembre de mil novecientos diecisiete



**DECLARACIÓN ESCRITA DEL INGENIERO CARLOS LAFFITTE
DESGLOSANDO LA PERITACIÓN DE LA FINCA QUE “EL IRATI S.A.”
POSEE EN EL PARAJE PAMPLONÉS DE ARGARAY. (16 de febrero de
1918).**

EL IRATI
SOCIEDAD ANÓNIMA
PAMPLONA
FERRO-CARRIL

Contestando a la atenta comunicación fecha 14 del actual, inscritos por el Sr. Secretario del Jurado de su digna Presidencia, remitimos a V.S. adjunto certificación expresiva de las cantidades asignadas separadamente a los terrenos y edificios de talleres y cocheras del ferro-carril Pamplona-Aoiz-Sangüesa de que somos concesionarios

Dios guarde a V. muchos años
Pamplona 16 de febrero de 1918

Don Carlos Laffitte, Ingeniero adjunto de la Sociedad Anónima “El Irati”, declaro:

Que de las 150.000 pesetas que en la declaración del que suscribe, hecha en 31 de diciembre de mil novecientos diecisiete, aparecen como valor de los terrenos y edificios de las Cocheras y Talleres que posee la Sociedad El Irati, corresponden a terrenos 25.000 pesetas, y a edificios 125.000 pesetas.

Y para que así conste, expido la presente declaración en Pamplona a diez y seis de Febrero de mil novecientos diez y ocho.

El Ingeniero adjunto

C. Laffitte

**VALORACIÓN DEL INGENIERO MUNICIPAL DE LOS COSTOS
EXPUESTOS POR EL INGENIERO DE “EL IRATI S.A.” SOBRE EL
TRASLADO DE LAS COCHERAS DEL FERROCARRIL EN PAMPLONA. (23
de febrero de 1918).**

Don Francisco Clavet Fabrega, Ingeniero Industrial, facultativo del Exmo. Ayuntamiento de Pamplona:

Declaro, que en cumplimiento del oficio recibido de la alcaldía he estudiado la tasación del traslado de los materiales eléctricos, material contra incendios, vías de ferrocarriles, red aérea de los mismos, maquinaria de talleres etc. instalados en la finca llamada "Cocheras" de la Sociedad "El Irati" así como el traslado del 1000 metros de vía, sito todo en el perímetro del nuevo ensanche y en su vista paso a decir:

Que considero que si dicho traslado de los materiales de "Cocheras" tenía que hacerse a muy corta distancia, por ejemplo desplazarlo 15 ó 20 metros probablemente su importe alcanzaría poco más que las mitades de las cantidades presupuestadas por el ingeniero de la Sociedad El Irati, D. Carlos Laffitte.

Pero teniendo en cuenta que el punto a que habrán de ser trasladadas dichas "Cocheras" se ignora y por tanto es difícil calcular los aumentos que habrán que sufrir y es posible que al efectuar el traslado haya que aumentar mucho las vías, las tuberías de incendios, las líneas eléctricas, etc, etc. El firmante encuentra lógico, que la Sociedad quiera resarcirse por adelantado de los grandes aumentos de precios presentes y venideros de los materiales nuevos, que puedan necesitar para el traslado, así como los grandes inconvenientes y perjuicios que han de presentarse en el servicio durante el traslado, que como es consiguiente no podrá hacerse en veinticuatro horas, sino que perturbará el funcionamiento del tranvía durante varios meses.

En cuanto a la variación de los 1000 metros de vía Phoenix, o sea, desde la salida de San Nicolás, hasta la Ripa de Beloso, en que hay que desplazar la vía y línea aérea, de poca distancia y por tanto hay pocos aumentos de materiales cree el firmante que puede hacerse perfectamente con dos tercios, de lo presupuestado, por el ingeniero de la Sociedad.

De modo que en resumen creo pueden hacerse estos traslados por las cantidades siguientes:

Por traslado de las vías y otros elementos eléctricos, mecánicos e hidráulicos etc. Instalados en las Cocheras del IratiPts. 38.290

Por desplazamiento a corta distancia de mil metros de vía Phoenix y su línea aérea desde Puerta San Nicolás hasta Ripa Beloso Pts. 14.000

52.290 Total..... Pts.

Tal es el parecer del suscribiente en el asunto de referencia.



Pamplona, 23 de febrero de 1918

El ingeniero Municipal

Fco. Clavet

En el día de hoy se ha recibido en esta Sociedad la notificación del valor que el Jurado ha asignado a sus fincas del término de Argaray y del recurso que tiene para alzarse ante el Sr. Gobernador dentro de los cinco días siguientes a la notificación

*Pamplona 28 de febrero de 1918
Por la Sociedad Anónima "El Irati"
El Gerente
(ilegible)*

40

RESOLUCIÓN DEL JUZGADO SOBRE LA TASACIÓN QUE HA DE APLICARSE EN LA EXPROPIACIÓN A "EL IRATI S.A." DE LA FINCA QUE POSEE EN EL PARAJE PAMPLONÉS DE ARGARAY. (26 de febrero de 1918).

Saneamiento y reforma interior de la Ciudad de Pamplona

El Jurado de tasaciones designado para cumplir su cometido con respecto a las fincas enclavadas dentro del perímetro del proyecto presentado por el Excmo. Ayuntamiento, ha examinado con detención todos los documentos del expediente de las fincas que la Sociedad Anónima "El Irati" posee en el término de Argaray.

El Jurado compuesto por los Sres. Dn. Javier Arraiza, Dn. Máximo Biardeau, Dn. Leandro Nagore, Dn. Lorenzo Oroz, Dn. Pío Espulga, Dn. Manuel Ruiz de la Torre, Dn. Felipe Lorea, Dn. Santiago Lacunza, Dn. Mariano Arteaga y Dn. Francisco Mendivil, antes de fijar el importe de las fincas propiedad de la dicha Sociedad ha discutido con gran amplitud todo lo que pudiera servir de juicio para dictaminar con acierto, se han tenido en cuenta los informes de los peritos, los intereses del Municipio y los cuantiosos gastos que son necesarios para realizar las obras del ensanche, los de los propietarios y perjuicios que se les irrogan al serles adquiridas las fincas, situación que ocupan etc, etc. y con convencimiento de todo lo expuesto se ha acordado por mayoría señalar a los terrenos que miden una superficie de once mil trescientos cuarenta metros la cantidad de veintidós mil seiscientas ochenta pesetas.

A los edificios, por unanimidad, sesenta mil pesetas y a cambio de vías, traslado y perjuicios que se originen por el movimiento de todo el material y su implantación en otros terrenos la cantidad de cincuenta y seis mil pesetas.

Resulta entre todas las partidas especificadas un total de ciento treinta y ocho mil seiscientos ochenta pesetas.

El Sr. Ruiz de la Torre en la tasación de los terrenos opinó se les debía de asignar la cantidad de veinticinco mil doscientas ochenta y ocho pesetas y veinte céntimos.

Pamplona 26 de febrero de 1918

El Presidente del Jurado
(ilegible)

El Secretario
(ilegible)

41

ALEGACIÓN DE “EL IRATI S.A.” ANTE LA RESOLUCIÓN DEL JURADO DEL ENSANCHE SOBRE LA TASACIÓN DE LOS TERRENOS DE ARGARAY, EN PAMPLONA. INCLUYE INFORME DEL INGENIERO INDUSTRIAL DE ESTA SOCIEDAD. (1 de marzo de 1918).

“EL IRATI”
SOCIEDAD ANONIMA
PAMPLONA

Exmo. Sr

La Sociedad anónima “El Irati”, concesionaria del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa, y en su nombre el Presidente del Consejo de Administración, que suscribe, a V.E. acude respetuosamente exponiendo:

Que entre las propiedades incluidas en el plano de ensanche de la Capital proyectado, figuran para su expropiación los terrenos en que esta Sociedad tiene establecidos en el término de Argaray, los talleres y las instalaciones de vías y cocheras de dicho ferrocarril, que por Ministerio de la Ley se hallan declarados de utilidad pública, estando en ese concepto exceptuados de la expropiación.

Así lo tiene esta Sociedad expuesto respetuosamente al Ministerio de Fomento y al Gobierno Civil del merecido cargo de V.E. ya que debiendo revertir al Estado a los 99 años por virtud de la Ley de concesión del ferrocarril, a dicho centro corresponde entender en la tramitación del expediente, circunstancia que ya se ha hecho constar en el de valoración, para que siempre aparezca la reserva que hacemos tanto de nuestros derechos como de los que al Estado como concesionario afectan, pero requeridos a presentar la tasación del importe de los bienes cuya expropiación se consigna en el proyecto de Ensanche de la capital, presentamos al Jurado certificación del valor de los



terrenos, edificios e instalaciones cuya expropiación se proyecta, y aun cuando confiamos en que en definitiva ha de declararse la improcedencia y hasta la imposibilidad de la mencionada expropiación, y que el proyecto de Ensanche sufrirá las modificaciones que para ello sean necesarias, acudimos a V.E. dentro del plazo señalado en el artículo 41 de la ley de 18 de marzo de 1915, alzándonos del acuerdo del Jurado que se nos notificó con fecha de ayer, por virtud del que dichos bienes han sido tasados para su expropiación en la cantidad de 138.680 pesetas, cuando nosotros, ateniéndonos a la realidad, estimamos su importe en 210.000 pesetas, según el detalle que aparece en el expediente y el informe cuya copia es adjunta.

Ningún argumento sólido se emplea para ello en el acuerdo del Jurado, que venga a justificar su declaración contra la declaración pericial por nosotros entregada, pues para nadie es un secreto que en la actualidad, toda clase de materiales han tenido un considerable aumento, cada día más acentuado, y la mano de obra se ha elevado en más de 40%, razón por la que la paralización de edificaciones es casi absoluta en toda España, y esta Sociedad se ha visto por esa causa en la necesidad de aplazar obras de mejora que tiene en proyecto.

La peritación del Ingeniero Sr. Laffitte esta razonada, y si adolece de algún defecto no es ciertamente de exceso en ella, porque seguramente aun habría motivos atendibles para estimar que supuesto llegado el caso de trasladar las instalaciones, levantar nuevos edificios y poner en marcha todos los elementos que integran los servicios de que se trata, constarían, seguramente mas de lo que aparece en la valoración del Sr. Laffitte.

Es, por otra parte, inadmisibile tener en cuenta lo que el Ayuntamiento ha de invertir en el ensanche para rebajar el valor de los bienes a expropiar, y un absurdo económico que ninguna Ley sanciona, pues lo que determina la de 18 de Marzo de 1895, es que se de a lo expropiado su justo valor, y no el que estime el Jurado teniendo en cuenta el destino, pues tal criterio supone que la propiedad ha de alcanzar un valor convencional que el dueño rechaza; porque de aceptarle, se colocaría en una inferioridad irritante con relación al expropiante.

Por lo expuesto,

Suplica a V.E. se digne dejar sin efecto la valoración hecha por el Jurado del Ensanche a los bienes de "El Irati" incluidos en el plano del proyecto, y declarar aplicable la del Ingeniero D. Carlos Laffitte

Pamplona 1 de marzo de 1918

Domingo Elizondo

Don Ernesto Llamazares, Ingeniero Industrial Director del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa en vista de la peritación hecha por el Jurado de tasación del Ensanche de Pamplona referente a las instalaciones de dicho ferrocarril y comunicado con fecha 26 de Febrero de 1918 informa lo siguiente:

El valor asignado a los terrenos por el Jurado es pequeño si se tiene en cuenta que al trasladar las instalaciones, el terreno en que se hicieran las nuevas habría de reunir circunstancias especiales por la índole del servicio de



que se trata pues ha de estar situado junto a la vía y por lo tanto en el borde de la carretera y además en las inmediaciones del casco de Pamplona para no retrasar la salida trenes cuando hubiese que agregar o sustituir el material de los mismos con el estacionado en cocheras y estas condiciones de situación harán difícil adquirir nuevos terrenos por la cifra fijada por el Jurado de Ensanche.

También resulta pequeño el valor de 60.000 pesetas que fija para los edificios e instalaciones interiores pues dado el precio actual de los materiales y las condiciones del traslado se llegará a la cifra de 125.000 pesetas asignadas a los mismos por el Sr. Laffitte a cuyo valor se elevaría el de los nuevos edificios análogos a los antiguos que habría que hacer en sustitución y además habría que hacer una subestación de transformación con terreno y edificio propio para alimentar el ferrocarril en las inmediaciones de los actuales talleres pues actualmente está situado dentro de ellos y probablemente la situación de los nuevos no se prestará como ahora a alimentar en punto conveniente la línea de trabajo y el coste de la subestación nueva se sumaría al de la nueva instalación.

En cuanto al coste del movimiento de vías y desvíos también es pequeña la cifra que fija el Jurado pues hay que considerar que este traslado ha de hacerse sin interrumpir en lo más mínimo el servicio y atendiendo constantemente a su seguridad por todo lo cual se hace muy costoso y complicado dicho traslado de vías y líneas aéreas y con él fácilmente se inutilizará o depreciará algún material como carriles, traviesas, postes, etc; y será necesario adquirirlo o alquilarlo en parte para las nuevas instalaciones mientras se completa la transformación.

Por todo lo anteriormente dicho creemos justificada y entendemos que deben mantenerse como valor de las actuales instalaciones las cifras indicadas por el Sr. Laffitte en su informe de fecha treinta y uno de Diciembre de mil novecientos diez y siete cuyo total asciende a 210.000 pesetas, cuya cifra quizás sea inferior al verdadero coste actual de dichas instalaciones.

Y para que conste expido el presente informe en
Pamplona uno de marzo de mil novecientos diez y ocho

Fdo. Ernesto Llamazares

42

SERVIDUMBRE INTERCEPTADA POR EL FERROCARRIL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANGÜESA. (20 de octubre de 1920).

En este término solo existe una servidumbre interceptada por el ferrocarril que es la del Convento de monjas situado en la margen izquierda de la vía, cuya servidumbre comunica con la carretera de Pamplona a Sangüesa, este paso corta al ferrocarril en el km. 55,273 a 60 metros de origen de la servidumbre o sea de la puerta de entrada al Convento, es interés particular, por lo que se propone como solución la de paso a nivel particular cerrado con llave.

Pamplona 20 de Octubre de 1920.
Ernesto Llamazares

FERROCARRIL ELÉCTRICO PAMPLONA-AOIZ-SANGÜESA

Término municipal de Sangüesa

Relación de los caminos y servidumbres interceptados por el ferrocarril

Núm. de orden	Nombre del Camino	Pueblo o caserío a que presta servicio a uno y otro lado	Punto que toca el ferrocarril	Longitud que recorre desde este hasta su origen	Distancia de este a otros de la misma clase de servicio	Si el camino es vecinal general, de interés colectivo de agricultura o particular	Solución propuesta por la Compañía
1		Convento y carretera Pamplona-Sangüesa	55,273 km.	60		particular	Pasar nivel particular cerrado con llave

Pamplona 20 de Octubre 1920
Ernesto Llamazares

43

CERTIFICACIÓN DEL INGENIERO JEFE DE OBRAS PÚBLICAS DE QUE LA SOCIEDAD ANÓNIMA “EL IRATI” HA PRESENTADO EL PROYECTO DE SERVIDUMBRES Y CAMINOS EN EL TÉRMINO DE SANGÜESA. (17 de marzo de 1921).

Don Javier Olazábal Ramery, Ingeniero de Jefe de Obras Públicas de Guipúzcoa y Navarra.

Hago saber: Que por la Sociedad Anónima “El Irati” se ha presentado el proyecto que se acompaña al presente edicto de servidumbres y caminos interceptados en el término municipal de Sangüesa por el ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa.

Lo que se hace público a fin de que en el plazo de veinte días a contar de la fecha de exposición de este edicto en la Casa Consistorial puedan los



particulares y las corporaciones interesadas manifestar cuanto se les ofrezca y parezca sobre los croquis relaciones y reformas propuestas por el Ingeniero director de la mencionada Sociedad exponiendo sus agravios y las razones en que las funden.

San Sebastián 17 de Marzo de 1921

Javier Olazábal

Expuesto al público en 19 de Marzo de 1921 por veinte días

44

PETICIÓN DE LOS SANGÜESINOS SEBASTIÁN OYAGA Y LORENZO EQUIZA, DIRIGIDA AL INGENIERO JEFE DE OBRAS PÚBLICAS DE GUIPUZCOA Y NAVARRA, PARA QUE MODIFIQUE LA SERVIDUMBRE QUE HAY SOBRE SU FINCA, A QUINIENTOS METROS DE LA ESTACIÓN DE SANGÜESA. (30 de marzo de 1921).

Excmo. Sr.

Los que suscriben, Sebastián Oyaga y Lorenzo Equiza, mayores de edad y vecinos de esta ciudad, expresan:

Que poseyendo los suscribientes las fincas que han sido una de Don Sebastián Oyaga y la otra de Don Lorenzo Equiza y que son en la actualidad y al construirse la vía de ferro-carril interceptaron el paso que daba salida a la carretera y por tanto suplican a la Sociedad “El Iratí” que lo haga en condiciones para poder sacar sus frutos de dichas fincas, dichas fincas se encuentran en el término denominado “Gayan” a unos 500 metros próximamente de la Estación.

Gracia que no dudan alcanzar de Vº cuya vida Dios guarde muchos años.

Sangüesa 30 de Marzo 1921

Sebastián Oyaga
Lorenzo Equiza

SR. INGENIERO JEFE DE OBRAS PÚBLICAS DE GUIPUZCOA Y NAVARRA
San Sebastián

CERTIFICACIÓN DEL SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA DE QUE EL PROYECTO DE SUSTITUCIÓN DE SERVIDUMBRES AFECTADAS POR EL FERROCARRIL HA ESTADO EXPUESTO EN EL TABLÓN DE ANUNCIOS. (8 de abril de 1921).

Juan Iriarte y Pérez, secretario interino del Ayuntamiento de la ciudad de Sangüesa (Navarra).

Certifico: Que a requerimiento del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y su demarcación de Vascongadas y Navarra, firmado por el Ingeniero Jefe de la misma don Javier Olazábal Ramerg, con residencia en San Sebastián ha estado expuesto en el tablón de anuncios de este Ayuntamiento durante veinte días a partir del 19 de Marzo próximo pasado el proyecto de sustitución de servidumbres de caminos interceptados por el ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa, con este término municipal, habiéndose presentado únicamente en dicho periodo de exposición un escrito suscrito por los vecinos de esta población don Sebastián Oyaga y don Lorenzo Equiza con referencia a tal proyecto el cual se remite al Sr. Ingeniero Jefe citado juntamente con el expediente original a los efectos correspondientes.

Y para que conste y surta los necesarios efectos donde convenga expido la presente con el Vº Bº del Sr. Alcalde en Sangüesa (Navarra) a ocho de Abril de mil novecientos veintiuno.

Vº. Bº
El Alcalde

Secretario interino

Nicolás Zabaldica

Juan Iriarte

CARTAS DEL GERENTE DE "EL IRATI" DIRIGIDAS AL INGENIERO JEFE DE LA 2ª DIVISIÓN DE FERROCARRILES SOBRE DOS PASOS DE SERVIDUMBRE SITUADOS EN EL TÉRMINOO DE SANGÜESA. (11 de abril de 1926).

EL IRATI
Sociedad Anónima
Pamplona

Ferrocarril eléctrico
Pamplona-Aoiz-Sangüesa

Atendiendo a lo indicado en su atento oficio T. nº 945 de 26 de Marzo último, hemos procedido a buscar en nuestro archivo el expediente y proyecto de servidumbres interceptadas por el ferrocarril en el término de Sangüesa, y



habiéndolo por fin encontrado como así mismo el oficio T. nº 573 de 4 de Marzo de 1922, tengo el honor de devolverlo a V.S. con el informe correspondiente, esperando de su reconocida bondad perdone este retraso debido haberse traspapelado el referido expediente.

Dios guarde a V.S. muchos años.
Pamplona 11 de Abril de 1926

Por la Sociedad Anónima “el Iratí”
El Gerente,
(ilegible)

MUY ILUSTRE SR. INGENIERO JEFE DE LA 2ª DIVISIÓN DE
FERROCARRILES
BARCELONA.

EL IRATI
Sociedad Anónima
Pamplona

Ferrocarril eléctrico
Pamplona-Aoiz-Sangüesa

Recibido por esta Sociedad el expediente de sustitución de servidumbres interceptadas por el ferrocarril en término de Sangüesa y las reclamaciones presentadas al mismo por los vecinos de dicho municipio, Don Sebastián Oyaga y Don Lorenzo Equiza, solicitando que se les conserve el paso a la carretera de sus fincas situadas en el término llamado Gayán, esta

Sociedad tiene el honor de informar a V.S. que no existe inconveniente por parte del ferrocarril en que se acceda a lo solicitado, considerándose a dichos pasos como particulares cerrados con llave.

Lo que con devolución del mencionado expediente y para los efectos de sus atentos oficios T.573 de 4 de Marzo de 1922 y T. 945 de 26 de Marzo último, tengo el honor de manifestar a V.S.

Dios guarde a V.S. muchos años.
Pamplona 11 de Abril de 1926.

Por la Sociedad Anónima “El Iratí”
El Gerente
(ilegible)

MUY ILUSTRE SR. INGENIERO JEFE DE LA 2ª DIVISIÓN DE
FERROCARRILES.
BARCELONA

CARTA DIRIGIDA AL INGENIERO JEFE POR EL INGENIERO INSPECTOR DE LA 4ª DEMARCACIÓN SOBRE EL PASO DE SERVIDUMBRE SITUADO JUNTO A LA CARRETERA DE ROCAFORTE. (10 de mayo de 1926).

Tengo el honor de devolver a V.S. adjunto el expediente de sustitución de servidumbres interceptadas por el ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa en el término municipal de Sangüesa.

Se acompaña el informe de la Compañía y un oficio de la misma en el que presenta sus excusas por haberlo retenido indebidamente cinco años.

En la memoria solamente aparece interceptada una servidumbre particular para la cual es suficiente la colocación de postes indicadores y la custodia del personal de la vía. Está situada en el kilómetro 55,273.

Se ha presentado en el periodo de información pública una reclamación doble, pero reconocido el terreno se ve que las fincas de la reclamación están perfectamente servidas por un camino de heredades que sale a la carretera de Rocaforte que cruza el ferrocarril en el kilómetro 55,070. El paso solicitado está en el kilómetro 54,850.

Se acompaña un croquis por el que puede verse que la servidumbre solicitada no tiene justificación. Se dio el caso de que los interesados manifestaron que no sabían que existiera tal reclamación, prueba de que no les hace falta, cuando han olvidado hasta que han firmado.

Por las causas expuestas se ha redactado el estado Resumen que se adjunta y en el que constan todos los datos anteriormente expuestos.

Dios guarde a V. muchos años.
Zaragoza, 10 de Mayo de 1926
El Ingeniero de la 4ª Demarcación
(Firma ilegible)

TEXTO ÍNTEGRO DE LA HOJA DISTRIBUIDA POR UNA DENOMINADA “FEDERACIÓN P. DE SINDICATOS DE O.L.P. DE NAVARRA” EN LA QUE SE POSICIONAN ANTE LA CONDONACIÓN DE LA DEUDA A LA EMPRESA “EL IRATI”. (30 de abril de 1927).

A LA OPINION PUBLICA

EN TORNO A LA CONDONACIÓN DE LA ENORME
CANTIDAD DE 713.000 PESETAS A LA
EMPRESA “EL IRATI”



Unas palabras

Las estrictamente indispensables y necesarias para poder prefijar en un asunto de tanta monta, nuestra pública, honrada y desinteresada opinión frente a la obstinada persistencia observada en ciertas esferas sociales y culturales de eludir, se hable en público de algunos aspectos derivados de la resolución dada al asunto de la empresa “El Irati” con menoscabo y detrimento de los intereses más populares de Navarra; porque mientras estén a nuestro cuidado los intereses que nos han confiado y sigamos ostentando esta honrosa representación no podemos de manera alguna hacernos cómplices ni confabularnos con tantos defensores de los intereses creados ni aparecer envueltos y complicados en esa conspiración misteriosa y silenciosa precursora de generales males, donde cabalga el desprestigio de nuestro sistema y se labra la ruina del propio y verdadero régimen foral.

Opuestos en principio por razones diversas a emplear el procedimiento que hoy inauguramos lo emprendemos sin embargo empujados por las circunstancias; porque con motivo de este mismo asunto se ha hecho público sólo aquello que a los intereses partidistas ha convenido y ocultando lo que al País le interesa, siguiéndose además, por este sencillo sistema, el perjuicio de ponernos en evidencia por la participación que en los hechos han podido tener nuestros representantes en el Consejo Administrativo Foral navarro, con lo que se pretendía sin duda maliciosa y deliberadamente evitar el tratar el verdadero fondo de la cuestión, concretándose solamente con gran desdén a hacerlo de un modo puramente accidental y superficial; y como se nos ha querido poner cortapisas a nuestra natural y legítima defensa y no estamos dispuestos a dejarnos atropellar por nadie, he ahí por qué también, a pesar nuestro, tenemos que recurrir a la publicación de este escrito.

No somos jactanciosos ni pretenciosos, ni menos claudicantes, sino que llevados de un espíritu de nobles y elevadas miras, realizamos esta acción popular que la consideramos necesaria y beneficiosa; y solo deseamos se nos haga justicia, se nos lea y entienda lo que libres de todo prejuicio y de pequeñas posioncillas decimos mas adelante, quedando voluntariamente, por ahora, reducidos al papel de simples informadores de hechos concretos y acuerdos adoptados por quien por lo visto podía hacerlo relacionados con lo que principalmente motiva el presente escrito.

Elegimos este sistema y lo preferimos para emplear el lenguaje sencillo pero elocuente de las cifras y de los hechos, en pugna con el de la literatura barata nutrida de subterfugios y de desacreditadas habilidades que tienden, generalmente, a torcer o disfrazar la realidad de las cosas, para la defensa de intereses bastardos y para en definitiva servir al... *(aparece cortado el texto en el original)*

Y si en el transcurso de este trabajo tuviéramos forzosamente que aludir a determinadas personas o entidades, vaya de antemano para todas ellas la expresión de nuestra consideración y respeto, sintiéndolo mucho no poder hacerlo así para lo que representan.

Datos y antecedentes

Con fecha 14 de junio de 1905 varios señores de la Sociedad “Eléctra-



Aoiz”, de la que eran principales accionistas, acuden a la Excma. Diputación pidiendo autorización para utilizar las carreteras provinciales para un proyectado *tranvía eléctrico* de Pamplona a Sangüesa, pasando por Aoiz y Lumbier. También piden una subvención.

En 31 de julio del mismo año la Excma. Diputación concede la autorización solicitada y una subvención de 10.000 pesetas por kilómetro de carretera que utilizasen, o de pesetas 12.000 si no las utilizaban estas carreteras provinciales sino únicamente los puentes, a condición de que la construcción del tranvía se hiciese de Pamplona a Sangüesa, sin subvención del Estado, con la intervención que la Diputación estimase conveniente, tanto en la explotación como en la construcción.

En 4 de Abril de 1906 el Presidente de la Sociedad “Eléctra-Aoiz”, renuncia a la concesión, por no haber llegado a un acuerdo con la Junta del Valle de Salazar para la explotación del Hayedo del monte Irati: conseguido algo después este contrato, con fecha 2 de Noviembre es solicitada la vigencia de la concesión de la Excma. Diputación.

La Diputación con fecha 24 de Enero de 1907 ratifica la concesión en las condiciones ya conocidas y fijando las referentes a la incautación y reversión del Ferrocarril a la Diputación y otros detalles.

Presentado el Proyecto y tarifas del tranvía se confirman los decretos anteriores y se dispone que a los 60 años quede este en beneficio de la Provincia con todas las obras y material, verificándose la reversión a la Diputación en la forma establecida para el Estado. Como el Estado no concede autorización para la construcción del tranvía eléctrico, al proyecto se le da el carácter de Ferrocarril secundario y ... (*aparece el texto cortado en el original*).

En 5 de Mayo de 1908 la Diputación acuerda confirmarle la subvención de 10.000 o 12.000 pesetas por kilómetro, según se utilice o no las carreteras, a condición de que “ *A los 60 años la Diputación se incautará del Ferrocarril si le convenía para explotarlo por si durante los restantes 39 años de la concesión por el Estado*”. Si la Sociedad de entonces prefiriese explotar el Ferrocarril durante los 99 años, podría hacerlo si en el plazo de 6 años variaba el trazado, de modo que toda la línea quedase fuera de las carreteras y puentes provinciales.

En el 13 de julio de 1908 la Sociedad constructora pidió “*que comenzaría a los 15 de ponerse en explotación el Ferrocarril y terminaría a los 25 de este acuerdo*”, conteniendo este acuerdo otros detalles que no afectan a la esencia del mismo.

Conforme con estos acuerdos a la Sociedad “ El Irati “ se le entregaron las 713.933 pesetas, y habiendo vencido en el año actual los 15 años de plazo concedidos para empezar el reintegro de la subvención, se ha recordado el cumplimiento de esta obligación, lo cual ha motivado una instancia de la Sociedad “ El Irati” en que pide la condonación de esa carga.

Estos son los hechos que constan en el expediente de los cuales aparece claramente que la construcción del Ferrocarril eléctrico era un complemento necesario del negocio de explotación de maderas en los bosques del monte Irati, de tal modo que la Sociedad renunció a la construcción de la línea mientras no dispuso del monte, por no conceptuarla conveniente en su resultado económico, con la subvención o sin ella; por cuya

razón no debe considerarse aisladamente para la condonación del reintegro de la subvención, sino en conjunto con la explotación de los bosques; y que al concederse la subvención siempre pensó la Diputación en reintegrarse de su importe pues no significaban otra cosa las condiciones que establecía al pretender incautarse de la línea a los 60 años de abrirse al público o ya fijando tasativamente la obligación de reintegrar a la Diputación las 713.000 pesetas, al optar la Sociedad por la explotación durante los 99 años (en vez de los 60) para revertir luego el Ferrocarril al Estado. Reintegro que aceptó según manifestación de su Presidente y que consta en el acuerdo de 23 de agosto de 1910 y la misma Sociedad lo consigna en sus Balances como un débito suyo.

Si se examina la cuestión por su lado económico ya que a él se alude en el escrito que últimamente dirigió a la Diputación la Sociedad “El Irati”, nos encontraremos con que, según las cifras que arrojan sus Memorias, la situación de la empresa “El Irati” afortunadamente no puede ser más próspera y halagüeña; y respecto a la convicción del “Irati” de estar en la obligación de reintegrar en su día y en la forma establecida la cantidad de 713.000 pesetas a la Excma. Diputación, lo prueba el hecho incontrovertible de figurar en estos mismos Balances o Memorias la suma correspondiente para su inmediata efectividad.

Concretando

Según los anteriores datos y acuerdos adoptados por la Excma. Diputación en distintas épocas, la empresa “El Irati” consigue primeramente que la Excma. Diputación le subvencione con la cantidad de unas 713.000 pesetas; pero con la obligación de que a los 60 años se pueda incautar de este Ferrocarril la propia Diputación para explotarlo por su cuenta hasta los 99 años, fecha en que se ha de revertir al Estado.

Después consigue también de la Excma. Diputación, que en vez de incautarse esta Corporación del citado Ferrocarril a los 60 años, se amplíe el plazo de su incautación hasta los 99 años, o sea, que la empresa quiere continuar explotándolo por su cuenta 39 años más que los convenidos en acuerdos anteriores, mermando así los beneficios que la Excma. Diputación pudiera obtener en esos 39 años de explotación de la línea; pero la Diputación, a cambio de esa importante concesión, le impone la obligación y “El Irati” la acepta, de devolver a la Diputación, en su día, la suma de 713.000 pesetas que de la misma había recibido.

En la instancia presentada por dicha empresa “El Irati” a la Diputación le pide la condonación de esa enorme cantidad de 713.000 pesetas y la Excma. Diputación entonces llama al Consejo Administrativo Foral de Navarra para tratar de... *(aparece el texto cortado en el original)*.

“El Irati” pretendía quedara sin efecto, esa consecuencia de concesiones recíprocamente mantenidas entre la Diputación y la referida empresa, y que, por consiguiente, de revisarse esta última petición tenía que ser con el pie forzado de que en el caso de acceder a esta pretensión traía aparejado el retrotraer la Diputación lo que en su día renunció a cambio de cumplir fielmente la obligación que hoy se trata de eludir, acuerda condonar a la empresa “El Irati” del compromiso formalmente contraído y le releva de la

obligación de abonar a la Diputación la enorme cifra de 713.000 pesetas que de la misma había percibido con carácter reintegrable.

Nuestra actuación

Pertenecía a este Consejo Administrativo Foral Navarro como vocal efectivo de la representación Obrera, cargo al que le llevaron los sufragios de nuestros Sindicatos de Navarra y el de algunas otras Sociedades Obreras, don F.L. Sanz, y este señor contribuyó con su silencio en esa memorable sesión, en que se trataba del asunto tantas veces repetido, a que recayera el acuerdo por el que se libraba a la empresa “El Irati” de la obligación de reintegrar a las arcas provinciales la respetable cantidad de 713.000 pesetas.

El Centro de Sindicatos Libres de Pamplona al ver que dicho señor L. no supo interpretar su mandato le pidió explicaciones, las que dieron por resultado la renuncia al cargo de vocal de la representación Obrera en dicho Consejo Administrativo Foral Navarro, aceptada la cual, pasaba a sustituirle su suplente don Victoriano Lusarreta, quien en la siguiente reunión del Consejo Foral, por acuerdo de la Federación Provincial de los Sindicatos Libres P. de Obreros de Navarra, presentó el escrito siguiente:

“A LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO ADMINISTRATIVO DE NAVARRA”

El acuerdo recaído en la última sesión celebrada por este Consejo Administrativo de Navarra, reflejado en el acta que se acaba de leer, referente al asunto de “El Irati” y por el cual se libra a esa poderosa empresa del compromiso espontáneamente contraído muy anteriormente a estas fechas de reintegrar en su día a nuestra Excm. Diputación, la cantidad respetabilísima de 713.000 pesetas, que percibió en calidad de subvención de las arcas provinciales, nos pone en el trance de formular en mi nombre propio y en el de mis representados los Obreros de Navarra, la más enérgica, sí que también respetuosa protesta contra el referido acuerdo, por entender que no ha obedecido el perdón otorgado a la citada empresa de la suma de 713.000 pesetas a ningún postulado de justicia, ni de legalidad, sino a una interpretación caprichosa y arbitraria, ya que para la adopción del acuerdo de referencia se tuvieron en cuenta, por lo visto razones de índole exclusivamente moral, dejando a un lado las de tecnicismo y aquellas otras de orden legal, que es y debía ser siempre norma de conducta a seguir de este Consejo, toda vez que una de las atribuciones más caracterizadas que le asigna el Reglamento de la Excm. Diputación, al nacer, es la de poseer la facultad de legislar y regular la vida administrativa y de Autonomía de los Ayuntamientos Navarros. Mal terminaría la Autoridad de este Organismo si él, que nació para legislar, empieza por no respetar los fundamentos más rudimentarios de derecho, que dimanen generalmente de sus Reglamentos, Leyes, Códigos o contratos pactados, como el realizado hace años, entre la Excm. Diputación y la empresa “El Irati” y en virtud del que la empresa desde entonces, pasa a ser deudora de la Excm. Diputación de la precitada cantidad de 713.000 pesetas; como queda evidenciado por el elocuente hecho de que en los Balances publicados por dicha empresa, figura la partida correspondiente, destinada a cumplir esta ineludible obligación.

Aparte del precedente extralegal y doctrinal que entraña, esta extraña conducta seguida en tal asunto y que si tiene imitadores en los Municipios Navarros, sus administrados, que se dispusieran a seguir los huellas imprimidas en los primeros pasos de actuación de este Organismo, y como este en sus resoluciones administrativas que hubieren de adoptar se atuvieran a razones exclusivamente de orden moral, prescindiendo siempre del espíritu y letra de los Reglamentos, dictados precisamente por esta Superior Autoridad, encierra otro que como aquel tiene una trascendental y capitalísima importancia cual es, el económico y de situación de la Excma. Diputación con sus administrados, porque a nadie se le oculta que esas 713.000 pesetas han de salir del bolsillo de todos los Navarros.

Tratárase solamente de un punto de vista doctrinal sostenido claro está de buena fe, erróneo y me vería igualmente que lo hago ahora impelido, por dictármelo así mi conciencia limpia a exponer mi disconformidad con él; más es que la resolución dada a este asunto y en torno a la cual gira este escrito, según mi leal saber y entender es altamente perjudicial al erario provincial y por ende a los intereses generales de los Navarros; y este hecho me mueve doblemente a sostener un criterio diametralmente opuesto al mantenido por todos los señores Consejeros.

No se debió haber regalado nunca esa cantidad que so pretexto de subvencionar un ferrocarril que afortunadamente por su ventajosa posición económica que disfruta "El Irati" no la necesitaba, porque como queda dicho y la misma palabra define, solo es justo hacerlo en aquellos casos, en los que una empresa está sujeta al amparo y auxilio y por consiguiente, solo tiene vida con esas clases de apoyos.

En su consecuencia y amparándome en el derecho que como todos los demás señores Vocales del Consejo, tengo de opinar y contribuir con ella a un consejo, solicito de la Presidencia que se digne admitir este escrito como adición al acta de la sesión anterior para que pueda constar mi protesta en la misma y al propio tiempo autorice la discusión, para ver si procede la aprobación o no del acta, que se acaba de leer.

VICTORIANO LUSARRETA."

El precedente escrito, no tuvo la fortuna de ser leído en el acto, y que como se desprende de la petición contenida en el mismo era de rigor hacerlo; pero fue admitido y pasó a su correspondiente Comisión, adhiriéndose a las palabras que para apoyar su pretensión pronunció nuestro compañero Victoriano Lusarreta, el muy digno representante de las Cajas Rurales, don Vicente Mendivil, de Falces, salvando su voto en el acuerdo recaído en la sesión anterior a la que no pudo asistir.

Actitud de la prensa y la previa censura

Contra lo que era de espera, la prensa no intervino ni para hacer luz en este asunto como creíamos y seguimos creyendo era su obligación hacerlo, ya que en otras ocasiones y para tratar de asuntos de indudable menor importancia para el País se han llegado a dedicar columnas enteras, pero en cambio cuando haciendo una honrosa excepción publicaron el trabajo transcrito

más arriba, una Revista semanal de la localidad, y el honorable y prestigioso gran rotativo donostiarra “País Vasco”; con pretexto de rectificarle algo insustancial a la citada Revista, y para deshacer tal vez un *formidable entuerto* algún periódico se vio obligado a... (*aparece el texto cortado en el original*)... esclarecer el *trascendentalismo* hecho de si el precipitado escrito fue presentado al Consejo Administrativo Foral Navarro o leído, aunque se viera poco después en la necesidad de publicar una rectificación; pero cuidándose muy bien tanto entonces como ahora de no profundizar ni tratar la verdadera cuestión o sea de si el regalito de 713.000 pesetas que se le hiciera a la empresa “El Irati” era justo o injusto.

Entonces es cuando comprendimos la magnitud de la conspiración y del misterioso, sí que también sospechoso silencio que en torno de este asunto se guardaba, porque el aludido periódico fue quien hace años cuando se presentaba candidato a Diputado provincial por el Distrito de Aoiz don Domingo Elizondo reprodujo hasta el día de la elección unos cuantos entrefiletos combinados para combatir esa candidatura y presentar a dicho señor ante sus lectores como hombre vinculado a los intereses de la empresa “El Irati”; y entre ellos había uno que poco más o menos venía a decir que la subvención de 700.000 pesetas que el “Irati” había percibido las tenía que reintegrar en su día a la Excm. Diputación, y pensando lógicamente creíamos ver, hoy más que nunca, mantenido y sostenido el criterio que presidía por entonces e inspiraba los actos del aludido periódico, ya que había llegado la hora de hacerla efectiva aquella obligación que entonces pregonara a los cuatro vientos y chillando como para que le oyeran hasta los sordos; pero nos equivocamos, porque no ha sido así, sino que por el contrario éste como los demás periódicos no solamente no han ilustrado a la opinión ni pretendido hacer luz y taquigrafía sino que ni tan siquiera han querido dar a la publicidad lo que otros le enviaron. El por qué de esa conducta tan contradictoria ni nos interesa ni nos extraña ya que para nosotros tiene una fácil explicación , lo que no se explica tan fácilmente es la negativa sistemática a reproducir el escrito que se le envió acompañado de un atento B.L.M. en el que se rogaba la inserción de aquél y en el que apoyábamos nuestra pretensión en la sencilla razón de que de él ya se había cuidado la prensa aunque claro está solo fuese para combatirlo más o menos directa o solapadamente.

Respecto a los demás periódicos, podemos decir otro tanto; hay periódico que no desperdicia ocasión alguna, por inoportuna que esta sea, para reproducir, aunque huelan a fiambres, todo lo que en su concepto crea que va encaminado a conseguir la desaparición de la previa censura de la prensa, por considerarlo *atentatorio al derecho del hombre, de manifestarse libérrima y públicamente siempre que lo requiera y porque se conculcan los principios y fundamentos más sagrados de la constitución y su condición de hombre eminentemente liberal, rechaza y rechazará siempre todo otro régimen que el que le consienta tratar en su periódico de lo que a voz en grito pide y es oración cotidiana del pacífico sí que también muy profundamente ciudadano y consciente demócrata*; o sea, de lo que a él exclusivamente le venga en gana tratar, aunque vaya en contra de los intereses del país y ocultar, además, lo que le conviene, como ocurre en el caso presente; en una palabra, que defiende la libertad, pero en cuanto tienda a dar libertad a él solito, para

atacar o defender cuanto estime conveniente desde su periódico; pero cuando se trata de defender derechos de un siempre respetable sector social, ¡ah! entonces no hay tal libertad, es decir, que lo que defiende prácticamente es la verdadera y auténtica ley del embudo, según demuestran los hechos.

Y en cuanto a la “Voz de Navarra” que para nuestros escritos, si principalmente se relacionan con la empresa “El Irati”, tiene ya de antiguo establecida la previa censura *Blanca*, nada es de extrañar que no diera cabida en sus columnas a... (*aparece el texto cortado en el original*)... presa la considerable fortuna de 713.000 pesetas; por ello ni nos ha sorprendido su conducta ni nos arredra sus procedimientos, sino que más bien nos conforta y confirma una vez más la posición que un día tomamos para defenderla siempre con tesón frente a los amparadores de las empresas y del capital se llamen como se llamen y procedan del campo que procedan.

Queremos hacer notar aquí el hecho que es todo un síntoma foral de la no (digamos concomitancia) rara coincidencia registrada por la prensa navarra en no tratar ni dedicar un simple comentario a este punto que es muy bello y como para escribir una hermosa y brillante página en los anales de la historieta de nuestra administración foral pero que a nosotros se nos antoja que al adoptar esta postura lo hacen no más que por aquello de que, según el célebre manco, el buen callar le llaman Sancho.

Como queda evidenciado con lo dicho, la censura que la prensa ha ejercido con nuestros escritos que trataban del asunto de “El Irati” ha sido categórica, efectiva y rotunda, con la agravante que la realizan a espaldas de la opinión, porque se trama en las empresas periodísticas y como no salen a la superficie, corresponden a la categoría de censura no pública por lo que resulta una previa censura mil veces más autoritaria y más antidemocrática y partidista que la ejercida por el Gobierno con la misma prensa, ya que la existencia de ésta última no la ignora nadie y de aquella solo tiene noticia los interesados en uno u otro sentido, porque se ejerce en las tinieblas y entre bastidores, y con fines diametralmente opuestos.

La previa censura de la prensa establecida por un Gobierno, se llame como se llame el Gobierno que la ejerza, tiene en su haber además de la valentía de sostenerla públicamente arrastrando con ello las consabidas consecuencias, la alteza de miras, lo que se persigue con la sana y noble intención de procurar por el bien superior Nacional y de servir, en fin, mejor a los intereses de la Patria, ¿Se inspiran de la misma forma y persiguen los mismos fines los que cobardemente la ejercen con el público y con nosotros y que sin resignarse al ostracismo político en que quedaron relegados después del 13 de Septiembre, trinan y se revuelven contra ella y sin embargo están dispuestos a ejercerla con los demás? No queremos cometer la inmensa injusticia de comparar la previa censura del Gobierno con la practicada por los periódicos con el pueblo, por eso no hemos de insistir más en este punto.

Reflexiones sobre el régimen foral

Sabido por todos es que en Navarra por el régimen foral que disfrutamos no se ha establecido como lo está en el resto de España, el llamado impuesto de derechos reales ni el de transmisión de bienes ni el del capital; pero en cambio tributa y paga el consumidor, el empleado y el



dependiente de comercio son contribuyentes y el obrero paga su impuesto por el jornal; y que la bondad del régimen ha servido en más de una ocasión para emboscarse algunas empresas y burlar del fisco del Estado con evidente perjuicio del erario Nacional sin beneficio para Navarra aunque sí para algunos afortunados capitalistas navarros. Y si encima de todo esto y como por añadidura al amparo del mismo régimen foral se puede acordar la condonación más o menos condicionada del pago de una buena suma como ha ocurrido con la empresa “El Irati” y por el que se regala desaprensivamente a la referida poderosa y rica entidad que obtiene con sus negocios beneficios nada comunes que oscilan entre un 13 y un 23 por ciento anual, la fortuna de 713.000 pesetas, hecho que constituye por su manifiesta injusticia un baldón para el régimen foral; y si este régimen foral navarro va a servir en definitiva (.....)

que encaramada siempre, para mantener en este orden de cosas el “statu quo”, en el gobierno y dirección de la administración de la provincia.... entonces....

creemos firmemente que se impone o una rectificación radical de conducta o una revisión de ciertos valores morales para ver quienes egoístamente se esconden tras la cortina para mantenerlo a toda costa, a quienes beneficia, y a quien perjudica, para saber siempre a que atenernos y obrar nosotros en consecuencia.

Para terminar

Hemos tratado de huir y huiremos siempre al hablar de problemas económicos que afectan al interés general de inspirarnos en atávicos odios, y en la ocasión presente hasta hemos prescindido de ciertos antagonismos por la desigualdad de trato dado por el régimen foral, existentes entre el capital y el trabajo, en prueba de una gran imparcialidad y de rectitud de intenciones y al mirar estos aspectos públicos lo hacemos bajo el prisma de la equidad y de la justicia, lema que ostentamos y que presidieron nuestros actos, por eso hemos de protestar de la resolución dada al asunto de “El Irati” que adolece a nuestro juicio del defecto de vicio de nulidad y de absoluta ausencia de aquellas virtudes.

En cambio no nos hubiera parecido injusto y estamos dispuestos a apoyar toda propuesta que tendiendo a ese fin tratase de auxiliar a industrias que como la fábrica de papel de Villava que por no tener medios de vida se ve obligada a cerrar sus talleres ocasionando una verdadera emigración a cientos de obreros navarros que colocados en las diversas actividades desarrolladas por dicha Fábrica o industria vivirían mejor en su solar navarro que comiendo el pan de la emigración.

Estúdiense el modo de abrirse esa Fábrica y el aspecto económico que en términos generales acaba de plantearlo dicha empresa al Estado proponiendo determinada política arancelaria: concrétese y circunscribiéndola a navarra hágasele la concesión administrativa que con arreglo a nuestra potencialidad económica nos corresponda y le satisfaga y tras, en fin, de un detenido, concienzudo y sereno estudio désele la subvención que corresponda, aun haciendo un sacrificio que en la ocasión presente y por las lamentables consecuencias que para la población obrera de Villava acarrearía

la resolución del problema planteado por el cierre definitivo de la Fábrica, bien se lo merece y aplaudiremos sin reservas y con nosotros Navarra entera, por considerarla justa esta resolución que va encaminada entre otras cosas a evitar que unos cuatrocientos obreros que trabajaban en la referida Fábrica de Villava se vean privados, contra su voluntad, y tal vez para siempre de poder vivir en la tierra que les vio nacer. Mientras tanto, la solución adoptada a favor exclusivamente de "El Irati" nos seguirá pareciendo inconsecuente, parcial y detestable.

Epilogando

Como creemos y vivamente lo deseamos que la prensa se ha de cuidar de esta hoja ya que se le alude, nos place anticipar que estamos dispuestos a contender con ella por medio de este procedimiento o bien enviando nuestras réplicas a "El País Vasco", periódico que, dedicando a estas cuestiones sociales económicas, inauguró hace tiempo una sección titulada "De la vida obrera", ha merecido la confianza y gratitud del proletariado español que corresponde a esta distinción con la adquisición de sus ejemplares, cada vez en mayor número, por cuyo motivo y aprovechando la ocasión que las presentes circunstancias nos brinda lo recomendamos a nuestros camaradas; o a "Unión Obrera", órgano de la Confederación Nacional de los Sindicatos Libres de España, que se publica en Madrid.

Pamplona 30 de Abril 1927

Por la Federación P. de Sindicatos de O.L.P. de Navarra

49

CARTA DEL ALCALDE DE SANGÜESA AL VICEPRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN SOLICITANDO QUE LA EMPRESA "EL IRATI, S.A." CUMPLA UNAS CONTRAPRESTACIONES A CAMBIO DE LA CONDONACIÓN DE LA DEUDA. (20 de mayo de 1927).

EXCM. Sr.

El que suscribe, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Sangüesa, en nombre y representación del mismo, acerca de la circular de esa Superioridad inserta en el Boletín Oficial de la provincia nº 55 de fecha 9 del actual, referente a condonación de subvención a la Sociedad el IRATI, a V.E. tiene el honor de elevar el presente escrito:

Ya que el Consejo Foral Administrativo de Navarra acordó en sesión del 24 de Enero último autorizar a V.E. para acceder a la petición formulada por la citada Sociedad el IRATI, de que se le releve del reintegro de la subvención



que le fue concedida, este Ayuntamiento, creyendo interpretar los deseos de sus representados, a cambio de la condonación mencionada solicita que por la empresa se introduzcan las mejoras o reformas siguientes:

1º.-Que al igual que los demás trenes de España se haga la correspondiente separación de clases.

2º.-Que en cada tren de mercancías se agregue un coche de viajeros, pues a diario van personas a pueblos del trayecto con asuntos que les puede costar una hora o solo minutos y vense obligados a estar en ellos, o no poder ir a otros, o bien regresar hasta la hora en que lo hace el de viajeros, con lo cual, a falta de esta comodidad, pierden todo un día.

3º.-Establecer un retrete en cada coche, evitándose, aunque el trayecto no es largo, esos malos ratos y espectáculos vergonzantes a que muchas veces se ve obligado el viajero a sufrir, principalmente las mujeres, por padecer cualquier enfermedad o descomposición de cuerpo. Y

4º.-Que en la estación de esta Ciudad se ponga un toldo MARQUESINA y se agrande el almacén de mercancías para que de este modo no tengan los viajeros que sufrir las inclemencias del tiempo y las mercancías que quedar al intemperie como ocurre en muchas ocasiones.

Por lo expuesto a V.E.

Suplica que en su día se digne tener en cuenta las precedentes reformas a que esta Ciudad aspira las cuales considera como una de las condiciones para relevar a la Sociedad el IRATI del reintegro de la subvención concedida.

Es gracia que no duda alcanzar de V.E. cuya vida Dios guarde muchos años.

Sangüesa a 20 de Mayo de 1927

El Alcalde

50

EXPEDIENTES SOBRE AUTORIZACIÓN DE PROYECTOS PARA CONSTRUIR UN ALMACÉN Y DESVÍO INDUSTRIAL PRÓXIMOS A LA ESTACIÓN DE LIÉDENA. (Julio de 1927).

PETICIÓN DE AUTORIZACIÓN

2ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles
Línea de Pamplona-Aoiz-Sangüesa (El Irati)
Sección 4ª Capítulo 4º Artículo 13

Núm. 36

175



Año 1927 Mes Julio

Interesado:

Don: Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro

Objeto del expediente:

Petición de autorización de proyecto para construir un almacén y desvío industrial próximo a la estación de Liédena de este ferrocarril.

Decreto 20-07-1927 ordenando la Jefatura que después de dar vista al Ingeniero de la 2ª Demarcación se remita el informe a la Compañía

SECCIÓN GENERAL
DE
FERROCARRILES Y TRANVÍAS

Sección 3ª- Explotación

Para la tramitación correspondiente, adjunta remito a V.S. una comunicación fechada en Zaragoza a 23 de Junio último, por el Delegado de Fomento de la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro, con un plano de "proyecto de almacén y desvío industrial", próximo a la estación de Liédena del Ferrocarril de Pamplona a Sangüesa, solicitando autorización para construir el referido proyecto.

Dios guarde a V.S. muchos años
Madrid 13 de Julio de 1927

El Director General
(ilegible)

Presupuesto a Zaragoza.
20-7-1927, después de dar vista al Ingeniero de 2ª División, remitan el informe a la Compañía de "El Irati"

Sr. Director de la Sociedad "El Irati"
Barcelona 26 de Julio 1927

Para que con devolución se sirva informar lo que proceda, adjunto remito a V.S. la instancia y plano presentados por la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro para construir un almacén y desvío industrial próximo a la estación de Liédena.

Dios guarde a usted muchos años.

El Ingeniero Jefe:

(ilegible)

Ferrocarriles y tranvías
Inspección Técnica y Administrativa
De
Ferrocarriles
2ª División
Núm. 3163. 2ª División

Examinados la instancia y planos presentados por la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro, al objeto de obtener autorización para establecer una vía de carácter industrial que enlace, un almacén que se proyecta construir en la zona de servidumbre con la línea del F.C. de Pamplona-Aoiz-Sangüesa, me considero en el deber de informar lo siguiente:

La entidad peticionaria desea construir dentro de la zona de servidumbre del f.c. citado, y en terrenos de su propiedad un almacén para depósito de cemento, y para el servicio de dicho almacén precisa establecer una vía en el interior del mismo e instalar en comunicación con esta, la mencionada vía de su enlace.

Este se proyecta arrancando en plena vía general fuera ya de la estación de Liédena, después del cambio correspondiente se establece una curva de 50 m. de radio de seguida de un tramo recto y a continuación otra curva de 50 m. de radio de sentido contrario a la primera, y finalmente otro cambio para establecer la comunicación con la vía que se desarrolla por el eje del almacén, que se prolonga aun más allá de dicho cambio para formar el retroceso que es necesario para poder efectuar la maniobra.

La Compañía de f.c. informa favorablemente la petición, con la sola observación de que la longitud de 60 m. de la vía muerta que se proyecta en el patio de mercancías de la estación, paralela al acceso de los vehículos ordinarios a dicha estación.

El Ingeniero que suscribe, considerando aceptable en lo esencial, el proyecto presentado, entiende que debe modificarse en el sentido de que la vía desviada de la estación de Liédena se prolongue hasta encontrar la vía industrial que se proyecta de manera que el cambio marcado en el nº 1 ocupe la posición marcada en el nº 2 arrancando entonces la vía industrial que se solicita de la vía desviada en vez de hacerlo de la vía general. De esta forma solo hay un cambio en la vía general, gana en longitud la vía desviada y finalmente la aguja de enlace de la vía industrial está dentro de la estación en vez de estar en plena vía.

No considero atendible la observación de la compañía por cuanto estimo indispensable la longitud dada a la vía de retroceso por la comodidad y seguridad de las maniobras, además de que no constituye inconveniente.

Teniendo esto en cuenta, entiendo que puede autorizarse la vía industrial de que se trata con sujeción a las condiciones generales del art. 1º de la Real Orden de 17 de Febrero de 1908 poniendo en la III de dichas condiciones el plazo de un año añadiendo las particulares siguientes:

1ª- La vía industrial que se autoriza arrancará de la vía desviada de la estación de Liédena después de prolongada esta de forma que el cambio que en plano ocupa la posición nº 1 pase a ocupar la indicada con el nº 2.

2ª- La vía de retroceso frente a los muelles y en el patio de la estación se coloca de forma que no constituya obstáculo alguno para el libre tránsito y circulación de vehículos por dichas dependencias.

3ª- La aguja de empalme de dicha vía deberá estar provista de indicador de posición, y sujeta con pasador y candado en su posición normal, que será dando paso a la vía desviada de la estación de Liédena estando la llave del candado en poder del Jefe de la estación quien la pondrá a disposición del agente encargado de las maniobras de entrada y salida de vagones por la vía industrial únicamente el tiempo necesario para efectuar dichas maniobras..

4ª- No podrá ejecutarse maniobra alguna en la vía industrial, desde que se reciba anuncio de salida de algún tren de las estaciones inmediatas, hasta que el tren anunciado haya salido de la estación de Liédena.

5ª- Las maniobras que se ejecuten en la vía industrial deberán efectuarse por agentes de la Compañía del f.c. a las órdenes inmediatas el Jefe de la estación de Liédena y cuando por su importancia requieran aumento de gastos será de cuenta del concesionario dicho aumento.

6ª- Todas las obras de la instalación que se autoriza en la parte en que afectan al ferrocarril deberán ser ejecutadas por la Compañía y por cuenta del concesionario.

7ª- El concesionario deberá someterse a cuanto disponga el Jefe de la estación referente a maniobras en la vía industrial así como a todo lo que pueda afectar a la seguridad del servicio de trenes y del de la estación.

8ª- Para el establecimiento y uso de esta servidumbre se cobrará contrato entre la Compañía del ferrocarril y el concesionario, que se someterá a la aprobación de esta División.

Lo que con devolución del expediente de referencia me honro en informar a V.S. en cumplimiento de lo que se ha servido ordenarme.

Dios guarde a V.S. muchos años
Barcelona 27 de agosto de 1927
El Ingeniero de la 2ª Demarcación

(Firma ilegible)

51

ESCRITO REMITIDO POR LA DIRECCION GENERAL PARA LA TRAMITACIÓN CORRESPONDIENTE PARA ESTABLECER UNA VÍA APARTADERO CON AGUJA EN LA ESTACIÓN DE LIÉDENA (31 de agosto de 1927)

Ilm. Sr. Director



Devuelvo adjunto a esa Superioridad la instancia y plano del Sr. Delegado de la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro que hace referencia al establecimiento de un apartadero en la estación de Liédena del ferrocarril El Irati y que me remitió V. I. para su tramitación.

Acompaño copia del informe de la Compañía del ferrocarril y del Ingeniero encargado.

Esta Jefatura entiende que si bien es acertada la propuesta del Ingeniero de que se establezca la aguja de la vía del apartadero en la vía segunda de la estación prolongando ésta última convenientemente, en vez de disponerla en la general y fuera de ella, puede admitirse la colocación donde se proyecta como es frecuente en líneas más importantes que la del Irati, siempre que se cumpla la prescripción que proponemos en 2º lugar.

Estamos de acuerdo con el Ingeniero que cabe disponer la vía de retroceso en forma que no se dificulte la llegada a los muelles de los vehículos aunque se de a dicha vía la longitud que propone el peticionario al objeto de facilitar sus maniobras y por esta materia nos parece que se procede atender la indicación que hace la Compañía de que se reduzca a 25 mts. la longitud de aquella vía muerta en el buen entendido que con un encintado de adoquines o de otra manera se consiga el que la misma no contribuya en obstáculo al paso de los carros en el patio de la estación.

En definitiva informo a V.I. que por lo que a esta inspección se refiere no hay inconveniente en acceder a lo que solicita el Sr. Delegado de la Confederación Hidrográfica del Ebro con la prescripción de la L. y R. de Policía y las de la R.O. de 17-2-1908 fijando el plazo de un año para la ejecución de las obras, y las siguientes:

1º.- Copiar la 3ª del Ingeniero poniendo “vía general” en vez de “vía desviada”.

2º.- Copiar la 2ª del Ingeniero.

3º.- Copiar la 4ª del Ingeniero.

4º.- Copiar la 5ª del Ingeniero suprimiendo el final tachado de lápiz.

5º.- Copiar 6ª Ingeniero.

6º.- Copiar 7ª Ingeniero.

7º.- Copiar 8ª Ingeniero.

31 de agosto de 1917.

(Firma ilegible)

EXPEDIENTE SOBRE PETICIÓN DE AUTORIZACIÓN POR PARTE DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA “AGUAS DE ARTETA” PARA CRUZAR EL FERROCARRIL CON UNA LÍNEA ELÉCTRICA EN EL PUNTO KILOMÉTRICO 0,380. (Septiembre / Octubre 1927).



PETICIÓN DE AUTORIZACIÓN (Duplicada)

2ª DIVISIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA DE FERROCARRILES
Línea de *Pamplona-Aoiz-Sangüesa*
Sección 4ª Capítulo 4ª Artículo 13

Núm. 62
Año 1927 Mes *Septiembre*

Interesado *S.A. Conducción de aguas de Arteta*

Objeto del expediente *Petición de autorización cruzar este f.c. en su km. 0,380 con una línea subterránea de electricidad alta tensión. Ordena la Jefatura que después de dar vista al Ingeniero de la 2ª Demarcación se remita a la Compañía del ferrocarril el Irati para que informe*

Decreto 1-10-1927

El suscribiente, en nombre y representación de la Sociedad Anónima, "Conducción de Aguas de Arteta", domiciliada en esta Capital, calle de las Navas de Tolosa nº 1, ruega a V. S. I. tenga a bien tramitar y elevar al Excmo. Sr Ministro de Fomento, la adjunta solicitud para obtener la autorización necesaria para cruzar el F.C. Pamplona-Aoiz-Sangüesa, con un cable subterráneo de alta tensión, en el kilómetro 0,380.

Gracia que espera alcanzar de V.S.I. cuya vida guarde Dios muchos años
Pamplona 24 de Septiembre de 1927
(firma)

Ilmo. Sr. Ingeniero Jefe de la 2ª División de Ferro-carriles
Barcelona

El suscribiente, en nombre y representación de la Sociedad anónima "Conducción de Aguas de Arteta", domiciliada en esta Capital, calle de las Navas de Tolosa nº 1, a V.E. respetuosamente suplica, que de acuerdo con lo dispuesto en la vigente Ley de ferro-carriles, tenga a bien autorizarle para cruzar la vía del F.C. eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa en el km, 0.380 con un cable subterráneo de alta tensión, conforme se detalla en el plano y memoria adjuntos.

Gracia que espero alcanzar de V.E. cuya vida guarde Dios muchos años.
Pamplona 24 de Septiembre de 1927
(firma)

1-10-927

Después de dar vista al Ingeniero de la 2ª Demarcación remitase a informe de la Compañía de "El Irati" (firma)



PROYECTO DE CRUCE DE LA VIA DEL FERROCARRIL PAMPLONA-AOIZ-SANGÜESA CON CABLE SUBTERRÁNEO DE ALTA PARA LA FÁBRICA DE AZÚCAR DE DON CARLOS EUGUI (Septiembre 1927)

MEMORIA

La Sociedad “Conducción de Aguas de Arteta”, tiene contratado el servicio de fuerza motriz, para el funcionamiento para el funcionamiento de la fábrica de azúcar, que ha instalado en el Barrio de la Rochapea, Don Carlos Eugui.

Para cumplimentar este servicio proyecta dicha Sociedad tender un cable subterráneo que enlace la sub-central de Rochapea con la mencionada fábrica.

Este cable en su trazado, tiene que atravesar el ferro-carril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa, y este cruce objeto de esta Memoria se proyecta efectuarlo en la forma siguiente:

El cable subterráneo, protegido por tres envolturas aislantes y una cubierta exterior de fleje de acero en espiral, se introducirá dentro de un tubo de grés de 0,10 mts. de diámetro en una longitud de 7,50 mts. a cada lado del eje de la vía.

De esta forma el cable queda protegido, contra cualquier accidente que pudiera ocurrir al reparar la vía, y vice-versa, esta no tiene que tocarse para reparar cualquier avería del cable, que tirando puede salir para repararse o renovarse, sin tener que abrir la calzada.

Con lo expuesto creemos suficientemente detallada la obra a ejecutar en la parte que puede afectar al F.C.

Pamplona 24 de Septiembre de 1927

El Ingeniero industrial

COMUNICACIÓN DEL INGENIERO AL DIRECTOR DE “EL IRATI”
INFORMÁNDOLE DE LA PETICIÓN FORMULADA POR “CONDUCCIÓN DE AGUAS DE ARTETA S.A.”

Sr. Director de “El Irati”
Barcelona 7 octubre 1927

Para que con devolución se sirva informar la que proceda, adjunto remito a V.S. la instancia y proyecto presentados por la S.A. “Conducción de Aguas de Arteta” solicitando permiso para cruzar el f.c. de Pamplona-Aoiz-Sangüesa, en el km. 0,380, con un cable subterráneo de energía eléctrica

Dios, etc.

El Ingeniero Jefe

INFORME DEL INSPECTOR SOBRE LA PROPUESTA DE PASAR UN CABLE SUBTERRÁNEO BAJO LA VÍA DE “EL IRATI”

FERROCARRILES Y TRANVIAS
INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
DE
FERROCARRILES
2ª DIVISIÓN

Examinado el proyecto presentado por la S.A. “Conducción de Aguas de Arteta”, al objeto de poder tener autorización para cruzar el f.c. de Pamplona-Aoiz-Sangüesa con un cable subterráneo de conducción de energía eléctrica me considero en el deber de informar a V.S. lo siguiente:

Según se deduce de dicho proyecto la Sociedad peticionaria trata de tender un cable subterráneo para el transporte de energía eléctrica desde su sub-central de Rochapea hasta la fábrica de azúcar de D. Carlos Eugui, teniendo para ello que cruzar con dicho cable el f.c. citado en el km. 0.830.

El cruzamiento se proyecta colocando un tubo de gres de 0,10 m. de diámetro, en una longitud de 7,50m. a cada lado del eje de la vía a un metro de profundidad por el interior del cual pasa el cable conductor de energía que esta protegido por tres envolturas aislantes y una cubierta exterior de fleje de acero en especial. La corriente a transportar es de alta tensión.

La Compañía del f.c. informa favorablemente la petición con tal que el cruce se efectúe de acuerdo con el proyecto presentado.

El Ingeniero que suscribe, considerando que el proyecto presentado es aceptable estima que para la estabilidad y seguridad de la tubería de gres es conveniente embeberla en un macizo de hormigón. Teniendo esto en cuenta entiende que puede otorgarse la concesión de que se trata con sujeción a las condiciones generales de las R.R.O.O. de 17 de Febrero de 1908 y 5 de Enero de 1917 poniendo en la 111 del Art. 1º de la primera de dichas R.R.O.O. el plazo de 6 meses, entendiéndose que el Reglamento de instalaciones eléctricas a que se refieren las citadas disposiciones es el aprobado por R.D. de 27 de Marzo de 1919 y añadiendo las siguientes condiciones particulares.

1ª La tubería en el trayecto de cruzamiento del f.c. se colocará a una profundidad mínima de un metro con respecto a la rasante de los carriles y se revestirá con una capa de hormigón de 10 centímetros de espesor mínimo.

2ª Las obras en el referido trayecto de cruzamiento se ejecutarán por la Compañía del Ferrocarril a expensas del concesionario, entregando esta la tubería necesaria y depositando previamente el importe de dichas obras, según presupuesto, en la Caja de la expresada Compañía debiendo abonarse al final de los trabajos por el concesionario el exceso de gastos si los hay o devolverle el sobrante si así resulta.

3º El concesionario tendrá obligación de conservar en buen estado las obras objeto de la presente autorización.

Lo que con devolución del expediente de referencia me honro en informar a V.S. en cumplimiento de lo que se ha servido ordenarme.



Dios guarde a V.S. muchos años
Barcelona 22 de Octubre de 1927

El Ingeniero de la 2ª Demarcación

COMUNICACIÓN DEL INGENIERO JEFE A LA S.A. CONDUCCIÓN DE AGUAS DE ARTETA AUTORIZÁNDOLE A REALIZAR LA OBRA PROYECTADA

Sr. Director de la S.A. Conducción de Aguas de Arteta, calle de las Navas de Tolosa nº 1 Pamplona y traslado a la Compañía “El Irati” y al Ingeniero de la 2ª Demarcación.

Barcelona, 31 de Octubre 1927

Visto el expediente promovido por Vd. con motivo de su instancia fecha 24 Septiembre, en solicitud de autorización para cruzar el f.c. de Pamplona-Aoiz-Sangüesa en el Km. 0,380 con un cable subterráneo de conducción de energía eléctrica.

Visto los favorables informes emitidos por la Cía. “El Irati”, y por el Ingeniero encargado de la inspección de la línea no habiendo reintegrado el permiso con la póliza de ciento veinte pesetas erigida en casos análogos, por considerar a la entidad peticionaria exenta del impuesto del timbre con arreglo a la disposición 8ª del R.D. nº 1479 fecha 15 de agosto último y publicado en la Gaceta del 20 del mismo mes, referente al régimen económico de la provincia de Navarra, esta Jefatura haciendo uso de la Delegación que le fue conferida por R.D. de 6 de mayo 1927, por acuerdo es esta fecha ha resuelto conceder la autorización solicitada por lo que al ferrocarril y a su zona se refiere, con sujeción a lo que determina la Ley y Reglamento de Policía de ferrocarriles y a las prescripciones de la Reales Órdenes de 17 de febrero 1908 y 5 enero 1917 poniendo en la 3ª del apartado 1º de la 1ª de dichas Reales Órdenes el plazo de seis meses y a las que determina el vigente Reglamento de instalaciones eléctricas de 27 de mayo de 1919, añadiendo las especiales siguientes:

1ª- Copiar la 1ª del Ingeniero, añadiendo el final “y el tubo de protección tendrá la longitud del cruce y un metro más a cada lado.

2ª- Copiar la 2ª del Ingeniero añadiendo al final “ será obligatorio en caso de desacuerdo el laudo de esta División.

3ª- Será de cuenta del concesionario la conservación en buen estado de las obras objeto de la presente autorización.

Lo que comunico al V. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a usted muchos años

El Ingeniero-Jefe

(ilegible)

COMUNICACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS AL SR. GOBERNADOR CIVIL SOBRE LA CONCESIÓN DE PERMISO PARA LA INSTALACIÓN DE LA VÍA APARTADERO EN LIÉDENA. (3 de noviembre 1927).

DIRECCIÓN GENERAL
DE
FERROCARRILES Y TRANVÍAS
Sección 3ª – Explotación

Al Gobernador civil de Navarra con esta fecha le comunico la Real orden siguiente:

Excmo. Señor:

Visto el expediente incoado a instancia de la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro, en solicitud de autorización para instalar una vía apartadero en la estación de Liédena, del ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa. Vistos los favorables informes emitidos por la Compañía “El Irati” concesionaria del citado ferrocarril, por la 2ª División de Ferrocarriles y por ese Gobierno de su digno cargo.

S.M. el Rey q. D.g. , conformándose con lo propuesto por esta Dirección general, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, con sujeción a la Ley y Reglamento de Policía de Ferrocarriles, a las prescripciones generales del apartado primero de la R.O. de 17 de Febrero de 1908, fijando en un año el plazo a que se refiere la tercera y a las particulares siguientes:

1ª- La aguja de empalme de la vía apartadero deberá estar provista de indicador de posición y sujeta con pasador y candado en una posición normal que será dando paso a la vía general, estando la llave del candado en poder del Jefe de la Estación quien la pondrá a disposición del agente encargado de las maniobras de entrada y salida de vagones por la vía industrial, únicamente el tiempo necesario para efectuar dichas maniobras.

2ª- La vía de retroceso, frente a los muelles y en el patio de la estación, se colocará de modo que no constituya obstáculo alguno para el libre trámite y circulación de vehículos por dichas dependencias.

3ª- No podrá ejecutarse maniobra alguna en la vía industrial desde que se reciba anuncio de salida de algún tren de las estaciones inmediatas, hasta que el tren anunciado haya salido de la estación de Liédena.

4ª- Las maniobras que se ejecuten en la vía industrial, deberán efectuarse por agentes de la Compañía del ferrocarril a las órdenes inmediatas del Jefe de la estación de Liédena.

5ª- Todas las obras de la instalación que se autoricen en la parte que afecta al ferrocarril deberán ser ejecutadas por la Compañía por cuenta del concesionario.

6ª- El concesionario deberá someterse a cuanto disponga el Jefe de la estación referente a maniobras en la vía industrial así como todo lo que pueda afectar a la seguridad del servicio de trenes y del de la Estación.

7ª- Para el establecimiento y uso de esta servidumbre se celebrará un contrato entre la Compañía del f.c. y el concesionario que se someterá a la aprobación de la 2ª División de ferrocarriles.

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento el de la Compañía de “El Irati” y demás efectos.

Dios guarde a V.S. muchos años

Madrid 3 de Noviembre de 1927

El Director General

54

NOTIFICACIÓN DEL INGENIERO JEFE DEL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS EN LA QUE SE DA CUENTA DE LA COMUNICACIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES DIRIGIDA AL GOBERNADOR CIVIL. (15 de noviembre de 1927).

OBRAS PÚBLICAS
CUERPO NACIONAL
DE
Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Jefatura de Guipúzcoa y Navarra

El Ilmo. Sr. Director General de F.C. y tranvías, con fecha 3 de los corrientes al Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia, dice lo siguiente:

“Visto el expediente incoado a instancia de la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro, en solicitud de autorización para instalar una vía apartadero en la estación de Liédena, del ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa. Vistos los favorables informes emitidos por la Compañía “El Irati” concesionaria del citado ferrocarril, por la 2ª División de ferrocarriles y por ese Gobierno de su digno cargo.

S.M. el Rey q. D.g. , conformándose con lo propuesto por esta Dirección general, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, con sujeción a la Ley y Reglamento de Policía de Ferrocarriles, a las prescripciones generales del apartado primero de la R.O. de 17 de Febrero de 1908, fijando en un año el plazo a que se refiere la tercera y a las particulares siguientes:

1ª- La aguja de empalme de la vía apartadero deberá estar provista de indicador de posición y sujeta con pasador y candado en una posición normal que será dando paso a la vía general, estando la llave del candado en poder del Jefe de la Estación quien la pondrá a disposición del agente encargado de las maniobras de entrada y salida de vagones por la vía industrial, únicamente el tiempo necesario para efectuar dichas maniobras.



2ª- La vía de retroceso, frente a los muelles y en el patio de la estación, se colocará de modo que no constituya obstáculo alguno para el libre trámite y circulación de vehículos por dichas dependencias.

3ª- No podrá ejecutarse maniobra alguna en la vía industrial desde que se reciba anuncio de salida de algún tren de las estaciones inmediatas, hasta que el tren anunciado haya salido de la estación de Liédena.

4ª- Las maniobras que se ejecuten en la vía industrial, deberán efectuarse por agentes de la Compañía del ferrocarril a las órdenes inmediatas del Jefe de la estación de Liédena.

5ª- Todas las obras de la instalación que se autoricen en la parte que afecta al ferrocarril deberán ser ejecutadas por la Compañía por cuenta del concesionario.

6ª- El concesionario deberá someterse a cuanto disponga el Jefe de la estación referente a maniobras en la vía industrial así como todo lo que pueda afectar a la seguridad del servicio de trenes y del de la Estación.

7ª- Para el establecimiento y uso de esta servidumbre se celebrará un contrato entre la Compañía del f.c. y el concesionario que se someterá a la aprobación de la 2ª División de ferrocarriles.

Lo que de orden del Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia, traslado a V.S. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V.S muchos años.
Pamplona 15 de Noviembre de 1927
El Ingeniero Jefe

Modesto Zubizarreta

55

NOMBRAMIENTO DE PAULINO SEVILLANO SIERRA COMO JEFE DE ESTACIÓN EN SANGÜESA. (9 de septiembre de 1930).

“El Irati” Sociedad Anónima
Consejo de Administración

Pamplona, 9 de septiembre de 1930

Sr. D. Paulino Sevillano Sierra
Villava

Muy señor mío:

El Consejo de Administración, en sesión que celebró el día de ayer, acordó nombra a Vd. Jefe de la estación de Sangüesa con el sueldo anual de 3.600 pesetas por todos conceptos.



Lo que tengo el gusto de participarle para su conocimiento y satisfacción, advirtiéndole que del Servicio de Explotación recibirá Vd. las órdenes oportunas para el traslado.

Le saluda atentamente:

EL CONSEJERO DELEGADO

Hilario Etayo

56

CONVOCATORIA DIRIGIDA POR EL ALCALDE DE SANGÜESA AL RESTO DE ALCALDES DE MUNICIPIOS POR LOS QUE PASA “EL IRATI” PARA QUE ACUDAN A SANGÜESA A UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SUPRESIÓN DE UNA PARTE DEL SERVICIO FERROVIARIO. (15 de mayo de 1950)

Excma. Diputación Foral y Provincial de Navarra. PAMPLONA
Ayuntamiento de la Ciudad de Sangüesa

Con objeto de tratar del restablecimiento del servicio de “El Irati”, suspendido recientemente, (el que iba de Sangüesa a Pamplona por la tarde y regresaba por la mañana) y determinar la gestión que sea necesario realizar a tal fin, se celebrará el día 21 de los actuales a las ONCE de su mañana en la Casa Consistorial de esta Ciudad, una reunión de los Sres. Alcaldes o representantes de los Ayuntamientos de esta Comarca, a la que tengo el honor de invitar a V. esperando se digne concurrir, dada la vital importancia que tiene el asunto.

Dios guarde a V. muchos años
Sangüesa 15 de mayo de 1950
EL ALCALDE

NOTA.- Caso de no poder concurrir le agradecería enviase una adhesión

SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE
- Véase al dorso -

57

CARTA DEL DELEGADO SINDICAL DE LA COMARCA DE SANGÜESA DE F.E.T. Y DE LAS J.O.N.S., EN REPRESENTACIÓN DE VARIOS GREMIOS

187



COMARCALES, DIRIGIDA AL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA SOLICITÁNDOLE SU MEDIACIÓN PARA QUE “EL IRATI” REPONGA EL SERVICIO SUSPENDIDO. (19 de mayo de 1950).

DELEGACION NACIONAL DE SINDICATOS DE F.E.T. Y DE LA J.O.N.S.
Delegación Sindical Provincial de Navarra
COMARCAL DE SANGÜESA

EXMO. SR

Esta Delegación Sindical Comarcal, en nombre y representación de los Gremios Comarcales “Textil y de la Confección”, “Alimentación y Productos Coloniales” y “Mixto de Industria y Comercio”, así como de las Hermandades Sindicales de Labradores y Ganaderos, cuyos Maestros Mayores y Prohombres firman conmigo la presente, tienen el honor de dirigirse a ese Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad para exponer lo siguiente:

En nuestro contacto directo y permanente con las distintas ramas de la producción, hemos oído comentar el disgusto que produce la suspensión del segundo Servicio de trenes de la Sociedad “El Irati” que tenía su salida de Pamplona a las 7,40 de la mañana y regreso de Sangüesa a las 5 de la tarde. Disgusto plenamente justificado, puesto que esta suspensión ha afectado profundamente a toda la comarca, acarreando graves perjuicios derivados de las dificultades de comunicación entre sus pueblos con los consiguientes inconvenientes para el normal desarrollo de las distintas actividades industriales y comerciales.

Buena prueba de ello ha sido que, al dirigirnos a los distintos pueblos de esta Comarcal dándoles a conocer el proyecto de iniciar las gestiones encaminadas a conseguir la reanudación del Servicio suspendido, en todos ellos hemos encontrado el eco más favorable.

Téngase en cuenta que los abajo firmantes representan a la totalidad de las Entidades agrícolas, ganaderas, industriales, comerciales y actividades diversas de las localidades de Liédena, Lumbier, Valle de Urraul-Bajo, Aibar, Cáseda, Sada de Sangüesa, Gallipienzo, Eslava, Lerga, Valle de Ezprogui, Javier, Peña, Yesa y Petilla de Aragón. Contamos con la adhesión unánime e inquebrantable de todos ellos, y si bien estamos seguros de que hubiéramos encontrado el mismo apoyo en otras muchas localidades igualmente afectadas, no nos ha sido posible solicitarlo por no pertenecer a nuestra jurisdicción.

Todo lo anteriormente expuesto, nos obliga como es natural a tomar en consideración estas aspiraciones, poniéndolas en conocimiento de ese Exmo. Ayuntamiento, como primera autoridad, no dudando ha de acoger la causa como suya y ha de iniciar las oportunas gestiones cerca de la Sociedad “El Irati” ó de los Poderes Públicos si así procediese, a fin de conseguir que con la mayor urgencia posible quede restablecido el segundo Servicio, saliendo de Pamplona por la mañana y regresando de Sangüesa por la tarde.

En la mente de todos está los enormes beneficios que con ello reportaría a toda esta zona y por ello, no dudamos ha de poner a contribución el más decidido empeño en conseguirlo, por lo que anticipadamente le enviamos nuestro más sincero agradecimiento.

Dios guarde a S.E. muchos años.

Sangüesa, 19 de Mayo de 1.950

EL DELEGADO SINDICAL COMARCAL,

(firma ilegible)

LOS MAESTROS MAYORES DE LOS GREMIOS COMARCALES Y PROHOMBRE DE LA HERMANDAD,

Celedonio Erdozain y 3 firmas ilegibles.

58

CARTA DEL ALCALDE DE SANGÜESA DIRIGIDA A VARIOS AYUNTAMIENTOS NAVARROS COMUNICÁNDOLES EL ACUERDO ALCANZADO POR UN GRUPO DE ALCALDES AFECTADOS POR LA SUSPENSIÓN DE UNO DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE “EL IRATI”. (22 de mayo de 1950).

Ayuntamiento de la Ciudad
de
SANGÜESA

Con fecha ayer tuvo lugar en esta Casa Consistorial la anunciada asamblea entre los señores Alcaldes de esta Comarca afectada con la suspensión del servicio del Irati que de Pamplona salía por la mañana y regresaba de Sangüesa por la tarde, y por unanimidad acordose realizar gestiones para su restablecimiento, y al efecto se designó una comisión compuesta de los Sres. Alcaldes de Aoiz, Lumbier y Sangüesa.

Entre las gestiones a realizar, se anotan las siguiente:

1º.- Gestionar de la Compañía del Irati el restablecimiento del tren suspendido y mientras esto no se lleve a cabo, que se agregue algún coche al tren diario de mercancías que circula hasta Liédena continuándolo en lo sucesivo hasta Sangüesa, de utilización preferente para los viajeros de mayor recorrido.-

2º.- Como complemento de la solución transitoria indicada, solicitar la concesión de cupo de gasolina para las empresas, que como La Veloz Sangüesina, estuvieran dispuestas a paliar los inconvenientes y perjuicios derivados de la supresión del referido tren, estableciendo un servicio diario de auto-ómnibus en la dirección Pamplona-Sangüesa.-

3º.- Dirigirse al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas en súplica apremiante y respetuosa de que se interese por el mencionado restablecimiento del tren.-

No habiendo concurrido a la citada asamblea algunos señores Alcaldes convocados y otros a quienes se omitió citarles a tales efectos, agradeceré a Vd. tenga la bondad de remitir a esta Alcaldía su adhesión a tales acuerdos, a fin de que sea unida a la instancia que con la mayor urgencia será enviada al citado Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas.-

Dios guarde a Vd. Muchos años
Sangüesa 22 de Mayo de 1.950
El Alcalde

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de

AL DORSO.-

Dorso que se cita.-
adhesión

- Acudieron -

Mandaron

Abaurrea Alta
Abaurrea Baja

Sangüesa
Aoiz

Yesa
Urraul-Alto
Urzainqui

Aibar
Arce
Aria
Arive
Arriasoiti
Burguete
Burgui
Cáseda
Castillonuevo
Egués
Escároz
Esparza
Gallipienzo
Gallués
Garayoa
Garde
Garralda
Guesa
Huarte
Isaba
Izagaondoa
Izalzu

Liédena
Lumbier
Lónguida
Urroz
Leache
Eslava
Javier
Urraul-Bajo

Jaurrieta
Lerga
Lizoain
Navascués
Ochagavía
Orbaiceta
Orbara
Oronz
Oroz-Betelu
Petilla de Aragón
Romanzado
Roncesvalles
Sada de Sangüesa
Sarriés
Uztárroz
Valcarlos
Vidangoz
Villanueva

59

CARTA DEL GOBERNADOR CIVIL DE NAVARRA DIRIGIDA AL ALCALDE DE SANGÜESA SOLICITÁNDOLES QUE PREPAREN UN ESCRITO PARA ENTREGAR AL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS DURANTE SU VISITA A LAS OBRAS DE YESA. (23 de mayo de 1950).

EL GOBERNADOR CIVIL
Y JEFE PROVINCIAL DEL MOVIMIENTO
DE NAVARRA

Pamplona, 23 de mayo de 1.950

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento
SANGÜESA

Mi estimado Alcalde:

En el día de ayer me han dado cuenta de la visita de una comisión de Autoridades de esa Comarca.

En relación con la suspensión del servicio del Irati se pasó oportunamente la nota a la Dirección General de Ferrocarriles, y recientemente, en mi viaje a Madrid, hablé personalmente con el Director General que quedó en informarse y ver de impedir el trastorno público que la suspensión del servicio originaba.

No obstante, ante la visita del Sr. Ministro de Obras Públicas a esa zona, sería interesante que por Vds. se preparara un escrito que fuera entregado a aquél en el momento que oportunamente les indicaré y una vez terminada la visita a las obras de Yesa.

Con posterioridad a la suspensión del ferrocarril se iniciaron gestiones para conseguir un aumento en los cupos de gasolina para los automóviles de la zona, mas ello no dio resultado, por lo que de momento hay que retrasar esta gestión; no obstante, si la situación se dilatara, se insistiría de nuevo.

Le saluda con el mayor afecto

Firmado.- *Luis Valero Bermejo*

A los Alcaldes de Liédena, Lumbier, Aoiz y Lónguida, remitirles copia de esta carta diciéndoles que se preparará la instancia como se indica.
Cumplido 27 de mayo 1950

60

CARTA DE UN GRUPO DE ALCALDES Y DE REPRESENTANTES DE LAS LOCALIDADES POR DONDE PASABA “EL IRATI”, DIRIGIDA AL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS SOLICITANDO SU MEDIACIÓN PARA EVITAR EL CIERRE DEL FERROCARRIL. (Mayo de 1950).

EXCMO. SR.

Los Alcaldes de la Comarca relacionada directamente con las actividades de transporte dentro de la zona natural de explotación del ferrocarril eléctrico de vía estrecha del Irati, S. A., así como la Delegación Sindical con sus gremios y las Hermandades Sindicales de Labradores y Ganaderos de la Comarca de Sangüesa, por sí mismos o representando a los numerosos adheridos de sus organizaciones filiales, recogiendo el clamor general de los pueblos y velando por los mismos, acuden a V.E. para exponerle lo siguiente:

Recientemente dispuso dicha Sociedad, ejercitando su legítimo derecho y atendiendo a sus exclusivos intereses, la supresión del tren discrecional de circulación diaria, que salía de Pamplona por las mañanas para regresar por la tarde, con el fin de atender necesidades de transporte de material destinado a las importantísimas obras del Pantano de Yesa, estimadas por esa Entidad de transporte como de orden de preferente atención a las de los viajeros de la extensa Comarca relacionada con dicha vía férrea.

Dicha medida supresoria de un tren que funcionaba desde antiguo y que servía las necesidades de desplazamiento dentro del día, en la dirección Pamplona-Sangüesa, o sea que permitía la salida por la mañana para regresar a sus casas por la tarde, en la dirección indicada, cuando las dichas necesidades de transporte de los viajeros no eran de tanto apremio como en

los acuciantes tiempos actuales, produjo honda contrariedad en toda la región interesada; lo cual motivó inmediatas gestiones encaminadas a suprimir o al menos atenuar la causa del daño.

El Ayuntamiento de Sangüesa y los representantes de las actividades económicas de la misma, aún conscientes de los perjuicios que se derivaban de la resolución adoptada por la Compañía, esperaron pacientemente la vuelta al anterior estado de cosas, pero al no acaecer así, se decidió por dicho Ayuntamiento convocar todos los pueblos de la extensa comarca afectada por la mencionada suspensión del tren, con el fin de que se adoptara las resoluciones que se estimaran más convenientes para lograr el restablecimiento del referido servicio desaparecido, que tanto daña a los intereses generales de la Comarca.

Cambiadas impresiones entre los convocados, se acordó por aclamación, en nombre de todos los pueblos de la Comarca aquí representados en esta Asamblea y para salvaguardia de sus intereses agrícolas, industriales, comerciales y de las demás conveniencias individuales, lo siguiente:

1º.- Gestionar de la Compañía del Irati el restablecimiento del tren suprimido y que mientras esto no se lleve a cabo, que se agregue algún coche al tren diario de mercancías que circula hasta Liédena, continuándolo en lo sucesivo hasta Sangüesa, de utilización preferente para los viajeros de mayor recorrido.

2º.- Como complemento de la solución transitoria indicada en el número anterior, debe solicitarse la concesión de cupo de gasolina para las Empresas, que como la Veloz Sangüesina, estuvieran dispuestas a paliar los inconvenientes y perjuicios derivados de la supresión del referido tren, estableciendo un servicio diario de auto-omnibus en la dirección Pamplona-Sangüesa, con salida por la mañana desde aquella Capital.-

3º.- Dirigirse al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas en súplica apremiante y respetuosa de que se interese por el mencionado restablecimiento del tren, compensando debidamente y si ello fuera procedente los perjuicios que puedan irrogarse a la Entidad propietaria por dicho restablecimiento.

En cumplimiento de este último acuerdo y no obstante lo que se decida respecto a las soluciones transaccionales apuntadas en los otros dos números, los que suscriben se honran en elevar a V. E. la presente solicitud rogándole encarecidamente en nombre de todos los pueblos representados, que se interese por el urgente restablecimiento del tren de viajeros que salía diariamente de Pamplona por la mañana hasta Sangüesa para regresar por la tarde del mismo día.

Así lo esperan de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.

Sangüesa de Mayo de 1.950

Román Oyaga - Antonio Iribarren - Joaquín P. de Obanos – Antonio Torres – (¿) Aldaba – Manuel Hernández – Antonio (¿) – Joaquín Oyaga – Jerónimo Fuertes – (¿) Monreal – (firma ilegible).

EXCMO. SR. MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

61

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DEL VALLE DE EGÜES AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (24 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DEL VALLE DE
EGÜES

Núm. 601

En contestación a su atento escrito númº. 978 de fecha 22 del mes en curso, tengo el honor de participarle que este Ayuntamiento se adhiere con el mayor entusiasmo al acuerdo adoptado por la Asamblea de señores Alcaldes de la Comarca, celebrada en esa Ciudad con fecha 21 del actual, para gestionar el restablecimiento del tren de viajeros de la Compañía “El Irati” que salía de Pamplona por la mañana y regresaba de Sangüesa por la tarde.

Dios guarde a Vd. Muchos años.

Egües 24 de Mayo de 1.950.

El Alcalde,

Nemesio Guerendiain

62

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DEL VALLE DE LIZOAIN AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (24 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DE
LIZOAIN
Núm. 220

194



Enterado éste Ayuntamiento de la Asamblea celebrada el día 21 del actual en la Sala Consistorial del Ayuntamiento de Sangüesa, por varios Alcaldes de la Comarca afectada con la suspensión del servicio del Irati que de Pamplona salía por la mañana y regresaba por la tarde de Sangüesa; y viendo esta Corporación que esos dos dichos servicios le son muy necesarios a los habitantes de este Municipio; por unanimidad acuerda esta Corporación, adherirse en todas sus partes a los acuerdos adoptados en la predicha Asamblea, por los representantes de la misma.

Lo que tengo el honor de transmitir a V. S. para su conocimiento y efectos

Dios guarde a V. S. muchos años
Lizoain a 24 de mayo de 1950

Por el Ayuntamiento
El Alcalde

Saturnino Eransus

63

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE GARDE AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (24 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DE
GARDE

Núm. 383

Consecuente con su escrito fecha 15 del corriente, recibido en esta el día 23 del mismo mes, y referente a las gestiones a realizar para el restablecimiento del servicio de “El Irati” suspendido recientemente, me complazco en participarle, que, ante la imposibilidad de concurrir el día 21 como en el mismo indica, por haberse recibido el oficio de convocatoria el día 23; éste Ayuntamiento, con verdadero agrado se adhiere a cuantas gestiones se realicen al fin indicado por ese Ayuntamiento de su digna presidencia.-

Lo que participo y Vd. en contestación a su escrito convocatoria sobre el particular.-

Dios guarde a Vd. muchos años.-

GARDE 25 de Mayo de 1950.-

El Alcalde,

(?) Urzainqui



ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE ABAURREA ALTA AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (26 de mayo de 1950).

ALCALDIA
DE
ABAURREA -ALTA

En contestación a su escrito de fecha 22 del actual, referente a las gestiones a realizar por la Comisión nombrada compuesta de los señores Alcaldes de Aoiz, Lumbier y Sangüesa, para que la Compañía del “IRATI” restablezca el tren suspendido entre Pamplona y Sangüesa, aunque no afecta directamente a este pueblo dicho servicio, por tener dos líneas de Autobuses que hacen el viaje diariamente a Pamplona, atendiendo a los ruegos que me hace esa Alcaldía, tengo el honor de participarle que este Ayuntamiento que me honro presidir a tomado el plausible acuerdo de adherirse a todas cuantas gestiones ralice la expresada comisión tanto con la Sociedad del “IRATI” como con el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, contando siempre con el incondicional apoyo de este Ayuntamiento.

Dios guarde a V, muchos años.
Abaurrea Alta 26 de Mayo de 1950

El Alcalde

Felipe ?

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE ESPARZA DE SALAZAR AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (26 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DE
ESPARZA DE SALAZAR



Núm. 200

En relación a su escrito del 22 del actual, núm. 978, por el que se me da a conocer la asamblea de los señores Alcaldes de esta Comarca afectada con la suspensión del servicio del Irati que de Pamplona salía por la mañana y regresaba de esa Ciudad por la tarde, que tuvo lugar en la Sala Consistorial de ese Ayuntamiento el día 21 de este mismo mes, así como la comisión nombrada para la gestión del restablecimiento del citado servicio y gestiones más importantes a realizar, me congratulo el enviarle mi adhesión a los acuerdos adoptados en relación con el mencionado servicio del Irati por la citada Asamblea de Alcaldes en esa Ciudad de Sangüesa.-

Dios guarde a Vd., muchos años.-

Esparza de Salazar a 26 de mayo de 1.950.-

El Alcalde,

Nicolás Tainta

66

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE HUARTE-PAMPLONA AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (26 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DE
HUARTE-PAMPLONA

Nº. 399

En relación con los acuerdos tomados por la Asamblea de Alcaldes de la Comarca Aoiz-Sangüesa, afectada por la suspensión de servicios de El Irati entre Pamplona-Sangüesa, y cuya asamblea tuvo lugar en esta última Ciudad el día 21 del actual, esta Alcaldía se adhiere con el mayor interés a los citados acuerdos, deseando fervientemente que las gestiones para la reanudación de los servicios suspendidos, tengan inmediata realidad práctica.

Dios guarde a V. muchos años
Huarte-Pamplona, 26 de Mayo de 1.950.

El Alcalde,

197



67

**ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE OCHAGAVIA AL ACUERDO
ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE
SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA
SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (26 de mayo de 1950).**

AYUNTAMIENTO
DE
OCHAGAVIA

El Ayuntamiento de mi presidencia, visto su escrito de fecha 22 de los corrientes en el que me da cuenta de las gestiones realizadas en la asamblea celebrada en esa Ciudad entre varios Alcaldes de la Comarca para ver de reanudar el servicio de trenes de la Compañía del Irati entre Pamplona y Sangüesa, y persuadido de las ventajas que dicho restablecimiento habrá de reportar a los viajeros de esta Comarca, acordó enviar su adhesión a los acuerdos adoptados en dicha asamblea.

Dios guarde a V. muchos años.
Ochagavía, 26 de Mayo de 1.950

EL ALCALDE PRESIDENTE,

Antonio de Vicente

68

**ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE ORBARA AL ACUERDO
ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE
SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA
SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (26 de mayo de 1950).**

AYUNTAMIENTO
DE
ORBARA

Nº 89



Consecuente con su escrito num. 978, de 22 del actual, me es grato enviarle la mas sincera adhesión de esta Corporación, a los acuerdos adoptados en la reunión celebrada en esa Ciudad por los Alcaldes de la Comarca, a fin de conseguir el restablecimiento del tren de la Compañía "El Irati", que efectuaba el servicio saliendo de Pamplona por la mañana y regresaba por la tarde desde Sangüesa y Aoiz.-

Dios guarde a V. muchos años.
Orbara 26 de Mayo de 1950.-

EL ALCALDE

Juan Ansó

69

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE OROZ BETELU AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR "EL IRATI". (26 de mayo de 1950).

Nº 261

Consecuente a su escrito nº 978 de fecha 22 de los corrientes, relativo a la reunión celebrada en esa localidad y acuerdos adoptados, para gestionar,-- tanto de la Sociedad "EL IRATI" como del Ministerio de Obras Públicas, el restablecimiento inmediato del tren suspendido en el recorrido de Pamplona-Sangüesa, con salida de la Capital por la mañana para regresar por la tarde , participo a Vd. la adhesión de este Ayuntamiento a todos los acuerdos adoptados en reunión de referencia, encaminados al restablecimiento del servicio anteriormente suspendido, por así exigirlo los intereses de toda esta comarca.

Lo que comunico a Vd. Para su conocimiento y demás efectos.

OROZ BETELU, 26 de Mayo de 1950.

El Alcalde

Cruz Arcelus

70

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE VILLANUEVA DE AEZCOA AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA

199



COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (26 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DE
VILLANUEVA DE AEZCOA

Núm. 133

Consecuente con su escrito num. 978, de 22 del actualmente es grato enviarle la mas sincera adhesión de esta Corporación, a los acuerdos adoptados en la reunión celebrada en esa Ciudad por los Alcaldes de la Comarca, a fin de conseguir el restablecimiento del tren de la Compañía “El Irati”, que efectuaba el servicio saliendo de Pamplona por la mañana y regresaba por la tarde desde Sangüesa y Aoiz.-

Dios guarde a V. muchos años.

Villanueva de Aezcoa, 26 de Mayo de 1950.

EL ALCALDE

71

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DEL VALLE DE ROMANZADO AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (27 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DEL VALLE DE
ROMANZADO

Núm. 116

Me es grato poner en conocimiento de Vd. no haber podida asistir a la reunión que los señores Alcaldes de la comarca afectada por la suspensión del servicio del Irati Sangüesa-Pamplona, convocada para el 21 de los corrientes.

No obstante y por el sentir del vecindario que represento, me adhiero a cuantos acuerdos estimen oportunos formular para el restablecimiento del servicio suspendido.

Dios guarde a Vd. muchos años.

200



Romanzado, 27 de Mayo de 1.950

EL ALCALDE
.....Zalla

72

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE VALCARLOS AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (27 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
DE
VALCARLOS

Núm. 271

Esta Alcaldía teniendo conocimiento de los acuerdos adoptados en la asamblea celebrada en la Casa Consistorial de esa Ciudad entre los señores Alcaldes de esa Comarca afectada con la suspensión del servicio del IRATI que de Pamplona salía por la mañana y regresaba de Sangüesa por la tarde, se adhiere en un todo a las resoluciones tomadas para que se restablezca el expresado servicio, de vital importancia para esa zona.

Lo que muy complacido participo a Vd. a los efectos consiguientes.

Dios guarde a Vd. Muchos años.

Valcarlos, 27 de mayo de 1.950.

El alcalde Presidente,

José Bazo

73

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE EZCAROZ AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (29 de mayo de 1950).

ALCALDIA
DE
EZCAROZ

201



Participo a usted que el Ayuntamiento de mi presidencia en sesión celebrada en el día de ayer, acordó adherirse a cuantos acuerdos hayan tomado ustedes con el fin de conseguir el restablecimiento del servicio del tren suspendido entre Sangüesa y Pamplona.

Dios guarde a usted muchos años
Ezcaroz 29 de mayo de 1950
El Alcalde

Manuel

74

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE ABAURREA BAJA AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (30 de mayo de 1950).

ALCALDIA
DE
ABAURREA-BAJA

Consecuente con su escrito de fecha 22 del actual sobre gestiones a realizar cerca de la Sociedad el “IRATI” sobre supresión de trenes de viajeros entre Pamplona y Sangüesa y viceversa, tengo el honor de participar a V. que aunque no afecta en nada a este pueblo la supresión de dichos trenes, por tener esta comarca dos líneas de Autobuses que hacen el viaje diario a Pamplona, el Ayuntamiento que me honro en presidir se adhiere a cuantas gestiones realice la comisión formada por los Alcaldes de Aoiz, Lumbier y Sangüesa con el “IRATI” y con el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas.

Dios guarde a V. muchos años.
Abaurrea Baja, 30 de Mayo de 1.950.

El Alcalde
Julio “Vidondo

75

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE GALLUÉS AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE

202



SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (30 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
del distrito de
GALLUÉS

Núm. 211

En mi poder su escrito número 978, de fecha 22 de mayo corriente, dando cuenta de los acuerdos adoptados en la Asamblea de Srs. Alcaldes celebrada bajo su presidencia en esa Ciudad el día 21 de mayo citado, relacionados con el restablecimiento del servicio del Irati actualmente suspendido, tengo el gusto de dirigirle la presente para mostrarle la adhesión de esta Alcaldía a los mencionados acuerdos y a cuantas gestiones sean realizadas a tal fin.-

Dios guarde a Vd. Muchos años.-

Gallués 30 de mayo de 1.950.-

El Alcalde,

(firma ilegible)

76

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE GÜESA AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (30 de mayo de 1950).

AYUNTAMIENTO
del distrito de
GÜESA (Navarra)

Núm. 192

En mi poder su atento escrito número 978, de fecha 22 de mayo corriente, dando cuenta de los acuerdos adoptados en la Asamblea de Srs. Alcaldes celebrada bajo su presidencia en esa Ciudad el día 21 de Mayo citado, relacionados con el restablecimiento del servicio del Irati actualmente suspendido, tengo el gusto de dirigirle la presente para mostrarle la adhesión de esta Alcaldía a los mencionados acuerdos y a cuantas gestiones sean

203



realizadas a tal fin.-

Dios guarde a Vd. muchos años.-
Güesa 30 de mayo de 1.950.-
El Alcalde
V. Rodrigo

77

ADHESIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE LERGA AL ACUERDO ALCANZADO POR LA ASAMBLEA DE ALCALDES DE LA COMARCA DE SANGÜESA A FAVOR DEL RESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA SUSPENDIDA POR “EL IRATI”. (2 de junio de 1950).

AYUNTAMIENTO
DE
LERGA
Núm. 97

Recibido extracto de acuerdo adoptados en la reunión habida en esa Casa Consistorial por los Srs. Alcaldes de esta Comarca, referentes al establecimiento por El Irati del servicio de trenes de viajeros entre Pamplona y esa Ciudad, pláceme participar a Vd. que este Ayuntamiento de mi Presidencia ha acordado adherirse plenamente a los mentados acuerdos. Dios guarde a Vd. Muchos años.
Lerga 2 de junio de 1950

El Alcalde
Tirso Ojer

78

CARTA DEL ALCALDE DE SANGÜESA DIRIGIDA A LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE “EL IRATI S.A.” SOLICITÁNDOLES LA RECUPERACIÓN DEL SERVICIO DE TARDE DURANTE LOS DÍAS DE MERCADO Y DURANTE LAS FIESTAS DE LA LOCALIDAD. (12 de agosto de 1950)

La supresión relativamente reciente e indudablemente motivada del tren discrecional que tenía su salida desde ésta, por las tardes, con dirección a Pamplona, ocasionó una Asamblea de Alcaldes de la Comarca en la cual se acordó gestionar de esa Sociedad su restablecimiento, y puesta una Comisión

204



nombrada por la misma al habla con el Consejero Delegado Don Hilario Etayo Esparza tuvo que asentir a los razonamientos que en contra de lo que se pretendía expuso dicho señor clara y lealmente; forzando todo ello a procurar encontrar como solución al problema planteado el de conseguir un cupo de gasolina con la finalidad de que la "Veloz Sangüesina" pudiera sustituir, con asentimiento de esa Sociedad, el servicio de viajeros suprimido.

Pero como ésta última aspiración tampoco ha sido lograda y como el perjuicio que se origina a esta Ciudad es muy acentuado, especialmente en los días del mercado secular que en la misma se celebra los jueves de todo el año, se ha resuelto exponer de nuevo ésta situación a la consideración de Vds. por si mayores disponibilidades de material móvil les permitieran satisfacer nuestros deseos, por lo menos en lo que se refiere a esos días de mercado.

A la vez y con ocasión de las próximas fiestas que tendrán lugar en los días del 11 al 17 del próximo mes de Septiembre esperamos que se restablecerá el servicio completo de viajeros como funcionaba en años anteriores, sin que por ello deje de circular el tren de la tarde del día 10 anterior al comienzo de los festejos, por la razón de ser domingo.

Encarecidamente rogamos acojan la petición ahora formulada con toda benevolencia y que se sirvan transmitirnos la resolución que adopten, la cual confiamos será favorable y sin perjuicio, y al menos con un mínimo sacrificio, de los intereses de esa Empresa.

Dios guarde a Vds. muchos años
Sangüesa 12 de agosto de 1950
EL ALCALDE

SRES. DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE "EL IRATI", S. A.
PAMPLONA.-

79

NOTIFICACIÓN DEL CONSEJERO DELEGADO DE "EL IRATI" AL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA COMUNICANDO QUE ACCEDEN A LA PETICIÓN DE AMPLIAR EL SERVICIO DURANTE LAS FIESTAS DE LA LOCALIDAD. (19 de agosto de 1950).

“ EL IRATI” S. A.
PAMPLONA

DIRECCION

AYUNTAMIENTO DE LA CIUDAD DE SANGÜESA	
ENTRADA 19 AGOSTO 1950	1440
SALIDA	Nº

En contestación al atto. escrito de esa Alcaldía, nº. 1393, fecha 13 del actual, nos complacemos en comunicarle que esta Sociedad, atendiendo su petición, ha dispuesto que en los días 10 al 17, ambos inclusive, de septiembre próximo, circulen trenes de viajeros entre Pamplona y Sangüesa y regreso, cuyas horas de salida daremos y conocer oportunamente a esa Alcaldía.

En cuanto al establecimiento de los trenes en días de mercado, es asunto que ha pasado a estudio y el Consejo resolverá en su día.

Dios guarde a Vd. muchos años.

Pamplona 18 de agosto de 1950

Sociedad Anónima “El Irati”
Hilario Etayo
Consejero Delegado

Sesión ordinaria de 19 de agosto de 1950.

Acuerdo enterado

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de SANGÜESA

80

CARTA DEL PRESIDENTE DE LA SECCIÓN SOCIAL DEL SINDICATO PROVINCIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, DIRIGIDA AL PÁRROCO DE SANTA MARÍA DE SANGÜESA, PIDIENDO SU MEDIACIÓN ANTE EL FUTURO CIERRE DE “EL IRATI”. (24 de mayo de 1953).

Pamplona, 24 de Mayo de 1.953.

Sr. Párroco de *Santa María de Sangüesa*

Venerado Padre: Perdona si abusando de su probada caballerosidad me permito dirigirme a Vd. en nombre y representación de todos los empleados y obreros del Ferrocarril “El Irati”, solicitando el siguiente favor:

La Sociedad “El Irati”, por causas que nosotros desconocemos y que las consideramos, desde luego, injustificadas, está gestionando de los poderes públicos la autorización correspondiente para levantar las vías de todo el ferrocarril. Tememos que esto ocurra si no salimos inmediatamente al paso, y por ello urge que con toda diligencia sea informado el Estado de la verdadera situación en que se encuentra dicho ferrocarril, lo que demostraremos con hechos y datos comprobados.

De la necesidad de no dejar cerrar este ferrocarril, nos hablan elocuentemente las circunstancias anormales porque ha atravesado nuestro



país (restricción de cubiertas de automóviles, etc.) en cuyas circunstancias quedó plenamente demostrado que constituye un seguro transporte para esta zona, tanto en lo concerniente al tráfico particular, como en lo que respecta al tráfico de guerra, o sea a los transportes propia y netamente militares. Igualmente en las dos guerras mundiales, y en nuestra guerra de liberación, sirvió este ferrocarril como principal medio de transporte en esta zona. Esto no hay quien pueda desmentirlo. El propio Gobierno Militar nos daría la razón. Mejor dicho, nos la da con los datos documentales que obran en nuestro poder.

Pues bien: para hacer la verdadera y justa información al Estado nos hace falta, entre otras cosas, pulsar el sentir de toda la zona que atraviesa nuestro ferrocarril, es decir, necesitamos saber si están conformes con que se cierre el ferrocarril o si por el contrario se oponen a tal medida, por considerarlo de utilidad pública. Y para ello nadie mejor que los Ayuntamientos interesados.

Por todo lo cual, y teniendo en cuenta las virtudes y cualidades que a Vd. adornan, hemos creído conveniente dirigirnos a Vd. en la confianza de que ha de hacer todo cuánto esté de su parte para mitigar la angustiosa situación a que nos llevaría la Sociedad si consigue lo que se propone.

Concretamente suplicamos y deseamos de Vd. interceda con su valiosa influencia cerca del digno Ayuntamiento de la localidad de la cual es Vd. Párroco tan venerado, para que nos extiendan un certificado, oficio u otro documento que crean conveniente en el que patenten la disconformidad del Ayuntamiento con la pretensión injustificada de la Sociedad de cerrar el ferrocarril. Si así lo hicieran, por considerar que el ferrocarril debe estar abierto al servicio público, pueden tener la seguridad de que en un futuro no muy lejano han de tener un ferrocarril digno de tal nombre, pues el Estado Español, precisamente ahora, va a mejorar y a ayudar económicamente a los ferrocarriles de vía estrecha, modernizando su material y estableciendo servicios adecuados a los tiempos que corremos.

Tenga presente que si se consumara la voluntad de la Sociedad, significaría para nuestras pobres familias una terrible amenaza de calamidades, ya que quedarían en el mayor desamparo un centenar y pico de hogares de empleados y obreros que durante tantos años trabajaron afanosa y cristianamente para el engrandecimiento de la Sociedad.

Acuciados, pues, por esta difícil situación, nos hemos atrevido a molestarlo, solicitando de su bondad su valiosa recomendación personal, con la seguridad firmísima de que no se arrepentirá de esta buena acción.

Esperando que no rehusará su apoyo a estos infelices empleados y obreros, aproveche esta oportunidad para ofrecerme, en nombre y representación de todos mis compañeros de trabajo e infortunio y en el mío propio, a su incondicional disposición.

B.L.M.D.V.R.

Presidente de la Sección Social del Sindicato
Provincial de Transportes y Comunicaciones
de Navarra.

NOTIFICACIÓN DEL ALCALDE DE SANGÜESA A DON ANDRÉS JUANCO, PÁRROCO DE SANTA MARÍA, INFORMÁNDOLE DEL ACUERDO MUNICIPAL POR EL QUE EL CONSISTORIO DECIDE ESCRIBIR AL GOBERNADOR CIVIL PIDIENDO SU INTERCESIÓN PARA EVITAR EL CIERRE DEL FERROCARRIL. (30 de mayo de 1953).

Sr. Don Andrés Juanco – Párroco de Santa María la Real de esta Ciudad

El Ayuntamiento de mi presidencia, en sesión extraordinaria de 28 de los actuales, adoptó, entre otros, el acuerdo del tenor literal siguiente:

“Visto un escrito dirigido por el Sr. Presidente de la Sección Social del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones de Navarra al Rdo. Cura Párroco de Santa María la Real de esta ciudad, y que éste presenta en este Ayuntamiento, relacionado con las gestiones que la sociedad “El Irati” está llevando a cabo para obtener la autorización correspondiente para el levantamiento de las vías del ferrocarril, y tenida en cuenta, entre otras circunstancias que pueden ser mejor apreciadas por las Autoridades competentes, aparte de que dicho ferrocarril constituye un seguro transporte tanto de pasajeros como de mercancías muy necesario, no solo para esta Ciudad, sino también para su comarca, la del problema que se plantearía a más de un centenar de familias, hogares de empleados y obreros que durante tantos años han trabajado afanosa y cristianamente para el engrandecimiento de la mencionada Sociedad, y que con la desaparición de dicho ferrocarril acarrearía consigo un sinfín de calamidades y una difícil situación para las familias afectadas, como en el referido escrito se consigna, se acuerda dirigir un escrito al Excmo. Sr. Gobernador Civil de esta provincia a los efectos de que interceda para que no desaparezca tal medio de comunicación y se deniegue la autorización a la referida Empresa, debiendo notificar igualmente a dicho Sr. Párroco la adhesión de esta Corporación municipal a los efectos expresados.”

Lo que me complace en participar a Vd. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a Vd. muchos años.
Sangüesa 30 de Mayo de 1.953
El Alcalde

CARTA DEL ALCALDE DE SANGÜESA AL GOBERNADOR CIVIL SOLICITÁNDOLE SU MEDIACIÓN PARA EVITAR EL CIERRE DEL FERROCARRIL “EL IRATI”. (30 de mayo de 1953).

Excmo. Sr.:



El Alcalde que suscribe en representación del Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad, con los debidos respetos y consideraciones, a V.F. tiene el honor de exponer:

Que habiendo tenido conocimiento la Corporación Municipal de las gestiones que la Empresa "El Irati" realiza cerca de la Superioridad para poder obtener la autorización necesaria para poder levantar las vías del ferrocarril, y habida cuenta, entre otras circunstancias que pueden ser mejor apreciadas por las Autoridades competentes, de que dicho ferrocarril constituye un seguro y conveniente transporte para toda esta comarca no sólo en cuanto se refiere al tráfico particular, sino también por lo que afecta al tráfico de Guerra o transportes militares, que por lo tanto es de necesidad que sea conservado: todo lo cual unido al problema que se plantearía a más de un centenar de familias, hogares de empleados y obreros que durante tantos años han trabajado afanosa y cristianamente para el engrandecimiento de la mencionada Sociedad, y que con la desaparición del mencionado ferrocarril acarrearía consigo un sin fin de calamidades y una difícil situación para las familias afectadas, este Ayuntamiento, en sesión de 28 de los actuales, acordó,

SUPLICAR a V.F. tenga a bien interceder para que no desaparezca el indicado medio de locomoción y se deniegue por consiguiente a la citada Empresa la autorización para el levantamiento de las vías que proyecta obtener según lo anteriormente expuesto.

Y en vista de ello tengo el honor de dirigir la presente a esa digna Superioridad a los efectos procedentes.

Dios guarde a V.F. muchos años.

Sangüesa 30 de Mayo de 1.953.

EI ALCALDE

83

CARTA DEL PÁRROCO DE LA IGLESIA DE SANTA MARÍA, DE SANGÜESA, DON ANDRÉS JUANCO, AL ALCALDE DE SANGÜESA, AGRADECIENDO SU INTERÉS EN EL ASUNTO QUE LE EXPUSO SOBRE EL FERROCARRIL. (30 de mayo de 1953).

Excmo. Sr.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. el profundo agradecimiento del suscribiente por haber tomado en consideración mi ruego de que interviniera el Excmo. Ayuntamiento de nuestra ciudad a favor de los obreros de "El Irati", que se verían profundamente perjudicados, en el caso de que desapareciera dicho ferrocarril, al mismo tiempo que mira, con dicha intervención, por los intereses de la ciudad.

Dios guarde a V.E. muchos años

Sangüesa 30 de Mayo de 1.953



84

NOTIFICACIÓN DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE NAVARRA, DIRIGIDA AL ALCALDE DE SANGÜESA, COMUNICANDO QUE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES SOLICITA INFORMACIÓN SOBRE LA DISPOSICIÓN DE ESTUDIAR LA POSIBILIDAD DE SUBSISTENCIA DEL FERROCARRIL “EL IRATI”, E INVITANDO A PARTICIPAR EN UNA REUNIÓN EL DÍA 27. (25 de abril de 1955).

Habiendo recibido en esta Diputación un comunicado de la Dirección General de Ferrocarriles (Ministerio de Obras Públicas), dictado en el expediente respectivo, interesando que se diga concretamente a aquella qué clase de aportación se estaría dispuesto a hacer para tratar de estudiar la posibilidad de subsistencia del Ferrocarril Eléctrico “Pamplona – Aoiz – Sangüesa”, y figurando ese Ayuntamiento con estación en el ferrocarril citado, se convoca a V. para que, en unión del Sr. Secretario del Ayuntamiento de su Presidencia, tenga a bien asistir a la reunión que ha de tener lugar el próximo miércoles, día 27 del mes en curso, a las 12 horas, en el Palacio de Navarra, al objeto de informarles en orden a dicho asunto y cambiar impresiones sobre el mismo.

Se les encarece la asistencia a la citada reunión.
Dios salve a España y guarde a V. muchos años.

Pamplona, 25 de abril de 1955.
EL VICEPRESIDENTE

85

CARTA DEL ALCALDE DE SANGÜESA DIRIGIDA A LA DIPUTACIÓN FORAL DE NAVARRA, EN LA QUE SE COMUNICA LA PETICIÓN DEL CONSISTORIO SANGÜESINO DE QUE SEA EL ESTADO Y LA DIPUTACIÓN QUIENES SE HAGAN CARGO DEL DÉFICIT ECONÓMICO DE LA EMPRESA PROPIETARIA DEL FERROCARRIL. (4 de mayo de 1955).

Excmo. Sr.

El Ayuntamiento que me cabe la honra de presidir, en sesión extraordinaria celebrada el día de ayer, adoptó, entre otros, el acuerdo literal siguiente:

“Dióse cuenta del resultado de la reunión que tuvo lugar el día 27 del pasado abril en el Palacio de Navarra, convocada por el Ilmo. Sr. Presidente de la Excmo. Diputación Foral y bajo su presidencia, con asistencia de Alcaldes y Secretarios de los ayuntamientos afectados por el paso del ferrocarril “El Irati”, al objeto de examinar la situación en que se encuentra dicha empresa y los

medios necesarios para conseguir que continúe subsistiendo aquél y evitar la suspensión que tiene solicitada del Estado con rescisión del contrato y condonación de los 55 años que le restan de cumplimiento.

Según las referencias, se produce anualmente a la empresa cerca de un millón de pesetas de déficit, que el Estado ha venido cubriendo en parte durante los años anteriores, mediante una subvención que se aproxima a 450.000 pesetas y ahora desea saber dicha superioridad, qué clase y cuantía de aportaciones están dispuestos a conceder a la Excm. Diputación Foral de Navarra y los Ayuntamientos afectados en virtud de lo dispuesto en un artículo del contrato, a fin de que se continúe subsistiendo dicho ferrocarril, que la empresa, por resultarle oneroso, no puede mantenerlo.

Por otra parte, estudiada la solución a base del mejoramiento del ferrocarril, para ponerlo en las condiciones de funcionamiento que requieren las circunstancias de los tiempos actuales, sería preciso un presupuesto de 24.000.000 de pesetas que la repetida empresa manifiesta no hallarse en situación económica de desembolsar, ni dispuesta, por lo tanto, a hacerlo.

Este Ayuntamiento, después de un detenido estudio de los antecedentes, estima que no es posible formular una oferta de aportación adecuada para la solución que se pretende. Ello no quiere decir que se desinterese del asunto; muy al contrario, interesa y mucho la subsistencia del ferrocarril a este municipio, como a todos los de la comarca, pero entiende que su mantenimiento no puede depender de unas míseras subvenciones de los pueblos afectados.

Por consiguiente, en la humilde opinión de este Ayuntamiento, lo que procede en primer lugar es gestionar que la empresa sea constreñida a mantenerlo cumpliendo su compromiso siendo, si es necesario, subvencionada por el Estado y por la Excm. Diputación Foral de Navarra, ya que se trata del interés, no solamente de los pueblos que tienen estación, sino también de la comarca en general. Si ello no fuese factible, debiera de hacerse cargo de dicho ferrocarril la Excm. Diputación Foral de Navarra, con la ayuda del Estado (y esta sería la mejor solución), principiando por llevar a cabo las obras de reforma y mejoramiento imprescindible para poder realizar un servicio de viajeros que reúna el mínimo de comodidad y rapidez que hoy se considera necesario para hacer frente a las exigencias de los tiempos modernos, mejoramiento que se vería compensado, sin duda alguna, con el aumento del contingente, lo que contribuiría en definitiva a resolver el problema económico del servicio.”

En su consecuencia, y a los efectos que el mismo se refiere, tengo el honor de elevar la presente trascripción a esa digna superioridad, quien sin duda alguna pondrá el máximo interés en encontrar la más conveniente solución al problema que se plantea.

Dios guarde a V. muchos años.

Sangüesa, 4 de mayo de 1955.

Excmo. Sr.:
EL ALCALDE

COMUNICACIÓN DEL ALCALDE DE SANGÜESA AL RESTO DE ALCALDES DE MUNICIPIOS AFECTADOS POR EL FERROCARRIL INFORMANDO SOBRE LA CARTA ENVIADA POR SANGÜESA A LA DIPUTACIÓN. (4 de mayo de 1955).

Distinguido compañero: En la imposibilidad de celebrar una reunión, como sugirió uno de los comisionados a la salida de la celebrada el día 27, relativa a la situación de “El Irati”, y con el fin de que el Ayuntamiento de su acertada presidencia conozca lo acordado al respecto por este Ayuntamiento por si lo estima acertado y le parece conveniente adopten un criterio parecido, me complazco en adjuntarle una copia del escrito que con esta fecha elevamos a la Excma. Diputación Foral de Navarra.

Reciba un saludo afectuoso de su attº. S.S. amigo y compañero.

ESCRITO, SIN FIRMA, QUE SE CONSERVA EN EL ARCHIVO DE SANGÜESA, EN EL QUE SE MANIFIESTA LA NECESIDAD Y LA IMPORTANCIA DE QUE SE MANTENGA EL SERVICIO DEL FERROCARRIL “EL IRATI”. (6 de mayo de 1955).

Es necesario lograr la subsistencia del servicio del ferrocarril llamado “El Irati”, bien sea a cargo de la empresa actual, bien sea a cargo de la Excma. Diputación Foral de Navarra.

En segundo lugar debe procederse inmediatamente a su modernización y mejoramiento del servicio: rapidez y comodidad. De Sangüesa a Pamplona no debe costar más tiempo que hora y media, como máximo. En cuanto a comodidad no hace falta determinarla, la que es corriente hoy día en esta clase de servicios.

Se dice que el presupuesto para dichos mejoramientos ha sido cifrado por la empresa en la suma de 24.000.000 de pesetas, y aun cuando no ignoramos lo elevado de los precios de cualquier cosa en la actualidad, entendemos que con bastante menos dinero se puede acometer con éxito y efectividad esas reformas y esos mejoramientos del servicio.

Por de pronto, no es necesario que el ferrocarril sea accionado por energía eléctrica; puede serlo también de otro modo: motor de aceite pesado, gasolina, etc. que no hace necesaria la línea eléctrica, que es uno de los factores de mayor coste en la reforma. Al hacerlo así y quedar suprimida la línea eléctrica actual, se obtendrían dos ventajas: una, que se ahorra la energía eléctrica, que puede ser ventajosamente vendida o empleada en otros fines; y otra, el material de la actual línea eléctrica que aun cuando no se halla en perfectas condiciones para el servicio del ferrocarril, puede servir para otros usos, y siempre tiene una valor considerable.

El estado de la vía parece hallarse en regulares condiciones, aunque quizá adolezca de alguna deficiencia que convenga subsanar y necesite alguna reforma de relativa importancia, las que, además, tal vez no fuera

imprescindible realizarlos inmediatamente y pudieran llevarse a cabo en un futuro periodo prudencial.

Desde luego debe prescindirse en absoluto del trayecto "Villava – empalme – Pamplona", y si no es posible subir hasta Pamplona por el antiguo trayecto de Burlada, para terminar en la caseta de Arbitrios, que podía servir de estación, en el peor de los casos podía tener la estación final del trayecto en Burlada, desde donde habría que subir a la capital en los autobuses del "Urbano", combinados convenientemente con las horas de llegada y salida de "El Irati".

El servicio debe realizarse con absoluta separación de viajeros y mercancías, es decir: a las ocho de la mañana deberá salir de Sangüesa un autovía compuesto de coche motor para viajeros y un remolque para los servicios de correos, equipajes, etc. para llegar a Pamplona a las 9 y 1/2, y simultáneamente otro igual en sentido inverso a las mismas horas, cruzándose a mitad de camino, o aproximadamente, que pudiera ser la estación de Villaveta para regular el servicio de Aoiz.

Por la tarde un servicio semejante, con la diferencia de que en verano la salida de Pamplona sería a las 7 y 1/2, y en invierno a las 6; y de Sangüesa a las 5 y 1/2 y 4 respectivamente.

El servicio de mercancía se haría con un tren y horario convenientes.

Hemos dicho al principio que debe seguir encargándose la empresa actual de la subsistencia y mejoramiento, es decir, de la explotación, del indicado servicio en la forma que queda expresado.

Si realmente está plenamente demostrado y comprobado que se produce un déficit anual de un millón de pesetas, debe recibir las ayudas económicas necesarias.

Estas no pueden consistir en unas subvenciones, siempre modestas, de los Ayuntamientos o pueblos del trayecto, porque no resuelven el problema veinticinco, cincuenta, ni aún cien mil pesetas, y las expresadas subvenciones no podrían alcanzar mayor cifra, aun cuando los citados pueblos quisieran hacer un extraordinario esfuerzo.

Por otra parte, el servicio no afecta solamente a los pueblos referidos, enclavado en la línea con estación en la misma, sino que también interesa a toda la comarca, y aun a la región entera. Por eso, y teniendo en cuenta el carácter público del expresado servicio, debe correr la subvención a cargo del Estado, principalmente, y de la Diputación Foral de Navarra.

Para el Estado no creemos sea gran sacrificio una subvención inicial de medio millón de pesetas, que podría elevarse a 750.000, y a cargo de la Diputación de Navarra podría ser un cincuenta por ciento de lo señalado al Estado.

Creemos firmemente que con esas ayudas, y con un poco de buena voluntad por parte de la empresa "El Irati", nuestro ferrocarril podría seguir, no sólo subsistiendo, como hasta ahora, que eso no sería gran aspiración, pues solamente significaría la prolongación indefinida de su agonía, sino mejorando progresivamente hasta alcanzar una vida independiente y una situación aceptable, tanto en el aspecto material, como en el aspecto económico.

No obstante, si ello no fuera factible porque la empresa no cuenta con la suficiente buena voluntad y decisión, fundada en la consecuencia de sus

intereses particulares, siempre respetables, entendemos que la solución pudiera ser haciéndose cargo de dicho ferrocarril la Diputación Foral de Navarra.

¿Cómo y en qué condiciones?. No es posible en esta modesta exposición determinar con precisión la forma y condiciones en que habría de hacerse el traspaso o transferencia porque intervienen diversos factores cuyos puntos de vista distintos habría que examinar detenidamente: la Empresa de “El Irati”, el Estado, la Diputación de Navarra. Más no creemos fuera imposible llegar a un acuerdo conveniente entre todos a fin de conseguir dar solución oportuna y adecuada a un problema que, desde luego, tiene mucho de afectivo, para evitar que luego sea irremediable como el del “Plazaola”, si se lleva a efecto la suspensión.

Demasiado sabemos que si “El Irati” (entiéndase el ferrocarril) desaparece, surgirá enseguida una línea de servicio de autobuses que recogerá casi en su totalidad el mismo trayecto y vendrá a llenar el vacío, mas entendemos que si hay margen para un negocio y una explotación de transportes por carretera, no se concibe la imposibilidad absoluta de la subsistencia del ferrocarril.

Y nada más tenemos que añadir, por ahora, a esta humilde exposición, a esta sugerencia que nos mueve a hacer el cariño que le tenemos a la comarca y..., ¿porqué no?, al ferrocarril, que conocimos nacer un día y no quisiéramos verlo morir, porque pese a todos sus defectos, lentitud e incomodidad, tiene, como medio de transporte, una categoría que no puede alcanzar el servicio de autobuses.

Sangüesa, 6 de mayo de 1955.

88

COMUNICACIÓN DEL ALCALDE DE SANGÜESA DIRIGIDA AL RESTO DE ALCALDES DE MUNICIPIOS POR LOS QUE PASA “EL IRATI” ANTE LA NOTICIA DE LA AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL ESTADO PARA DESMANTELAR LAS VÍAS DEL FERROCARRIL. (20 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de la Ciudad de Sangüesa

A la vista de la noticia de que “El Irati” ha sido autorizado por el Estado para levantar la vía férrea, que lleva por consecuencia la supresión del Ferrocarril a Pamplona, este Ayuntamiento ha acordado dirigirse a todos los de la línea y aún algunos más o menos afectados, para recabar su criterio ante el problema que se plantea a esta Comarca, para una gestión conjunta y eficaz en pro de la continuación de dicho ferrocarril, si bien, desde luego, mejorándolo en rapidez y comodidad.

A eso efectos tengo el gusto de dirigirme a V.S. rogándole dé cuenta a la Corporación de su presidencia y me comunique con la mayor urgencia si es de parecer se convoque a una reunión de todos los Ayuntamientos afectados para tratar del asunto, a fin de llevarlo a cabo dentro del más breve plazo, con objeto



de estudiar una solución viable y concreta, que bien pudiera ser la de que se hiciese cargo de dicha línea la Excma. Diputación Foral de Navarra.

Le ruego y agradezco de antemano una pronta contestación.
Dios guarde a V.S. muchos años.

Sangüesa, 20 de octubre de 1955.
EL ALCALDE

89

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE LUMBIER AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (24 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de la Villa de Lumbier

Recibido en esta Alcaldía su escrito N° 1.208 de 20 del actual, en relación con la suspensión del F.C. “El Irati”, participo a V.S. que me parece bien se convoque a una reunión de los Ayuntamientos afectados para intentar dar al asunto una solución satisfactoria.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Lumbier, a 24 de octubre de 1955.
El Alcalde

Jerónimo Oyaga

90

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE URROZ VILLA AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (24 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de Urroz-Villa

En contestación a su escrito de fecha 20 del actual, me complace manifestarle que este Ayuntamiento se adhiere a lo acordado por esa Corporación y está conforme, por lo tanto, en que se convoque a una reunión de Ayuntamientos afectados para tratar del asunto relativo a la supresión del F.C. El Irati.

Dios guarde a V. muchos años.

Urroz-Villa, 24 de octubre de 1955.

215



El Alcalde

Ramón Iriarte

91

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE CÁSEDA AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (25 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de Cáseda

Tengo el gusto de contestar su oficio nº 1208 sobre la desaparición del ferrocarril del Irati, manifestándole que este Ayuntamiento es de parecer que se convoque a la reunión propuesta para ver si es posible llegar a una solución y no desaparezca dicho ferrocarril.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Cáseda, 25 de octubre de 1955.

El Alcalde

(Firma ilegible)

92

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE JAVIER AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (25 de octubre de 1955).

Alcaldía del Distrito de Javier

Correspondiendo a su atento escrito nº 1.208, de 20 de los corrientes, me es muy grato comunicar a V. que veríamos con agrado se celebrase una reunión de los Ayuntamientos afectados por la autorizada suspensión del F.C. de “El Irati”, para tratar del problema que trae dicha suspensión.

Dios guarde a V. muchos años.

Javier, 25 de octubre de 1955.

El Alcalde

Félix Extremad

93

216



CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE LIÉDENA AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (25 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de Liédena

El Ayuntamiento de mi presidencia, en sesión extraordinaria celebrada el día 24 del actual, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

“Dada cuenta del comunicado de la Alcaldía de Sangüesa, fecha 20 del actual, relativo a la iniciativa de llevar a cabo una gestión conjunta y eficaz, por parte de todos los pueblos afectados por el paso del ferrocarril “El Irati”, en pro de la continuación del mismo, propósito que coincide exactamente con el sentir de este vecindario y de la Corporación, por unanimidad se acordó prestar absoluta conformidad a la idea inicial del Ayuntamiento de Sangüesa.”

Lo que tengo el gusto de trasladar a Vd. a los efectos consiguientes.

Dios guarde a Vd. muchos años.

Liédena, 25 de octubre de 1955.

El Alcalde

Salvador Arina

94

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE LÓNGUIDA AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (25 de octubre de 1955).

Ayuntamiento del Valle de Lónguida

Dada cuenta al Ayuntamiento de mi presidencia, en sesión ordinaria celebrada hoy, a su oficio del 20 de los corrientes, número 1.205, por unanimidad ha acordado el mismo que es de su parecer y de necesidad se convoque a una reunión para el día y hora que señale esa Alcaldía para tratar sobre la supresión del f.c. “El Irati”, a que el mismo se refiere.

Dios guarde a V. muchos años.

Lónguida, 25 de octubre de 1955.

El Alcalde

Honorio Valencia

95

217



CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE VILLAVA AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (25 de octubre de 1955).

Alcaldía de Villava

Contesto a su atto. escrito, de 20 del actual, por el que se propone la convocatoria de una reunión de todos los Ayuntamientos afectados por el ferrocarril eléctrico de “El Irati” y tratar de la situación creada al quedar dicha Empresa autorizada por el Estado para proceder al levantamiento de la vía férrea y consiguiente supresión de sus servicios.

He de participar a V. que este Ayuntamiento acudirá a la reunión que trata de celebrarse, si bien es necesario hacer constar que, con las instalaciones y servicios que hoy día sostiene el ferrocarril de “El Irati”, se causan solamente perjuicios y trastornos de todo orden a esta localidad, principalmente en lo que se refiere a la circulación rodada y conservación de las calles y vías públicas por las que atraviesa el citado ferrocarril.

Dios guarde a V. muchos años.

Villava, 25 de octubre de 1955.
El Alcalde

(Firma ilegible)

96

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE YESA AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (25 de octubre de 1955).

Alcaldía de Yesa

Correspondiendo a su atento escrito nº 1.208, de 20 de los corrientes, me es muy grato participar a V. que veríamos con agrado se celebrara una reunión de los Ayuntamientos afectados por la autorizada supresión del F.C. de “El Irati”, para tratar del problema que plantea dicha supresión.

Dios guarde a V. muchos años.

Yesa, 25 de octubre de 1955.
El Alcalde

Isidoro Martínez

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE GARDE AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (26 de octubre de 1955).

Alcaldía de Garde

En contestación a su atento escrito número 1.208 de fecha 20 del corriente, he de manifestarle que dada cuenta del mismo a la Corporación Municipal de mi Presidencia en sesión de 25 del actual, ésta acordó unánimemente manifestar a V.S. que las referidas gestiones no interesan a este Municipio, ni considera viables las soluciones que se proponen; por lo que, al menos por cuanto a este Ayuntamiento afecta, no creemos haya necesidad de celebrar reunión alguna de Municipios como se indica en su anteriormente referido escrito.

No obstante este parecer nuestro, los pueblos más de cerca afectados pueden realizar cuantas gestiones consideren convenientes a la consecución del fin indicado en beneficio de sus habitantes, pues no dudamos que para muchos pueblos del Distrito, la supresión del servicio del ferrocarril, ha de causarles grandes perjuicios.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Garde, 26 de octubre de 1955.

El Alcalde,

Toribio Glaría

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE VIDÁNGOZ AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (26 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de Vidángoz

Visto su atto. escrito núm. 1.208 de fecha 20 del presente mes, relativo a la supresión del ferrocarril de Sangüesa a Pamplona, y aunque este Ayuntamiento no sea de los más afectados por esta disposición, sin embargo esta Corporación acordó adherirse a su parecer para encontrar una solución a dicho problema.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Vidángoz, 26 de octubre 1955.

El Alcalde



CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DEL VALLE DE ROMANZADO AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (28 de octubre de 1955).

Ayuntamiento del Valle de Romanzado

Contesto al oficio de esa Alcaldía N° 1208 de 20 del actual, que se refiere a las gestiones que puedan hacerse para la continuación de los servicios que hasta ahora realizaba “El Irati”.

Afectado este municipio, con la desaparición del antes mencionado ferrocarril, y siendo como se dice de interés para este municipio, comparte con la opinión de ese en cuantas gestiones se hagan por la conservación de la línea.

Dios guarde a Vd. muchos años.

Romanzado, 28 de octubre de 1955.

El Alcalde

Gabriel Elarre

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DEL VALLE DE URRAL BAJO AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (29 de octubre de 1955).

Alcaldía del Valle de Urraul Bajo

En contestación a su escrito n° 1208, de fecha 20 del actual tengo el gusto de participar a Vd. que este Ayuntamiento en sesión de fecha 27 de los corrientes acordó manifestar a Vd. que estima debe convocar a los Ayuntamientos de la línea del ferrocarril “El Irati” a una reunión con objeto de gestionar conjuntamente la continuación de dicho ferrocarril, en la forma que se crea más viable.

Dios guarde a Vd. muchos años.

Urraul Bajo, 29 de octubre de 1955.

El Alcalde accidental

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE AOIZ AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (31 de octubre de 1955).

Alcaldía de la Villa de Aoiz

El Ayuntamiento de esta villa, en sesión ordinaria que celebró el día de ayer, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

“Visto oficio de la Alcaldía de Sangüesa, número 1208 de fecha 20 de los corrientes, en el que propone la realización de gestiones para evitar el levantamiento de la vía del F.C. “El Irati”, recientemente autorizado por el Estado, y considerando que la supresión de este ferrocarril acarreará perjuicios a los pueblos afectados por la línea y limítrofes=

Se acuerda por unanimidad adherirse a la idea lanzada por la Alcaldía de Sangüesa, y en su consecuencia realizar conjuntamente con los demás Ayuntamientos afectados las gestiones que se crean oportunas encaminadas a la continuación del indicado ferrocarril eléctrico.”

Lo que traslado a V. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Aoiz, 31 de octubre de 1955.

El Alcalde

(Firma ilegible)

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE ISABA AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (31 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de Isaba

En la sesión ordinaria celebrada el día 29 de corriente le dí cuenta al Ayuntamiento de su atenta comunicación número 1.208, de fecha 20, relativa a la autorización que tiene “El Irati S.A.” para proceder a levantar el ferrocarril del mismo nombre de Pamplona a Sangüesa, y he de participarle que se adoptó el acuerdo de expresar a V. el parecer de que convendría convocar a una reunión de los Ayuntamientos más o menos afectados en el asunto para tratar sobre el mismo y acordar en dicha reunión aquello que se considerase más conveniente al interés público.

Por tanto, si lo cree factible, puede por esta Corporación convocar a una reunión a los Ayuntamientos afectados y a los que directamente no lo estén, al sitio, día y hora que juzgue oportuno.

Dios guarde a Vd. muchos años.

Isaba, 31 de octubre de 1955.
El Alcalde accidental

Fortunato Esparz

103

CONTESTACIÓN DEL ALCALDE DE URRAL ALTO AL DE SANGÜESA DANDO SU OPINIÓN SOBRE LA POSIBLE CONVOCATORIA DE UNA REUNIÓN PARA ABORDAR LA SITUACIÓN DE “EL IRATI”. (31 de octubre de 1955).

Ayuntamiento de Urraul Alto

El Ayuntamiento de mi presidencia, en sesión extraordinaria celebrada el día de ayer, conoció su escrito nº 1208 de fecha 20 del actual, sobre gestiones en pro de la continuación del servicio del ferrocarril “EL IRATI”; acordando mostrar su conformidad para la celebración de la reunión sugerida de los Ayuntamientos afectados por este servicio.

Lo que tengo la satisfacción de trasladar a Ud. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a U.S. muchos años.
Urraul Alto, 31 de Octubre de 1955

El alcalde accidental
(*Firma ilegible*)

104

REFERENCIA DE LA REUNIÓN DE COMISIONADOS DE LOS PUEBLOS AFECTADOS POR EL FERROCARRIL “EL IRATI” CELEBRADA EN SANGÜESA. (6 de noviembre de 1955).

AYUNTAMIENTOS CONCURRENTES: Convocados por el Sr. Alcalde de Sangüesa y bajo su presidencia, se reunieron los representantes de los Ayuntamientos siguientes: Sada de Sangüesa, Leache, Gallipienzo, Javier, Romanzado, Liédena, Lumbier, Urraul Bajo, Urraul Alto, Lónguida, Aoiz, Urroz, Lizoain, Egües, Huarte-Pamplona, Villava y Sangüesa.

Dióse lectura del Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 3 de

222



Octubre p. pasado por el que se autoriza a “El Irati” S. A. para el levantamiento de las instalaciones del Ferrocarril Pamplona - Aoiz - Sangüesa, inserto en el B. O. del Estado nº 297, del día 4 de Octubre de 1955.-

ACUERDOS ADOPTADOS: 1º.- Hacer constar su profundo desagrado ante la próxima desaparición del ferrocarril “El Irati”, lo que constituirá un problema de difícil solución y grande perjuicio para la Comarca y cursar un telegrama, seguido de escrito razonado, al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, suplicando el aplazamiento del levantamiento de las vías, para realizar gestiones en pro de la continuación de dicho medio de locomoción y de transporte.

2º.- Designar una Comisión encargada de llevar a cabo todas las gestiones necesarias que sean conducentes a evitar la supresión de dicho ferrocarril, recabando de las Autoridades Superiores, principalmente de la Excma. Diputación Foral de Navarra, el apoyo decidido para lograr tal deseo en la forma que sea más conveniente y factible, incluso mediante la solución de hacerse cargo de la línea la referida Excma. Diputación.

3º.- Recabar e interesar la colaboración de dichas gestiones del M. I. Sr. Diputado del Distrito Dn. Amadeo Marco y Consejeros locales del mismo.

4º.- Invitar a que presten su adhesión los Ayuntamientos del Valle de Salazar y aquellos otros a quienes pueda interesar indirectamente el ferrocarril.

COMISION DESIGNADA: Fueron designados a éstos efectos para formar parte de la Comisión a que se refiere el párrafo anterior, los representantes de los Ayuntamientos de Sangüesa, Aoiz, Lumbier, Liédena y Urroz y los Secretarios de Sangüesa y Aoiz.

PARECER DE VILLAVA Y HUARTE: Los representantes de ambos Ayuntamientos manifestaron dar su conformidad a lo anterior a condición de que se gestione también la desviación de la línea del interior de las respectivas poblaciones.

Sangüesa, 6 de Noviembre de 1955.-

105

ESCRITO DIRIGIDO AL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS POR PARTE DE LOS COMISIONADOS DE LOS MUNICIPIOS AFECTADOS POR LA INMINENTE DESAPARICIÓN DEL FERROCARRIL. (6 de noviembre de 1955).

Excmo. Sr.

Los Ayuntamientos de la Comarca de Aoiz-Sangüesa, y en su nombre y representación la Comisión, designada al efecto, que suscribe, ante V. E. con todo respeto tiene el honor de exponer:

Por decreto del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 3 del pasado Octubre, ha sido autorizado "El Irati", Sociedad Anónima, para levantar las instalaciones de la línea del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa en virtud de lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley de 21 de abril de 1949.

Tal disposición trae como consecuencia, más o menos inmediata, la supresión de dicha línea de transporte que enlaza Pamplona con las Comarcas de Sangüesa y Aoiz, relaciona éstas entre sí, y gran parte del Distrito con su cabeza Aoiz, cuyas comunicaciones y transportes quedarán suprimidos en circunstancias de muy difícil sustitución. Es evidente el enorme perjuicio que con tal supresión se ha de causar a los pueblos y comarcas afectadas, directa o indirectamente, en los que puede decirse están comprendidas dos terceras partes del Distrito.

Por "El Irati" S. A. se ha consignado como base y fundamento de su petición, la circunstancia de ser dicho ferrocarril de explotación muy deficitaria, señalando como uno de los principales motivos de ése estado la competencia que a dicha línea hacen los transportes autorizados por carreteras.

No estamos conformes con tal afirmación, que no responde, a nuestro modesto entender, en absoluto, a la realidad.

No ignoramos que hoy día el transporte por carretera hace la competencia al ferrocarril, en términos generales; ni negamos tampoco el que aquí, como en otras partes, suceda eso y afecte más o menos al ferrocarril "El Irati". Pero el resultado deficitario de dicha línea, si es que verdaderamente existió, ha tenido, sino su única y exclusiva causa sí la principal, en el propio servicio, defectuoso a todas luces, tanto en lo que a viajeros se refiere, como en lo relativo a mercancías.- En cuanto al primer aspecto, bien sabido es que no se ha hecho mejora alguna desde su implantación hace 44 años.- No digamos mejora, ni aún siquiera se han mantenido sus primitivas y relativas condiciones de comodidad y rapidez, resultando que el trayecto de Pamplona - Sangüesa, que en los primeros años se realizaba en siete cuartos de hora o poco más, ahora cuesta proximamente tres horas.

Las causas de ello son de todos bien conocidas, mas no por eso dejaremos de enumerar las principales: envejecimiento del material y motores, ya anticuados, prolongamiento del trayecto con la desviación de Villava para subir a Pamplona, por la vía de "Plazaola" y supresión del tren especial de mercancías, adicionando éstas a los trenes correos.- Las tres constituyen otros tantos graves errores que hubieran sido fáciles de evitar y con cuya evitación no se hubiese llegado al estado actual de cosas.- Porque no cabe duda alguna de que, con un poco más de comodidad y de rapidez, principalmente de ésta segunda, la mayor parte de los viajeros hubieran continuado haciendo uso del tranvía, en lugar de buscar en el autobús la solución para llegar a tiempo.

En cuanto a las mercancías se refiere nadie ignora que la preferencia de los camiones estriba en que éstos llevan el artículo a domicilio; mas no

hubiera sido difícil encontrar una solución con buena voluntad, estableciendo por la propia empresa del ferrocarril servicios especiales para hacer llegar las mercancías hasta los propios domicilios, por lo menos en la capital y en las estaciones de mayor importancia.

Pero dejaremos de lado todas éstas consideraciones sobre el pasado y conveniente será que entremos en el terreno de la realidad. Esta Comarca, que comprende, como hemos dicho, más o menos directamente afectados por el repetido ferrocarril, gran número de pueblos, se siente hondamente preocupada ante la posible supresión del mismo. Decimos que no será fácil sustituirlo y vamos a razonar dicha afirmación. Aunque admitamos que no exista Comarca alguna del Distrito que no se halle comunicada con la capital, (y en ése aspecto pudiera ser la sustitución real aunque no perfecta, dado que los autobuses son de plazas limitadas y es difícil y muy poco seguro el conseguir billete de no tener previsión) sin embargo, el Distrito quedará desarticulado e incomunicadas sus distintas comarcas, ya que es precisamente “El Irati” la línea que reúne, aunque sea imperfectamente por el mal servicio, unas con otras y a todas con la capital.

Y no es que vayamos a pretender que solamente para enlace entre Comarcas haya de sostenerse el ferrocarril; el recorrido del tranvía no es coincidente con ninguna línea de autobuses en su totalidad y el trayecto que recorre de Sangüesa a Pamplona, en sus cincuenta y pico de kilómetros, comprende varios pueblos importantes (entre ellos los de mayor población del Distrito) lo que hace suponer, tenemos de ello la absoluta seguridad, de que un servicio rápido, hora y media en total (y no queremos añadir cómodo, pues podría prescindirse de mayor comodidad que la actual) se vería compensado con creces por la contingencia de viajeros.

Se nos ha dicho que todo esto costaría mucho dinero, quizá veinticuatro millones. No tenemos elementos de juicio para poner reparos a dicha cifra, aunque nos parece un poco elevada; tampoco sabemos que clase de mejoramientos se comprenden en tal presupuesto, pero queremos anticipar nuestra modesta opinión. Desde luego, no es necesario que el ferrocarril sea accionado por energía eléctrica, puede serlo también de otro modo: aceite pesado, gasolina, gasoil, etc., que no haría necesaria la línea eléctrica, que pudiera ser uno de los factores de mayor coste en la reforma. El estado de la vía parece hallarse en regulares condiciones, aunque quizá adolezca de alguna deficiencia que convenga subsanar, mediante algunas reformas de relativa importancia, las que tal vez no sea imprescindible realizarlas inmediatamente y pudieran llevarse a cabo en un futuro periodo prudencial. Y quizá teniendo en cuenta todo esto pudiera quedar reducido considerablemente el aludido presupuesto de mejoramiento.

Ahora bien; ¿quién se hace cargo de la explotación? Éste es el punto más difícil de la cuestión. Entendimos antes y seguimos creyendo que la Empresa “El Irati” S. A. debiera haber continuado dicha explotación y realizado su mejoramiento.

Si realmente está plenamente demostrado y comprobado el déficit, hubiera sido conveniente, ante todo, ver si podría evitarse aquél mediante ayudas económicas o subvenciones oficiales y hasta con el aumento de las tarifas, si era necesario, previo el mejoramiento del servicio.

En cuanto a las ayudas económicas, no podían consistir en unas

aportaciones, siempre modestas, de los Ayuntamientos o pueblos del trayecto, porque no se resolvería, suponemos, el problema, con 25.000, 50.000 ni aún con 100.000 pesetas, y las expresadas subvenciones no hubieran alcanzado mayor cifra aún cuando los citados pueblos quisieran hacer un extraordinario esfuerzo.

Por otra parte, el servicio no afecta solamente a los pueblos referidos, sino también a todos los de la Comarca y aún a la región entera. Por eso y teniendo en cuenta el carácter público y general del expresado servicio, debe ser la subvención a cargo del Estado, principalmente y de la Excm. Diputación Foral. No creemos fuera gran sacrificio para ambas corporaciones una subvención inicial de medio millón de pesetas y aún mayor para el Estado y una mitad para la Diputación Foral de Navarra. Si admitimos la conveniencia de destinar considerables sumas a la conservación de edificios y monumentos históricos porque son jalones de nuestro glorioso pasado, ¿por qué razón no hemos de ayudar también con la misma generosidad a lo que es una realidad y una necesidad de nuestra vida presente?

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 indefinida 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 porque la empresa no contase con suficiente decisión y buena voluntad, fundada en la conveniencia de sus intereses particulares, siempre respetables, la solución pudiera ser haciéndose cargo de dicho ferrocarril la Excm. Diputación Foral de Navarra, a no ser que se encontrase otra solución mejor.

No es posible en esta modesta exposición determinar la forma y condiciones en que habría de llevarse a cabo este proyecto, ya que intervienen en el mismo diversos factores cuyos puntos de vista distintos habría que tener en cuenta. Más no creemos fuera imposible llegar a una solución oportuna y adecuada a este problema que tiene mucho de afectivo, pero también de realidad, antes de que sea irremediable, si se lleva a cabo la suspensión autorizada.

Se dice que si "El Irati" desaparece como ferrocarril podrá surgir una línea de servicio de autobuses que recoja casi en su totalidad el mismo trayecto, mas entendemos que si hay margen para una explotación de transporte por carretera existe la posibilidad de la subsistencia del ferrocarril.

Y nada más tenemos que decir, por ahora, en esta exposición que hacemos en nombre y representación de todos los Ayuntamientos de la Comarca que reunidos al efecto han tenido a bien designar a los firmantes para que realicemos todas aquellas gestiones que sea necesarias, conducentes a evitar la supresión del repetido ferrocarril, recabando de las Autoridades Superiores, principalmente de la Excm. Diputación Foral de Navarra, el apoyo decidido para lograr tal deseo en la forma que sea más conveniente y factible.

En méritos de todo lo expuesto,

a V. E. Suplica tenga a bien recoger nuestro sentir con todo cariño y estudiar con el interés que suelen merecer a esa digna Superioridad los asuntos que afectan a los intereses de los pueblos y comarcas de Navarra, la

solución más conveniente al problema que se plantea, que es de importancia vital para esta zona de la Merindad Aoiz-Sangüesa.

Así lo espera merecer de la bondad de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.

Aoiz-Sangüesa, seis de Noviembre de mil novecientos cincuenta y cinco.

EN REPRESENTACION DE LA COMARCA

Por el Ayuntº. de Sangüesa,

Por el Ayuntº. de Aoiz

Por el Ayuntº. de Lumbier

Por el Ayuntº. de Liédena

Por el Ayuntº. de Urroz

106

ESCRITO DIRIGIDO A LA DIPUTACIÓN FORAL DE NAVARRA POR PARTE DE LOS COMISIONADOS DE LOS MUNICIPIOS AFECTADOS POR LA INMINENTE DESAPARICIÓN DEL FERROCARRIL. (6 de noviembre de 1955).

EXCMA. DIPUTACION FORAL DE NAVARRA.

PAMPLONA

EXCMO. SR:

Los Ayuntamientos de la Comarca de Aoiz-Sangüesa, y en su nombre y representación la Comisión, designada al efecto, que suscribe, ante V. E. con todo respeto tiene el honor de exponer:

Por Decreto del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 3 del pasado Octubre, ha sido autorizado "El Irati" Sociedad Anónima, para levantar las instalaciones de la línea del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa en virtud de lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley de 21 de abril de 1949.

Tal disposición trae como consecuencia, más o menos inmediata, la supresión de dicha línea de transporte que enlaza Pamplona con las Comarcas de Sangüesa y Aoiz, relacionada estas entre si, y gran parte del Distrito con su cabeza, Aoiz, cuyas comunicaciones y transportes quedarán suprimidos en circunstancias de muy difícil sustitución. Es evidente el enorme perjuicio que con tal supresión se ha de causar a los pueblos y comarcas afectadas, directa o indirectamente, en los que puede decirse están comprendidas dos terceras partes del Distrito.



Por “El Irati” S. A. se ha consignado como base y fundamento de su petición, la circunstancia de ser dicho ferrocarril de explotación muy deficitaria, señalando como uno de los principales motivos de ese estado la competencia que a dicha línea hacen los transportes autorizados por carreteras.

No estamos conformes con tal afirmación, que no responde, a nuestro modesto entender, en absoluto, a la realidad.

No ignoramos que hoy día el transporte por carretera hace la competencia al ferrocarril, en términos generales; ni negamos tampoco el que aquí, como en otras partes, suceda eso y afecte más o menos al ferrocarril “El Irati” S. A. - Pero el resultado deficitario de dicha línea, si es que verdaderamente existió, ha tenido, si no su única y exclusiva causa sí la principal, en el propio servicio, defectuoso a todas luces, tanto en lo que a viajeros se refiere, como en lo relativo a mercancías.- En cuanto al primer aspecto, bien sabido es que no se ha hecho mejora alguna desde su implantación hace 44 años. No digamos mejora, ni aún siquiera se han mantenido sus primitivas y relativas condiciones de comodidad y rapidez, resultando que el trayecto de Pamplona-Sangüesa, que en los primeros años se realizaba en siete cuartos de hora poco mas, ahora cuesta proximately tres horas.

Las causas de ello son de todos bien conocidas, mas no por eso dejaremos de enumerar las principales: envejecimiento del material y motores, ya anticuados, prolongamiento del trayecto con la desviación de Villava para subir a Pamplona por vía de “Plazaola” y supresión del tren especial de mercancías adicionando éstas a los trenes correos. Las tres constituyen otros tantos graves errores que hubieran sido fáciles de evitar y con cuya evitación no se hubiese llegado al estado actual de cosas.- Porque no cabe duda alguna de que, con un poco más de comodidad y de rapidez, principalmente, de ésta segunda, la mayor parte de los viajeros hubieran continuado haciendo uso del tranvía, en lugar de buscar en el autobús la solución para llegar a tiempo.

En cuanto a las mercancías se refiere nadie ignora que la preferencia de los camiones estriba en que éstos llevan el artículo a domicilio; mas no hubiera sido difícil encontrar una solución con buena voluntad, estableciendo por la propia Empresa del ferrocarril servicios especiales par hacer llegar las mercancías hasta los propios domicilios por lo menos en la capital y en las estaciones de mayor (..... Texto cortado)

Pero dejaremos de lado éstas consideraciones sobre el pasado y conveniente será que entremos en el terreno de la realidad. Esta comarca, que comprende, como hemos dicho, más o menos directamente afectados por el repetido ferrocarril, gran número de pueblos, se siente hondamente preocupada ante la posible desaparición del mismo. Decimos que no será fácil sustituirlo y vamos a razonar dicha afirmación. Aunque admitamos que no exista Comarca alguna del Distrito que no se halle comunicada von las capital,

(y en ese aspecto pudiera ser la sustitución real aunque no perfecta, dado que los autobuses son de plazas limitadas y es difícil y muy poco seguro el conseguir billete de no tener previsión) sin embargo, el Distrito quedará desarticulado e incomunicadas sus distintas comarcas, ya que es precisamente “El Irati” la línea que reúne, aunque sea imperfectamente por el mal servicio, unas con otras y a todas con la capital.

Y no es que vayamos a pretender que solamente para enlace entre comarcas haya de sostenerse el ferrocarril; el recorrido del tranvía no es coincidente con ninguna con ninguna línea de autobuses en su totalidad y el trayecto que recorre de Sangüesa a Pamplona, en sus cincuenta y pico de kilómetros, comprende varios pueblos importantes (entre ellos los de mayor población del Distrito) lo que hace suponer, tenemos de ello la absoluta seguridad, de que un servicio rápido, hora y media (y no queremos añadir cómodo, pues podría prescindirse de mayor comodidad que la actual) se vería compensado con creces por la contingencia de viajeros.

Pero para ello sería necesario renovar y modernizar el material, separar y organizar el tren de ?????????? y, tal vez, volver al antiguo recorrido en su última etapa de Villava a Pamplona, por lo menos para los trenes de viajeros.

Se nos ha dicho que todo esto costará mucho dinero, quizá veinticuatro millones. No tenemos elementos de juicio para poner reparos a dicha cifra, aunque nos parece un poco elevada; tampoco sabemos que clase de mejoramientos se comprenden en tal presupuesto, pero queremos anticipar nuestra modesta opinión. Desde luego no es necesario que el ferrocarril sea accionado por energía eléctrica, puede serlo también de otro modo: aceite pesado, gasolina, gasoil, etc., que no haría necesaria la línea eléctrica, que pudiera ser uno de los factores de mayor coste en la reforma. El estado de la vía parece hallarse en regulares condiciones, aunque quizá adolezca de alguna deficiencia que convenga subsanar, mediante algunas reformas de relativa importancia, las que tal vez no sea imprescindible realizarlas inmediatamente y pudieran llevarse a cabo en un futuro periodo prudencial. Y quizá teniendo en cuenta todo esto pudiera quedar reducido considerablemente el aludido presupuesto de mejoramiento.

Ahora bien; ¿quién se hace cargo de la explotación?; éste es el punto más difícil de la cuestión. Entendimos antes y seguimos creyendo que la Empresa “El Irati” S. A. debiera haber continuado dicha explotación y realizado su mejoramiento.

Si realmente está plenamente demostrado y comprobado el déficit, hubiera sido conveniente, ante todo, ver si podría evitarse aquél mediante ayudas económicas o subvenciones oficiales y hasta con el aumento de las tarifas, si es necesario, previo mejoramiento del servicio.

En cuanto a las ayudas económicas, no podían consistir en unas aportaciones, siempre modestas, de los Ayuntamientos o pueblos del trayecto, porque no se resolvería, suponemos, el problema, con 25.000,

50.000 ni aún con 100.000 pesetas, y las expresadas subvenciones no hubieran alcanzado mayor cifra aún cuando los citados pueblos quisieran hacer un extraordinario esfuerzo.

Por otra parte, el servicio no afecta solamente a los pueblos referidos, sino también a todos los de la Comarca y aún a la Región entera. Por eso y teniendo en cuenta el carácter público y general del expresado servicio, debe ser la subvención a cargo del Estado, principalmente, y de la Excma. Diputación Foral. No creemos fueran gran sacrificio para ambas corporaciones una subvención inicial de medio millón de pesetas y aún mayor para el Estado y una mitad para la Diputación Foral de Navarra. Si admitimos la conveniencia de destinar considerables sumas a la conservación de edificios y monumentos históricos porque son jalones de nuestro glorioso pasado, ¿por qué razón no hemos de ayudar también con la misma generosidad a lo que es una realidad y una necesidad de nuestra vida presente?

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 indefinida 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 porque la empresa no contase con suficiente decisión y buena voluntad, fundada en la conveniencia de sus intereses particulares, siempre respetables, la solución pudiera ser haciéndose cargo de dicho ferrocarril la Excma. Diputación Foral de Navarra, a no ser que se encontrase otra solución mejor.

No es posible en esta modesta exposición determinar la forma y condiciones en que habría de llevarse a cabo este proyecto, ya que intervienen en el mismo diversos factores cuyos puntos de vista distintos habría que tener en cuenta. Mas no creemos fuera imposible llegar a una solución oportuna y adecuada a este problema que tiene mucho de afectivo, pero también de realidad, antes de que sea irremediable, si se lleva a cabo la suspensión autorizada.

Se dice que si "El Irati" desaparece como ferrocarril podrá surgir una línea de servicio de autobuses que recoja casi en su totalidad el mismo trayecto, mas entendemos que si hay margen para una explotación de transporte por carretera existe la posibilidad de la subsistencia del ferrocarril.

Y nada más tenemos que decir, por ahora, en esta exposición que hacemos en nombre y representación de todos los Ayuntamientos de la Comarca que, reunidos al efecto, han tenido a bien designar a los firmantes para que realicemos todas aquellas gestiones que sean necesarias, conducentes a evitar la supresión del referido ferrocarril, recabando de las Autoridades Superiores, principalmente de la Excma. Diputación Foral de Navarra, el apoyo decidido para lograr tal deseo en la forma que sea más conveniente y factible.

En méritos de todo lo expuesto,

a V.E. SUPLICA tenga a bien recoger nuestro sentir con todo cariño y estudiar con el interés que suelen merecer a esa digna Superioridad los asuntos que afectan a los interesados de los pueblos y comarcas de Navarra, la solución más conveniente al problema que se plantea, que es de importancia vital para esta zona de la Merindad de Aoiz - Sangüesa.

Así lo esperan merecer de la bondad de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.

Aoiz - Sangüesa, seis de Noviembre de mil novecientos cincuenta y cinco.

Excmo. Sr.

EN REPRESENTACION DE LA COMARCA,

Por el Ayuntamiento de Sangüesa.- José Echeverri y M. Saralegui.-

Por el Ayuntamiento de Aoiz.- (ilegible)

Por el Ayuntamiento de Lumbier.- Jerónimo (ilegible)

107

ESCRITO DIRIGIDO POR EL ALCALDE DE SANGÜESA A AMADEO MARCO SOLICITANDO SU RESPALDO. (10 de noviembre de 1955).

Sr. Dn. Amadeo Marco

10-Noviembre-

PAMPLONA

Distinguido amigo: Por la adjunta referencia se informará V. de la reunión de los pueblos de esta Comarca afectados por la anunciada desaparición del ferrocarril "El Irati", celebrada el pasado domingo, día 6, y de los acuerdos adoptados.

Entre ellos está el solicitar el apoyo de la Excma. Diputación Foral de Navarra y a éstos efectos recabar la colaboración eficaz y activa de nuestro Diputado.

Hemos querido hablar ayer y hoy con V. y nos dicen no se hallaba en Pamplona; deseábamos que nos recibiese la Excma. Diputación mañana a la Comisión designada, para exponerle nuestros deseos verbalmente, y por escrito; al no estar V. hemos interesado del Secretario particular nos gestionase la audiencia deseada y, por consiguiente, iremos mañana, a la una y media.

Pero antes deseamos saludar a V. y ponerle en conocimiento de nuestra petición para que la apoye y patrocine si lo juzga de justicia, como

suponemos.

Esperando mucho de su apoyo, le saluda su affmo. S.S. y amigo,

108

COPIA DEL TELEGRAMA ENVIADO POR LA COMISIÓN DE MUNICIPIOS AFECTADOS POR LA DESAPARICIÓN DE “EL IRATI”, ENVIADO AL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS. (15 de noviembre de 1955).

TELEGRAMA

Salida Núm. 1315

Alcalde de Sangüesa a Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas -
Madrid-

Reunidos pueblos Comarca afecta ferrocarril El Irati hacen constar profundo sentimiento ante próxima desaparición aquél, pues constituirá problema difícil con grave perjuicio Comarca. Deseamos aplazamiento levantamiento vías para posibles gestiones pro continuación dicho ferrocarril.- Por correo elevamos a V.E. escrito. Respetuosamente.-

10-Noviembre-1955.-

109

COMUNICACIÓN DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE NAVARRA DIRIGIDA A LA COMISIÓN DE AYUNTAMIENTOS AFECTADOS POR LA DESAPARICIÓN DE “EL IRATI”, EN RESPUESTA EL ESCRITO ANTERIOR ENVIADO POR ESTOS CON FECHA 6 DE NOVIEMBRE, Y COMUNICÁNDOLES EL ACUERDO TOMADO EL DÍA 19. (24 de noviembre de 1955).

DIPUTACION FORAL
DE NAVARRA

AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA

Registro General
29 NOV. 1955

ENTRADA N° 2018

SANGÜESA

AYUNTAMIENTO DE

Registro General
6 DIC. 1955
SALIDA N° 1431

La Excmo. Diputación, en sesión celebrada el día 19 del actual, adoptó

232



el siguiente acuerdo:

“ Visto el expediente promovido por los Ayuntamientos de Sangüesa, Aoiz, Lumbier, Liédena y Urroz-Villa, en representación de los de la Comarca Aoiz-Sangüesa, manifestando que la supresión de la línea de “El Irati”, autorizada para ser levantada por Decreto del Ministerio de Obras Públicas, fecha 3 de Octubre último, supone un perjuicio enorme a los pueblos y comarcas afectadas directa o indirectamente, por el ferrocarril mencionado; que los exponentes no están conformes con la alegación, consignada por “El Irati S. A.” como base y fundamento de su petición, de que la causa de la explotación deficitaria sea la competencia que a dicha línea le hacen los transportes autorizados por carretera, pues no ignoran que el transporte por carretera hace la competencia al ferrocarril, pero que el resultado deficitario ha tenido, en este caso, como causa principal, el propio servicio, defectuoso en cuanto a viajeros y mercancías, sin que se haya hecho mejora alguna desde su implantación, hace 44 años, ni se hayan mantenido las condiciones de comodidad y rapidez de los primeros tiempos; que no será fácil sustituir el ferrocarril, pues aunque no exista Comarca alguna del Distrito que no se halle comunicada con la Capital (sustitución real pero no perfecta porque los autobuses son de plazas limitadas) sin embargo el Distrito quedará desarticulado e incomunicadas sus Comarcas ya que es precisamente “El Irati” la línea que reúne, aunque imperfectamente por el mal servicio, unas con otras y a todas con la capital; que el recorrido del tranvía no es coincidente con ninguna línea de autobuses en su totalidad y que el trayecto que recorre de Sangüesa a Pamplona, en sus cincuenta y pico de kilómetros, comprende varios pueblos importantes lo que hace suponer que un servicio rápido (hora y media en total) se vería compensado con creces por la contingencia de viajeros; que, para ello, es necesario renovar y modernizar el material, separar y reorganizar el tren de mercancías y, tal vez, volver al antiguo recorrido en su última etapa de Villava a Pamplona, por lo menos para los trenes de viajeros; que se ha dicho que todo esto costaría mucho dinero, quizá veinticuatro millones, cifra que parece elevada, ignorándose, además, que clase de mejoras se comprenden en tal presupuesto, pero les interesa hacer constar que no es necesario que el ferrocarril sea accionado por energía eléctrica, pues puede serlo por otro modo: aceite pesado, gasolina, gas-oil, etc., que haría innecesaria la línea eléctrica que pudiera ser uno de los factores de mayor coste de la reforma; que el estado de la vía, por hallarse en regulares condiciones, no exige gastos mayores, pudiendo dejarse las obras de reforma de relativa importancia para un futuro periodo prudencial, lo que haría que quedara reducido el presupuesto aludido de mejoramiento; que siguen creyendo los exponentes que la Empresa “El Irati” debiera haber continuado dicha explotación y realizado su mejoramiento y que si está demostrado y comprobado el déficit hubiera sido conveniente, ante todo, ver si podría evitarse aquél mediante subvenciones oficiales y hasta con el aumento de las tarifas, si era necesario, previo el mejoramiento del servicio; que, en cuanto a ayudas económicas, no podían consistir en unas aportaciones de los Ayuntamientos o pueblos del trayecto que no hubieran alcanzado la cifra de 100.000 pesetas, aun cuando los pueblos citados quisieran hacer un esfuerzo extraordinario; que teniendo en cuenta el carácter

público y general del servicio expresado, debe ser la subvención a cargo del Estado principalmente, y de esta Diputación, con una participación inicial de medio millón del pesetas y aun mayor para el Estado y una mitad para la Diputación; que si la Empresa “El Irati” no pone la suficiente decisión para que subsista el ferrocarril la solución pudiera ser que se haga cargo de aquél esta Diputación, sin que sea posible, por el momento, determinar la forma y condiciones en que habría de llevarse a cabo este proyecto; que los exponentes actúan en representación de los Ayuntamientos de la Comarca, reunidos al efecto, y que les designaron para que realicen las gestiones que sean necesarias, conducentes a evitar la supresión del repetido ferrocarril.

Terminan suplicando que se recoja el sentir expresado con todo cariño y estudiarlo con el interés que suelen merecer a esta Diputación los asuntos que afectan a los intereses de los pueblos y comarcas de Navarra para dar la solución más conveniente al problema que se plantea:

CONSIDERANDO: Que, en orden a las alusiones que en el expediente presente hacen los exponentes respecto a la intervención que pudiera tener “El Irati S.A.” para la subsistencia del ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa, se hace forzoso dejar bien constatado, en primer término, que dicha Empresa constituye, en estos momentos, elemento ajeno a los propósitos y solución que pretenden los Ayuntamientos interesados en la continuación del ferrocarril expresado, porque la concesión de la explotación de la línea ferroviaria mencionada le fue hecha por el Estado, a tenor de las disposiciones legales vigentes, y ante él mismo ha expuesto su situación actual y formulado las alegaciones que ha considerado necesarias a efectos de las soluciones previstas en las Leyes de 21 de Abril de 1.949 y 17 de Julio de 1.953, habiéndose tramitado el expediente oportuno, con audiencia de esta Diputación y, por su mediación, de la de los Ayuntamientos afectados por el ferrocarril relacionado, cuyo expediente fue resuelto por Decreto del Ministerio de Obras Públicas, fechado en 3 de Octubre último, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 297, correspondiente al día 24 del mes citado, con la declaración de “Autorizar a “El Irati S. A.” al levantamiento de las instalaciones del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa”.

CONSIDERANDO: Que, con relación a los restantes extremos contenidos en el escrito de los Ayuntamientos en cuya representación se actúa, comprensivos de soluciones para la explotación del ferrocarril “El Irati”, con su modernización, para el caso de que la Empresa concesionaria no quisiera acometer este problema, y abono de subvención, para enjugar el déficit, por parte del Estado y esta Diputación, en el supuesto de la subsistencia del repetido ferrocarril, se ha de decir que todos ellos fueron considerados, con amplitud, en la reunión de Ayuntamientos afectados por el ferrocarril “El Irati”, celebrada en el Palacio de Navarra el día 27 de Abril del año en curso, a convocatoria de esta Diputación, en la que, al examinarse el extremo concreto del posible proyecto de modernizar el servicio, con reparación de la vía y adquisición de material, valorado en veinticuatro millones, se llegó a la conclusión de que “había que abandonar ese propósito porque su importancia numérica no está al alcance, según se prevé de la Diputación y Ayuntamientos interesados”, habiéndose ratificado esta Corporación en esa actitud, de manera categórica, en el informe que elevó, con fecha 28 de Mayo de 1.955, a la Dirección General de Ferrocarriles,

Tranvías y Transportes por Carretera - Ministerio de Obras Públicas- respecto al problema de “El Irati”, en el que se dijo: “Esta Diputación no puede hacerse cargo del Ferrocarril “El Irati S.A.” a los efectos de su explotación porque, en primer lugar, ello significa un gasto económico muy considerable, de volumen superior a las disponibilidades económicas de esta Corporación, para hacer frente a las necesidades, que se consideran vitales, de mejorar la vía y los elementos de explotación, modernizándolos y adecuándolos a las condiciones de rapidez y comodidad que hoy día se consideran indispensables, y, en segundo lugar, porque esta Diputación tiene el convencimiento, adquirido a través de los datos, informaciones y antecedentes que se han tenido en cuenta en este estudio, que el Ferrocarril “El Irati S.A.”, no sería rentable en el futuro, aun cuando en el mismo se introdujeran las necesarias reformas de mejoramiento y modernización, en atención a las razones poderosas que se enumeran: a) -Circunstancias de orden topográfico y económico de la zona recorrida por el Ferrocarril en la que no existen industrias importantes, en la actualidad ni presumiblemente en el porvenir, en condiciones normales, que reclamen la atención de un transporte permanente que fuera base de rendimiento económico para el servicio ferroviario. b) -La competencia extraordinaria que se hace a dicho Ferrocarril por las Empresas concesionarias de líneas de autobuses y camiones, no solo entre las poblaciones de arranque y partida de aquél -Pamplona, Aoiz, Sangüesa- sino que el transporte por carretera busca y recoge los viajeros y mercancías en lugares más distantes y los traslada a los centros de su destino, impidiendo, de esta forma, que viajeros y mercancías afluayan al Ferrocarril en los puntos de empalme con el servicio ferroviario”. Todo ello hace que, no habiendo variado las causas que determinaron la actitud oficial mencionada, hoy no se puede volver de la misma, siendo de notar, además que la solución que apuntan los Ayuntamientos exponentes, con la finalidad de rebajar el presupuesto de modernización, al no ejecutar, por el momento, reformas de relativa importancia no hace desaparecer la necesidad de que se acometan dichas obras que, al quedar aplazadas, supondrían posiblemente, en su momento, un gasto mayor que el en que se hubieran valorado en otros instantes y cuya importancia económica se acrecentaría considerablemente, por otro lado, si se proyectara realizar el tendido de la línea férrea, por lo menos para trenes de viajeros, de Villava a Pamplona, por el recorrido antiguo.

CONSIDERANDO: Que, con relación al extremo concreto que se preguntó a esta Diputación por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, con motivo del expediente instado por “El Irati S.A.”, es decir, el relativo a las aportaciones o subvenciones anuales para enjugar el déficit de la explotación, conjuntamente con el Estado, esta Corporación, hizo presente a la Dirección General citada, por su acuerdo de 28 de Mayo del en curso, “su interés por el mantenimiento del servicio..... y, haciendo un esfuerzo económico en aras de la subsistencia del mismo, estaba dispuesta a entregar una aportación económica anual equivalente al 30 ó 40 por ciento de la cantidad que el Estado concediera para el mantenimiento del ferrocarril “El Irati”....”, lo cual significaba comprometer a esta Diputación a hacer aportaciones anuales, con cargo a sus fondos pues los Ayuntamientos interesados manifestaron que no estaban en condiciones

de conceder cantidad alguna, con destino a enjugar, conjuntamente con el Estado, el déficit total o parcial que se produjera anualmente la explotación de la línea referida; y que, no obstante lo actuado por esta Corporación, lo cierto es que el Estado, después de tramitado el expediente oportuno en el que han informado diversos Organismos de rango local y nacional, ha juzgado y decidido que no es procedente seguir atendiendo al déficit producido por "El Irati" ni, en consecuencia, permitir la subsistencia de este servicio ferroviario por lo que ha ordenado, por el Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 3 de Octubre último, la caducidad de la concesión de la línea referida.

SE ACUERDA: Manifiestar cuanto antecede a los Ayuntamientos de Sangüesa y otros en contestación a su expediente relativo al ferrocarril "El Irati" con recorrido Pamplona-Aoiz-Sangüesa. *¿¿¿¿¿¿¿¿* Rubricado. Así lo acordó S. E. la Diputación, de certifico,- Uriz, Secretario,????????????????

Lo que se traslada a V. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. muchos años
Pamplona 24 de Noviembre de 1.955
CON ACUERDO DE S.E.
EL SECRETARIO

(firma ilegible)

Ayuntamiento de Sangüesa y otros

110

CARTA DIRIGIDA AL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS POR PARTE DEL ALCALDE DE SANGÜESA, EN REPRESENTACIÓN DE LOS AYUNTAMIENTOS DE LA COMARCA DE AOIZ-SANGÜESA, EN LA QUE SE LE SOLICITA EL APLAZAMIENTO DEL LEVANTAMIENTO DE LA VIA. (26 de noviembre de 1955).

Excmo. Sr. :

Los Ayuntamientos de la Comarca de Aoiz.Sangüesa (Navarra) y en su nombre y representación el Alcalde de Sangüesa que suscribe, ante V. E. con todo respeto tiene el honor de exponer:

Por Decreto procedente de ese Ministerio de Obras Públicas de su digno cargo, fecha 3 del pasado Octubre, ha sido autorizado "El Irati S.A.", para levantar las instalaciones de la línea del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa, en virtud de lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley de 21 de Abril de 1949.

Tal disposición trae como consecuencia, más o menos inmediata, la

236



supresión de dicha línea de transporte que enlaza Pamplona con las Comarcas de Sangüesa y Aoiz, relaciona éstas entre si, y gran parte del Distrito con su cabeza, Aoiz, cuyas comunicaciones y transportes quedarán suprimidos, en circunstancias de muy difícil sustitución, siendo evidente el enorme perjuicio que con tal supresión se ha de causar a gran número de pueblos, entre ellos los de mayor población dentro del Partido Judicial.

Esta Comarca se siente hondamente preocupada ante la anunciada supresión del repetido ferrocarril, pues aunque en malas condiciones, se considera imprescindible tal medio de locomoción. Con éste motivo, reunidos los señores Alcaldes de los Ayuntamientos más directamente afectados, han acordado llevar a cabo las gestiones que sean necesarias y conducentes a evitar la referida supresión, recabando de las Autoridades Superiores, el Estado y la Diputación de Navarra, el apoyo decidido para lograr tal deseo en la forma que sea más factible y conveniente, incluso mediante la solución a base de que la Diputación de Navarra se haga cargo de la expresada línea.

A esos efectos se designó una Comisión de varios Alcaldes de los pueblos de mayor significación, para que bajo la presidencia de éste de Sangüesa que es el de más población y estación terminal de la línea realice las expresadas gestiones.

Entre ellas y como cuestión previa, se consideró necesario elevar a V.E. un telegrama anunciando la presentación posterior de razonado escrito, para suplicar y recabar el aplazamiento del levantamiento de las vías de la repetida línea férrea, a fin de dar margen a la realización de las gestiones en pro de la solución deseada.

Dicho telegrama que fue cursado con fecha 10 del actual, decía textualmente lo siguiente:

“ Alcalde de Sangüesa a Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas - Madrid. Reunidos pueblos Comarca afecta ferrocarril El Irati hacen constar profundo sentimiento ante próxima desaparición de aquél, pues constituirá problema difícil con grande perjuicio Comarca. Deseamos aplazamiento levantamiento vías para posibles gestiones pro continuación dicho ferrocarril.- Por correo elevamos a V. E. escrito. Respetuosamente.- 10 Noviembre-1955.”

Posteriormente se han efectuado las primeras gestiones acerca de la Excma. Diputación de Navarra, a quien se ha elevado un escrito fundamentado sobre la cuestión, que está pendiente de estudio.

No es posible en esta modesta exposición determinar la forma y condiciones en que habría de llevarse a cabo esta proyecto, ya que intervienen en el mismo diversos factores, cuyos puntos de vista distintos habría de tener en cuenta en el necesario estudio. Más no creemos fuera imposible llegar a una solución oportuna y adecuada al problema antes de que sea irremediable, si se lleva a cabo la suspensión autorizada.

En consecuencia de todo lo expuesto, esta Alcaldía cumpliendo encargo expreso de los Ayuntamientos de la Comarca aludidos anteriormente.

a V. E. SUPLICA encarecidamente se digne aplazar el levantamiento de la vía del ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa, para dar margen a un nuevo estudio de la cuestión a fin de considerar elementos de juicio tal vez no tenidos en cuenta anteriormente y la solución más conveniente de este problema vital para la Comarca Aoiz - Sangüesa.

Gracia que no duda alcanzar de la bondad de V. E. cuya vida guarde

Dios muchos años-

Sangüesa, 26 de Noviembre de 1.955
Excmo. Sr.
EL ALCALDE

EXCMO. SR. MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS.-

MADRID

111

CONTESTACIÓN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DIRIGIDA AL ALCALDE DE SANGÜESA EN RESPUESTA A SU SOLICITUD DE QUE APLACE EL LEVANTAMIENTO DE LAS VÍAS. (30 de noviembre de 1955)

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA
Registro General
6 Dici, 1955
ENTRADA N°2068

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Sangüesa (Pamplona)

Muy señor mío:

Me refiero a su interés por la petición de que sea aplazado el levantamiento de las vías del ferrocarril de El Irati, teniendo el gusto de manifestarle que , según me informa le Dirección General de Ferrocarriles, hasta la fecha no se ha recibido en la misma ningún escrito oficial con la mencionada petición.

Queda de Vd. afcmo. q.e.s.m.
¿.....?

Madrid, 30 de Noviembre de 1955

112

NUEVO ESCRITO FIRMADO POR LOS COMISIONADOS DE LOS PUEBLOS AFECTADOS DIRIGIDO AL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS. (14 de diciembre de 1955).

Excmo. Sr.

238



Los que suscriben, Alcaldes y Concejales de los Ayuntamientos que aparecen al final, en representación de los que comprende la Comarca de Sangüesa-Aoiz (provincia de Navarra) ante V.E. con los mayores respetos comparecen y tienen el honor de exponer:

Que corroborando cuanto ha sido expuesto en nuestro nombre por el Alcalde de Sangüesa en su telegrama de 10 de Noviembre p. pasado y en el subsiguiente escrito de 26 del mismo mes, elevados a ésa digna Superioridad, en relación con la supresión del ferrocarril eléctrico "El Irati", han estimado conveniente formular el presente como complemento de aquellos, para recoger y exponer algunas consideraciones que son del caso.

Parece ser que la empresa "El Irati" S. A. ha justificado el déficit relativo a la parte de su negocio que se refiere a la explotación del ferrocarril. No dudamos de la veracidad de los datos aportados, más hubiéramos querido conocerlos para poder discutir sobre la pertinencia de algunos. No nos es posible, por lo tanto, entrar en tal discusión. Pero sí podemos considerar sobre las causas posibles de dicho déficit que, a nuestro modo de entender, no ha hecho la empresa nada por evitarlo.

A este respecto, será conveniente recordar que la empresa "El Irati" no fue nunca partidaria de la explotación del ferrocarril para transportes de personas, pues en su origen lo que quiso crear fue un transporte de mercancías, con miras a la mejor explotación de su industria maderera en Aoiz; fue la Superioridad, bien de la provincia, bien del Estado o ambas de acuerdo, las que obligaron, al conceder las necesarias autorizaciones a la expresada empresa, a que dicho ferrocarril tuviera servicio de viajeros y a que su trayecto no finalizara en Aoiz, como era el proyecto, sino que continuara a Sangüesa.- Desde la fecha de su implantación, la empresa no ha hecho jamás mejora alguna, dándose el caso de que en la actualidad funciona el tren con el mismo material que en un principio, es decir, con el mismo, mermado y envejecido, siendo está, si no la única causa de su decadencia y de la falta de viajeros, los cuales desean hoy un medio de transporte más en armonía con las exigencias de la vía moderna: comodidad y rapidez, en particular ésta última, que con el actual servicio de "El Irati" no es posible; por eso los viajeros abandonan el ferrocarril y se van en los autobuses.

No ignoramos que hoy día el transporte por carretera hace la competencia al ferrocarril, en términos generales, ni negamos que aquí, como en todas partes, ocurra eso y afecte a nuestro ferrocarril; tampoco desconocemos que los ferrocarriles no viven precisamente de los viajeros, sino principalmente, de la mercancía y ésta la llevan los camiones hasta el propio domicilio, cosa que no es posible con el ferrocarril.- Pero no dudamos en afirmar que si en ésta línea férrea hubiera habido un servicio de viajeros discretamente bueno y, sobre todo, rápido, los viajeros hubiesen preferido el tren al autobús y este ferrocarril pudiera haber salvado su existencia, sin llegar al déficit.

Se ha dicho que es necesario un presupuesto de veinticuatro millones de pesetas para dejar el servicio en condiciones adecuadas de modernización; sobre ello ha de permitírse nos discrepar fundamentalmente. Desconocemos, desde luego, que clase de mejoramientos se comprenden en tal presupuesto, pero si sabemos que la vía se encuentra en regulares condiciones de conservación, no siendo necesario invertir en ella ninguna

suma extraordinaria, pues aunque adolezca de alguna pequeña deficiencia que convenga subsanar, mediante reformas de poca importancia, no es imprescindible realizarlas inmediatamente y pudiera llevarse a cabo en el futuro, pudiendo continuar, por ahora, como está. El principal gasto pudiera referirse al material de tracción. A este respecto bueno será indicar que no es imprescindible sea accionado por energía eléctrica, pudiendo serlo por medio de motor de gasoil, gasolina, aceite pesado, etc., lo que haría innecesaria la línea eléctrica, cuya reforma pudiera ser uno de los factores de mayor coste en las mejoras a llevar a cabo. Prescindiendo de ello puede simplificarse la cosa mucho, pues solamente sería necesario reponer el material de tracción, adquiriendo tres automotores de gasoil, cuyo coste aproximado pudiera ser el de cinco millones de pesetas y tres remolques que pudieran valer un millón, que sumados, son seis millones en total. De momento sería suficiente dicho presupuesto, para realizar un buen servicio de viajeros, rápido y cómodo.

Tres servicios de ida y vuelta de Sangüesa a Pamplona serían convenientes, a saber:

Nº 1) - Salida de Sangüesa a las 8 de la mañana para llegar a Pamplona a las 9 y media, con su correspondiente viceversa.

Nº 2) - Salida de Sangüesa a las 2 de la tarde para llegar a Pamplona a las 3 y media, con regreso saliendo de Pamplona a las 4, para llegar a Sangüesa a las 5 y media.

Nº 3) - Salida de Sangüesa a las 6 de la tarde para llegar a Pamplona a las 7 y media, con su correspondiente viceversa, saliendo de Pamplona a las 7 y media para llegar a Sangüesa a las 9 de la noche.

Para ello sería imprescindible, claro está, separar el servicio de viajeros del de las mercancías, realizándose éste último, en todo caso, mediante un automotor adecuado al que pudieran ser adicionados los remolques existentes en la actualidad, con miras a un mejoramiento futuro.

Otro de los factores importantes para el éxito económico sería, sin duda alguna, la reducción de personal, tal vez excesivo, en vías y obras y en las estaciones.

Se objeta sin embargo que el ferrocarril no sería rentable en el futuro, aún cuando en el mismo se introdujeran las necesarias reformas de mejoramiento y modernización, en atención a las razones poderosas que se enumeran: a)- Circunstancias de orden topográfico y económico de la zona recorrida por el ferrocarril, en la que no existen industrias importantes, en la actualidad ni presumiblemente en el porvenir, en condiciones normales, que reclamen la atención de un transporte permanente que fuera base de rendimiento económico para el servicio ferroviario. - b)- La competencia extraordinaria que se hace a dicho ferrocarril por las Empresas concesionarias de líneas de autobuses y camiones, no solo entre las poblaciones de arranque y partida de aquél -Pamplona, Aoiz, Sangüesa-, sino que el transporte por carretera busca y recoge los viajeros y mercancías en lugares más distintos y los traslada a los centros de su destino, impidiendo, de ésta forma, que viajeros y mercancías afluayan al ferrocarril en los puntos de empalme con el servicio ferroviario.

En cuanto a la falta de industrias dentro de la Comarca, tanto en el presente como en el futuro, ciertamente que ahora no existen industrias de importancia, ya que no puede llamarse tales a laserrerías de Aoiz,

Sangüesa y Liédena y algunas tejerías y fábricas de mosaicos, etc., pero en el futuro se prevé la posibilidad de que con motivo de la conversión de terrenos, hoy de secano, en regadío, en los términos de Sangüesa y Cáseda, en virtud de los riegos del Canal de las Bardenas, cuya realización es una cosa próxima, surjan las fábricas de conservas, que serán necesarias para dar salida y abasto a los productos hortícola de dichos terrenos, ya que la producción ha de ser mucho mayor que el consumo natural, si se tiene en cuenta la extensión de la zona que se considera regable. Aún sin esto, la contingencia constante de viajeros está garantizada, si se tiene en cuenta éstos dos factores: a)- que el trayecto de cincuenta kilómetros, existente entre la capital y la estación terminal de Sangüesa, tiene núcleos de población de relativa importancia: sangüesa con 4.000 habitantes; Lumbier con 2.000; Aoiz con 1.500; Liédena y Urroz con a cada 800; Huarte con 1.000; (aún dejando sin contar Villava y Burlada que por su proximidad a la Capital tienen otros medios directos de comunicación con aquella) aparte del sin número de pueblos pequeños que afluyen a las estaciones del trayecto. b)- Que Aoiz, por ser Cabeza del Partido Judicial y Sangüesa por su mercado semanal del jueves, concentran constantemente personas de la Comarca que necesariamente tienen que usar del ferrocarril; lo cual asegura el éxito económico y la existencia dhe dicho medio de locomoción.

Si aún así se producía déficit, queda el recurso de una elevación de las tarifas, ya que las actuales pueden considerar francamente moderadas en relación con las de otras Empresas de locomoción y transporte y, por lo tanto, susceptibles de un incremento.

Por otra parte, los pueblos de la comarca no han sido oídos en este particular. En el mes de Abril se les preguntó por la Excma. Diputación de Navarra concretamente te estaban dispuestos a subvencionar al expresado ferrocarril de fondos municipales y en ése caso la cuantía de dicha subvención, habiéndose contestado que no era posible formular una oferta de aportación adecuada para la solución que se pretende. Ello no quiere decir que se desinteresasen del asunto; muy al contrario, interesa y mucho la subsistencia del ferrocarril a esta Comarca, pero se entiende que su mantenimiento no puede depender de unas miserables subvenciones de los pueblos afectados.

Por consiguiente, en la humilde opinión de estos Ayuntamientos y tratándose, como se trata, no ya del interés de unos cuantos pueblos, ni aún solamente de una Comarca, sino de toda la Región, ya que este ferrocarril, con un servicio normal puede enlazar con otras comunicaciones y servicios generales, si no fuera ya factible otra solución mejor, debiera hacerse cargo dhe dicho ferrocarril la Excma. Diputación Foral de Navarra, con la ayuda del Estado, principiando por llevar a cabo las obras de reforma y mejoramiento imprescindibles.

A esta solución se han encaminado algunas gestiones realizadas ya cerca de la Excma. Diputación y aunque, de momento, no se han visto coronadas por el éxito, los suscribientes no se consideran fracasados y proyectan continuar con insistencia sus gestiones, hasta lograr una solución satisfactoria al problema planteado que es de vital importancia para esta Comarca, la cual perderá con la supresión del repetido ferrocarril la más

importante vía de comunicación del Partido Judicial con la Capital.

Por esa razón, es aconsejable un aplazamiento en llevar a cabo el levantamiento de la vía, pues una vez realizado ya sería imposible pensar en el resurgimiento del ferrocarril que hoy es todavía factible y entonces quedaría suprimido definitivamente.

En consecuencia de todo lo expuesto,

SUPLICA a V.E. encarecidamente tenga a bien disponer el aplazamiento de la supresión del ferrocarril eléctrico "El Irati", con el fin de dar margen a nuevos estudios y gestiones para encontrar la solución conveniente en orden al mantenimiento de dicho ferrocarril.

Gracia que no duda alcanzar de la bondad de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.

Sangüesa-Aoiz (Navarra) a catorce de Diciembre de mil novecientos cincuenta y cinco.

Excmo. Sr.:

Por el Ayuntº. de Sangüesa

Por el Ayuntº. de Lumbier

Por el Ayuntº. de Liédena

Por el Ayuntº. de Aoiz

Por el Ayuntº. de Urroz

EXCMO. SR. MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS.

MADRID

113

ESCRITO DIRIGIDO AL GOBERNADOR CIVIL DE NAVARRA POR LA COMISIÓN DE MUNICIPIOS AFECTADOS POR LA SUPRESIÓN DE LA LÍNEA DEL FERROCARRIL. (14 de diciembre de 1955).

Excmo. Sr.:

Nº 1465

Los Ayuntamientos de la Comarca de Aoiz-Sangüesa, representados por los Alcaldes que suscriben, ante V.E. con todo respeto tienen el honor de exponer:

Que con motivo de la noticia de haber sido autorizada la empresa "El Irati" S. A. para levantar las instalaciones de la línea del ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa, por Decreto del Ministerio de Obras Públicas, fecha 3 de Octubre pasado, se reunieron en Sangüesa los representantes de los Ayuntamientos de esta Comarca, afectados más directamente, acordándose hacer constar su profundo sentimiento ante la próxima desaparición del referido ferrocarril, lo que constituirá un problema de difícil solución y grande perjuicio para la Comarca y cursar un telegrama al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, seguido de razonado escrito, suplicándole aplace el levantamiento de las vías, para realizar gestiones en pro de la continuación de dicho medio de locomoción y transporte, y al efecto se

242



designó una Comisión compuesta de los Alcaldes de Sangüesa, Aoiz, Lumbier, Liédena y Urroz, encargada de llevar a cabo dichas gestiones, recabando de las Entidades Superiores, el apoyo decidido para lograr tal deseo en la forma más factible y conveniente.

Seguidamente fue cursado el telegrama de referencia y más tarde se elevó el escrito subsiguiente al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas a los efectos mencionados; al propio tiempo se dirigió otro escrito a la Excma. Diputación acompañado de una gestión personal, en súplica del correspondiente estudio para la solución adecuada.

Dichos escritos estaban expresados en los términos que aparecen en las copias que se acompañan a la presente, a fin de no incurrir en repeticiones inútiles y a cuyos razonamientos nos remitimos para la mejor referencia del asunto.

En el escrito inicial dirigido al Excmo. Sr. Ministro, de momento, no fue posible mas que exponer escuetamente el hecho y la súplica de aplazamiento; mas, adquiridos posteriormente algunos elementos de juicio para poder ampliar la exposición de nuestros deseos y formalizar más concretamente nuestra súplica, hemos reunido dichos antecedentes en un nuevo escrito complementario que deseamos elevar al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, recabando nuevo estudio del particular, por mediación de ésa digna Superioridad.

Este es el motivo de dirigirnos a V. E. a quien rogamos tenga la bondad de apoyar e interesar favorablemente nuestras aspiraciones, ya que como primera Autoridad de la Provincia, ha de hacerse cargo, sin duda alguna, de la importancia que tiene el mantenimiento del referido ferrocarril "El Irati", no solamente para los intereses de esta Comarca, sino en general para toda la provincia de Navarra, ya que si se mejora en la forma que deseamos pudiera enlazar con otras comunicaciones y servicios generales y secundarios.

No dudando de V. E. que ha de prestar al asunto la máxima atención y el apoyo decidido y sin perjuicio de acudir también directamente a insistir cerca de la Excma. Diputación de Navarra, para que ponga de su parte cuanto sea posible a fin de lograr una solución satisfactoria al problema planteado, ya que de otro modo esta Comarca se verá desarticulada al privarles de la principal vía de comunicación, que forma el nexo de la misma.

A V. E. SUPLICA tenga a bien elevar al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas el escrito o memorial adjunto, en petición de que no solo se suspenda el levantamiento de las vías del ferrocarril "El Irati", sino se proceda al estudio conveniente para que continúe la explotación del mismo, mejorando sus servicios en forma adecuada.

Gracia que no duda alcanzar de V.E. cuya vida guarde Dios muchos años.

Sangüesa-Aoiz, 14 de Diciembre de 1955.-

Excmo. Sr.:

LA COMISIÓN DESIGNADA



114

CARTA DEL SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE AOIZ, AL DE SANGÜESA, EXPLICANDO LAS CAUSAS DE LA AUSENCIA DE LA REPRESENTACIÓN MUNICIPAL DE AOIZ EN LA REUNIÓN QUE HUBO CON EL GOBERNADOR CIVIL SOBRE “EL IRATI”. (15 de diciembre de 1955).

EL SECRETARIO
DEL AYUNTAMIENTO DE
AOIZ
(Particular)

15 de Diciembre de 1.955
Sr. D. Manuel Saralegui
SANGÜESA

Mi querido amigo y compañero: Me refiero al B.L.M. que con fecha 12 del actual envió el Sr. Alcalde de esa Ciudad al de esta Villa, invitándole a la entrevista con el Excmo. Sr. Gobernador Civil, que tuvo lugar ayer, relacionado con el f.c. “El Irati”.

No pudo acudir comisionado alguno de esta localidad porque el citado B.L.M. llegó a ésta el día 13 por la tarde y como el Sr. Alcalde y yo estuvimos ese día en Pamplona y regresamos a las 9 de la noche, nos enteramos de su llegada ayer por la mañana, después de haber salido para la Capital todas las combinaciones ordinarias.

Te envío esta carta para explicar nuestra inasistencia al mismo tiempo que te ruego lo hagas saber al Sr. Alcalde de esa Ciudad.

Te saluda tu buen amigo y Compº

(firma ilegible)

115

ANUNCIO DE LA EMPRESA “EL IRATI S.A.” PUBLICADO EN EL “BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE NAVARRA” EN EL QUE ANUNCIA QUE EL FERROCARRIL DEJARÁ DE FUNCIONAR A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 1956. (16 de diciembre de 1955).

BOLETIN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE NAVARRA

ANUNCIOS

Ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa

Aviso

“El Irati” S. A. tiene el honor de poner en conocimiento del público que, en virtud del Decreto de 3 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 1º 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

116

CIRCULAR DIRIGIDA POR EL ALCALDE DE SANGÜESA A LOS AYUNTAMIENTOS DE SADA DE SANGÜESA, LEACHE, GALLIPIENZO, JAVIER, ROMANZADO, LIÉDENA, LUMBIER, URRAL ALTO, URRAL BAJO, LÓNGUIDA, AOIZ, URROZ, LIZOAIN, EGÜÉS, HUARTE, Y VILLAVA, COMUNICANDO QUE LAS GESTIONES REALIZADAS POR LA COMISIÓN DESIGNADA PARA NEGOCIAR LA PERVIVENCIA DEL FERROCARRIL NO HAN TENIDO ÉXITO. (28 de diciembre de 1955).

Ayuntamiento de la Ciudad de Sangüesa Núm.1539

Realizadas cerca de la Excma. Diputación las gestiones que la Comisión al efecto designada estimó convenientes, sobre el mantenimiento del ferrocarril “El Irati”, no han dado resultado satisfactorio, por cuya razón, al menos que por los Ayuntamientos de la Comarca, no se disponga otra cosa, la Corporación de mi presidencia entiende que no hay posibilidad de continuar las gestiones con esperanzas de éxito y, consiguientemente, quedan aquellas suspendidas indefinidamente.-

Dios guarde a V. S. muchos años
Sangüesa, 28 de Diciembre de 1955
EL ALCALDE

José?

245



CARTA DIRIGIDA POR EL ALCALDE DE SANGÜESA AL GOBERNADOR CIVIL DE NAVARRA COMUNICÁNDOLE QUE LAS GESTIONES REALIZADAS ANTE LA DIPUTACIÓN PARA LOGRAR LA CONTINUIDAD DE “EL IRATI” NO HAN TENIDO ÉXITO. (28 de diciembre de 1955).

Excmo. Sr..

Tengo el honor de dirigirme a ésa digna Superioridad para hacerle presente que, efectuadas las gestiones convenientes cerca de la Excm. Diputación de Navarra, en relación con el mantenimiento del ferrocarril “El Irati”, no han dado los resultados deseados, habiéndose recibido la impresión de que es absolutamente imposible obtener la solución que se pretende, al menos por ese lado, por cuyo motivo me considero obligado a ponerlo en su superior conocimiento a los efectos de la conversación tenida con V. E. por la Comisión de Alcaldes, en nuestra visita del día 14 de este mes y de lo interesado en escrito de la misma fecha sobre el particular, quedando de todas formas muy agradecido al interés que esa Superioridad tuvo en el asunto.

Dios guarde a V. E. muchos años
Sangüesa, 28 de Diciembre de 1955
EL ALCALDE

CARTA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DIRIGIDA AL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA EN LA QUE, RESPONDIENDO A UN ESCRITO ANTERIOR DE ESA ALCALDÍA, SE JUSTIFICA EL DECRETO DEL 3 DE OCTUBRE QUE DISPONE EL DESMANTELAMIENTO DE LA VÍA. (31 de diciembre de 1955).

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES
TRANVÍAS Y TRANSPORTES POR CARRETERA

SECCIÓN DE EXPLOTACIÓN Y TRÁFICO
DE FERROCARRILES

NEGOCIADO 2º
Núm. 15-230-9

Con referencia a su escrito nº 1391 de fecha 26 de noviembre ppdº, en el que se solicitaba el aplazamiento del levante de vía del F.C. eléctrico de Pamplona a Aoiz y Sangüesa, para dar margen a un nuevo estudio, debo significarle que la Diputación Foral de Navarra con fecha 28 de mayo último manifestó a esta Dirección General que consultados los Ayuntamientos de Pamplona, Valle Egües, Villava, Huarte, Valle de Lizoain,



Urroz-Villa, Valle de Lónguida, Aoiz, Lumbier, Valle de Urraul bajo, Liédena y Sangüesa, se llegó a la conclusión, según consta en sus resoluciones, que ninguno de ellos estaba dispuesto a otorgar subvención para el mejoramiento de las instalaciones o elementos de explotación, ni tampoco para la subsistencia del citado ferrocarril.

Como consecuencia de ello, se dictó el Decreto de 3 de octubre de 1955, por el que se autoriza el levantamiento del aludido F.C.

Dios guarde a Vd. muchos años

Madrid 31 de diciembre de 1955

EL DIRECTOR GENERAL
(firma ilegible)

Sr. Alcalde del Ayuntamiento de la Ciudad de Sangüesa (Navarra)

119

CARTA DE AUTORIDADES Y REPRESENTANTES DE LA ZONA AFECTADA POR LA SUPRESIÓN DEL FERROCARRIL “EL IRATI”, DIRIGIDA A LA DIPUTACIÓN FORAL DE NAVARRA, SOLICITANDO QUE SE DETENGA EL DESMANTELAMIENTO DE LA VIA Y QUE SE ACOMETA EL TRABAJO DE RECUPERAR EL FERROCARRIL. (5 de febrero de 1956).

Excmo.Sr.:

Los que suscriben, Alcaldes y Representantes de varios Ayuntamientos, Comunidades Religiosas, Entidades y Actividades de la Industria, Comercio, Agricultura, Ganadería, etc. de la Comarca de Sangüesa-Aoiz, ante V.E. comparecen y con los debidos respetos tienen el honor de exponer:

Que con motivo del fuerte temporal de frío de las pasadas fechas, hemos permanecido cuatro días sin correo y sin medios de traslado. Queremos señalar el hecho y hacer constar nuestro profundo desagrado y nuestra protesta; porque ha debido encontrarse el modo de evitarlo. No hubiera ocurrido tal cosa si existiese el ferrocarril “El Irati”, recientemente suprimido.

Ello nos lleva a tratar del problema que con este motivo se plantea. Aún puede tener solución y por eso nos dirigimos a ésa digna Superioridad, que es la primera y principal Corporación oficial de Navarra y la llamada a velar por toda clase de intereses de Navarra; no solamente de los que tiene carácter general, sino también de aquellos de interés parcial o comarcal, ya que Navarra en realidad es el conjunto de todos esos intereses parciales y de todas sus Comarcas.

El ferrocarril “El Irati” no ha debido suspenderse, por lo menos sin tocar todos los resortes y echar mano de todos los medios posibles para su sostenimiento. Nada tiene que ver que resulte deficitario a la Sociedad que lo

ha venido explotando; ello no es motivo suficiente para deshacer una obra que significó un avance importante en el progreso de hace 50 años y que en los tiempos actuales sigue siendo absolutamente necesario si no se quiere dejar una considerable zona, un pedazo de Navarra, en una situación de atraso, mal comunicada y expuesta al aislamiento del que hemos sufrido una prueba palpable los pasados días. Además, al amparo del citado ferrocarril se han fundado en el transcurso de los años algunas actividades industriales y comerciales, que ahora con la suspensión de aquél, quedan aisladas y en condiciones de inferioridad.

Que el citado ferrocarril era deficitario. Muchos servicios y aspectos de la vida de los pueblos y de las naciones están en la misma circunstancia y, sin embargo, se sostiene porque se considera indispensable su mantenimiento. Constantemente vemos que el Estado y la Diputación destinan cantidades considerables a fondo perdido a favor de intereses o actividades, que no son productivas pero deben conservarse. Por eso creemos que la Excm. Diputación ha debido estudiar todas las posibilidades de solución antes de permitir que dictase la orden de suspensión y más aún antes de que se llevara a cabo.

La reforma y modernización del repetido ferrocarril mediante un plan simplificado en lo posible hubiera sido, a nuestro juicio, la solución adecuada. Consideramos que para ello no es necesario un presupuesto de 24.000.000 de pesetas, como se ha indicado y, por el contrario, entendemos que con un presupuesto reducido, tal vez con 10.000.000 de pesetas iniciales o poco más, pudiera llevarse a la práctica dicho plan que hiciera factible la continuación de dicho ferrocarril, a base de automotores de gasoil, prescindiendo de la electrificación actual.

Sabemos que la dificultad principal estriba en lo de “quien se encarga de la explotación”. Aunque nos parece debiera ser la propia Excm. Diputación la que corriese con tal empresa, conocemos a ese respecto el criterio de V.E. y no dejamos de estimar alguna razones que pueden oponerse, por lo que no hemos de repetir ésa propuesta ya resuelta negativamente; pero ello no es suficiente motivo para considerar que el problema no tenga otra solución posible que vamos a exponer a grandes rasgos. Se trata de la organización de una nueva Sociedad o Empresa de carácter Mixto a base de personas y entidades accionistas de la propia Comarca, a quienes interesa directamente el mantenimiento del ferrocarril, con aportaciones de los Municipios afectados y participación de la Excm. Diputación Foral de Navarra, cuya nueva Empresa legalmente constituida se encargue de la explotación.

Para ello son imprescindibles dos condiciones previas:

1ª).- Que se suspenda inmediatamente el levantamiento de vías que se está llevando a cabo a toda prisa, como para que la cosa sea pronto irremediable consecuencia de hechos consumados y,

2ª).- Que la Excm. Diputación esté dispuesta a apoyar decididamente a la nueva Empresa y prestarle su ayuda económica necesaria.

No es posible, de momento y en éstas breves líneas, determinar y concretar el desarrollo del plan a seguir, que sería en su caso objeto de un estudio técnico detallado y completo, y nos limitamos a esbozarlo en una breve memoria adicional que se acompaña, suscrita por la ponencia que ha sido encargada al efecto entre los firmantes de la presente instancia y que a estos

efectos hacemos nuestra, y que sometemos como base de nuestro proyecto a la consideración de V.E., al propio tiempo que elevamos nuestra súplica de que esa digna Superioridad sea quien se encargue de la gestión previa, donde y como sea procedente, llevándose a cabo sin demora para que se suspenda el levantamiento de las vías. Aún se está a tiempo. Si se espera unas semanas, tal vez unos días solamente, el mal será irremediablemente definitivo y la solución imposible. Concédase, pues, al pías siquiera una tregua, aunque sea breve y la coyuntura que le permita la satisfacción de realizar el último esfuerzo de un estudio de solución, todavía posible, que angustiosamente pide y espera.

No se nos ocultan las dificultades e inconvenientes que pueden presentarse para la consecución de lo que se pretende, si se tiene en cuenta lo avanzado de la situación, ya resuelta por Disposición Ministerial, los derechos derivados de aquella a favor de la Sociedad "El Irati", más otros aspectos, entre ellos lo relacionado con los perjuicios que a dicha Sociedad pudiera ocasionarse con la suspensión, de cuya indemnización esperamos se haga cargo la Excm. Diputación en el caso de que no se llegase a la solución proyectada, si bien estimamos pudieran evitarse en parte tales perjuicios, mediante que se continuase desmontando la parte eléctrica, afectando la suspensión solamente a la vía férrea o camino.

No queremos terminar sin hacer una llamada de atención respecto a la grave responsabilidad que ante la Historia de nuestra querida Navarra, y aún de España entera (responsabilidades que no quisiéramos nosotros contraer) pudiera alcanzar a todos aquellos que en puestos destacados de la vida rectora del país sean causa, por acción u omisión, de que este ferrocarril, que nunca ha debido desaparecer, se recuerde como una faceta de progreso que existió y no se supo mantener.

En méritos de todo lo expuesto,
SUPLICA a V. E. que tomando en consideración la presente instancia tenga la bondad de adoptar el cuerdo 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 presenta.

Gracia que no duda alcanzar de la bondad de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.

Sangüesa, 5 de Febrero de 1956

EXCMA. DIPUTACIÓN FORAL DE NAVARRA

PAMPLONA

PERSONAS FIRMANTES DE LA ANTERIOR INSTANCIA Y REPRESENTACIÓN QUE OSTENTAN, LOS CUALES HAN HECHO ACTO DE PRESENCIA ANTE LA EXCMA. DIPUTACIÓN FORAL PARA EXPONER ES ASUNTO DE QUE SE TRATA.

Representación de SANGÜESA.-.



Alcalde	José	Echeverri
Secretario	Manuel	Saralegui
Delegación Sindical C.	Francisco	Navallas
Bodega Cooperativa	Angel	Garde
P. Guardian de Capuchinos	P. Leonardo de Iroz	
Abogado y Adm. de Peña	José M ^a del Castillo	
Fabricante de Harinas	Andrés	Amorena
Comercio	Bernardo	Sola
Id.	José A.	Erdozain
Id.	Félix	Iriarte
Id.	Darío	González
Hotelero	Félix	Sanz
Transportes	Sixto	Carlos
Ramo construcción	Valerio	Boj

Representación de AOIZ.-

Consejero Foral y Médico	Bernardo	Belzunegui
Fabricante de Harinas	Antonio	Urdiróz

Representante de LUMBIER.-

Consejero Foral, Alcalde y Fabricante Alcoholes	Jerónimo	Oyaga
Concejal	Gerardo	Areso
Secretario	Alfonso	Urrizburu

Representación de LIÉDENA.-

Concejal	Angel	Vicente
Secretario	Victorio	Ezcurra
Pte. Bodega Cooperativa	Andrés	Carlos

Representación de URROZ.-

Alcalde	Ramón	Iriarte
Concejal	Régulo	Aldaz
Id.	Félix	Birrum
Id. Luciano Goñi		
Secretario N. Goicoechea		

Representación del VALLE DE ROMANZADO.-

Alcalde	Gabriel	Elarre
Secretario	Amadeo	Albizu

Representación de YESA.-



sería posible conseguir la potencialidad económica que es precisa para la empresa que proponemos

SISTEMA DE EXPLOTACION:

La explotación de este ferrocarril será con arreglo a las normas siguientes:

A).- Se utilizará solamente la vía férrea, prescindiendo en absoluto de la parte eléctrica, bien sea de automotores, postes, cables, etc. Para ello deberá gestionarse de quien corresponda la cesión, bien sea gratuitamente, o a título de arrendamiento, de dicha vía en todo su trayecto Sangüesa-Aoiz-Pamplona.

B).- Se prescindirá de los servicios de las estaciones, llevando cada tren un conductor y un interventor-jefe de tren.

C).- El servicio de viajeros será diariamente doble de ida y vuelta, con dos automotores, o sea: un servicio por la mañana y otro por la tarde, con parada discrecional en los puntos donde actualmente existe estación o apeadero.

D).- El servicio de mercancías se hará con un autocamión diario de ida y vuelta.

E).- El servicio de Aoiz-Villaveta se efectuará con un pequeño autovía.

F).- La tracción se efectuará mediante autovías de gasoil. Para ello se considera indispensable los siguientes elementos:

- Dos autovías grandes para viajeros
- Otro id. de reserva
- Un autovía para mercancías
- Un autovía pequeño para el servicio de Aoiz a su empalme, y finalmente, algunos remolques, tanto de viajeros como de mercancías.

PROPUESTA PRESENTADA ANTE LA DIPUTACIÓN FORAL POR VARIOS MUNICIPIOS AFECTADOS POR LA SUPRESIÓN DE “EL IRATI”, COMO ALTERNATIVA AL DESMANTELAMIENTO DE LA LÍNEA FERROVIARIA. (5 de febrero de 1956).

Parece ser que la empresa “El Irati” S.A. ha justificado el déficit relativo a la parte de su negocio que se refiere a la explotación del ferrocarril.

No dudamos de la veracidad de los datos aportados, mas hubiéramos querido conocerlos para poder discutir sobre la pertinencia de algunos. No nos es posible, pues, entrar en tal discusión. Pero sí podemos considerar las causas posibles de dicho déficit, que, a nuestro modo de entender, no ha hecho la Empresa nada por evitarlo.

A este respecto, será conveniente recordar que la empresa “El Irati” no fue nunca partidaria de la explotación del ferrocarril para transporte de personas, pues en su origen lo que quiso crear fue un transporte de mercancías, con miras a la mejor explotación de su industria maderera de Aoiz; fue la Superioridad, bien de la provincia, bien del Estado o ambas de



acuerdo, las que obligaron, al conceder las necesarias autorizaciones a la expresada Empresa, a que dicho ferrocarril tuviera servicio de viajeros y a que trayecto no finalizara en Ayoa, como era el proyecto, sino que continuara a Sangüesa: Desde la fecha de su implantación la Empresa no ha introducido mejora alguna, dándose el caso de que en la actualidad funcione el tren con el mismo material que en un principio, es decir, con el mismo, mermado y envejecido, siendo ésta sino la única, sí la principal causa de su decadencia y de la falta de viajeros, los cuales desean hoy un me

(Faltan unas líneas en el documento original)

PRESUPUESTO DEL PLAN INICIAL:

Tres grandes autovías para personas.....	3.000.000
Un gran autovía para mercancías.....	1.000.000
Un pequeño autovía (Servicio de Aoiz).....	500.000
Reposición de la vía a Liédena: arreglo de algunas curvas y demás	2.500.000
Organización e imprevistos	<u>1.000.000</u>
SUMA-----	8.000.000

ADICIONAL

Varios remolques de viajeros y de carga.....	<u>2.000.000</u>
TOTAL-----	10.000.000

PERSONAL.-

Se dispondrá solamente del personal indispensable:

A).- No es posible determinarlo de momento, pero estimamos como probable la siguiente plantilla:

- Ingeniero Director
- Administrador-Jefe explotación
- Personal auxiliar de oficina estrictamente necesario
- Jefe de estación de Pamplona y Sangüesa
- Encargado de estación de Aoiz
- Conductores y Jefes de tren
- Brigada de vía y obras

B).- Podría ser admitido al efecto el personal de la anterior explotación, con carácter preferente.

ORGANIZACIÓN DE LA SOCIEDAD.-

PRIMERO.- "Estructuración"

A nuestro juicio debe encargarse de esta explotación una Empresa-Mixta, que podría constituirse de la siguiente manera:

1).- Aportación de 2.000.000 de pesetas iniciales en 2.000 acciones de a 1.000 pesetas cada una, suscritas por Entidades y personas particulares de



la Comarca.

2).- Participación de la Excma. Diputación, mediante un Diputado-Consejero, y la acción que al efecto se reservara dicha Corporación:

A)- Con aportación de 2.000.000 de pesetas

B)- Con un anticipo de 6.000.000 de pesetas reintegrable a plazo razonablemente largo.

C)- Con la cesión gratuita de los terrenos que ocupa la vía y pertenecen a su patrimonio

3).- Participación de los Ayuntamientos:

A)- Los Ayuntamientos interesados podrán también tomar parte como Entidades Corporativas en la aportación por acciones, mediante la suscripción de 10.000 pesetas como mínimo,

(falta una línea en el documento original)

B)- En todo caso mantendrán la cesión de los terrenos de su patrimonio que ocupan la vía y servicios que sea necesario mantener.

SEGUNDO.- Tramitación :

Una vez cubierto el número de acciones previstas, deberá procederse a la constitución de la Empresa-Mixta, redacción de los Estatutos y nombramiento del Consejo de Administración que ha de ser el encargado de la explotación del Ferrocarril, cumpliéndose todos los trámites reglamentarios y levantándose la correspondiente escritura notarial.

TERCERO. Comisión Organizadora:

Para llevar a cabo la organización de que se trata, realizar las gestiones previas necesarias y proceder a los estudios correspondientes, con aportación de informes técnicos y demás elementos necesarios, estimamos imprescindible la designación de una Comisión con suficientes facultades, cuyos gastos han de ser sufragados por los Ayuntamientos en el caso de que no tuviera éxito la gestión. En otro caso pasarán a formar parte de la explotación de la Empresa.

LIQUIDACIÓN DE LA ANTERIOR EXPLOTACIÓN:

Desconocemos la tasación de todo cuanto hoy día forma parte de la explotación del ferrocarril, más ateniéndose a lo oído decir, parece ser que asciende a cuarenta millones de pesetas. Dicha cifra, según nuestra referencia, corresponde repartir entre el Estado y la Empresa, en proporción a los años transcurridos en la explotación, que son: 44 a favor del primero y los que quedan por transcurrir, que son 56, a favor de la segunda. Con arreglo a dicha proporción corresponde al Estado 17.600.000 pesetas y a la Empresa 22.400.000.

Aunque no sabemos la cifra que alcanza, en la tasación general el material eléctrico, consideramos que indudablemente ha de suponer más de la mitad; calculémoslo en un sesenta por ciento, en cuyo caso asciende a la suma de 24.000.000 de pesetas, de cuya suma pudiera resarcirse a la

Empresa sus derechos, liquidándose en cuanto a la misma se refiere.

De esta forma podría permanecer la vía como correspondiente al Estado, gestionándose del mismo su cesión gratuitamente o, todo caso, en arriendo para la nueva etapa de explotación, hasta completar los cien años, gestión ésta que debe llevarse a cabo por la Excma. Diputación Foral de Navarra.

Es necesario tener presente, por otra parte, que con motivo de la suspensión del levantamiento de vías pueden ocasionarse algunos perjuicios, de cuya indemnización debiera hacerse cargo la Excma. Diputación en el caso de que no se llegase a la solución que se proyecta, si bien estimamos pueden evitarse tales perjuicios en parte, mediante que se continúe desmontando la parte eléctrica, afectando la suspensión solamente a la vía férrea.

CONCLUSIÓN.-

Cuanto queda expuesto, repetimos, no es ni tiene la pretensión de ser mas que un esbozo a líneas generales, que puede servir de base al necesario y detallado estudio técnico y sobre todo de orientación inicial para acudir ante la Excma. Diputación con la aportación de una idea concreta sobre el particular, con lo que creemos haber cumplido el encargo que a este respecto se nos encomendó.

Sangüesa, 5 de Febrero de 1956

121

NOTIFICACIÓN DE LA DIPUTACIÓN FORAL AL AYUNTAMIENTO DE SANGÜESA (COMO REPRESENTANTE DE LOS AYUNTAMIENTOS AFECTADOS) EN LA QUE SE LE COMUNICA EL ACUERDO TOMADO POR ESA DIPUTACIÓN, CON FECHA 11 DE FEBRERO, SOBRE EL TEMA DE “EL IRATI”. (21 de febrero de 1956).

DIPUTACION FORAL
DE NAVARRA

SECCIÓN CENTRAL

La Excma. Diputación, en sesión celebrada el día 11 de febrero actual, adoptó el siguiente acuerdo:

“Visto cuanto consta en el expediente promovido en relación con el Ferrocarril de “El Irati” S.A., en cuyo expediente se ha presentado, por los Alcaldes y representantes de varios Ayuntamientos, Comunidades Religiosas, entidades y actividades de la industria, comercio, etc., de la Comarca Sangüesa-Aoiz, un escrito al que se hará referencia en el momento oportuno..

255



RESULTANDO: Que la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera -Ministerio de Obras Públicas- dirigió a esta Diputación una comunicación, fechada en 18 de enero de 1955, interesando se le manifestara si esta Corporación está dispuesta a hacer aportaciones económicas para evitar el posible levantamiento de la línea del Ferrocarril de vía estrecha explotado por "El Irati" S.A.; que esta Diputación aplazó la respuesta a la comunicación recibida hasta que se constituyera con los nuevos Sres. Diputados que habían de ser elegidos en el mes de Marzo del año referido.

RESULTANDO: Que una vez renovada esta Corporación y tomada posesión de sus cargos los nuevos Sres. Diputados, reconsideró los estudios que - sobre el triple aspecto material, económico y técnico del ferrocarril de "El Irati"- llevó a cabo esta Diputación durante el año ¿1954? formando parte de una comisión oficial que habiéndose reunido en San Sebastián y Pamplona, fue designada para tratar de encontrar, sin haberlo logrado, una posible solución que hubiera cambiado de signo la deficitaria explotación de determinados ferrocarriles de vía estrecha enclavados en Navarra y Guipúzcoa, entre los cuales se encontraba el anteriormente citado; que las gestiones a favor de la perseguida y ansiada subsistencia del repetido ferrocarril, hechas por la Diputación los años 1954 y 1955 ante el Sr. Ministro de Obras Públicas y Sr. Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, sólo sirvieron para descubrir la desconfianza de ambas autoridades de conseguir el medio de mantenerlo circulando.

RESULTANDO: Que creyendo esta Diputación conveniente y necesario conocer la opinión que sobre la petición contenida en la Comunicación calendada, pudieran sustentar los Ayuntamientos de los pueblos afectados por el ferrocarril de que se trata, adoptó en 27 de Abril de 1955 el acuerdo de convocar, como representantes de los Ayuntamientos aludidos a los Sres. Alcaldes y Secretarios, a una reunión que tendría lugar en el Palacio de Navarra, el día 27 del mes precedentemente citado.

RESULTANDO: Que en la reunión mencionada, que tuvo lugar el día 27 de abril de 1955, en el Palacio de Navarra, el Excmo. Sr. Gortari, Vicepresidente de esta Diputación, expuso a los reunidos que la empresa propietaria de "El Irati" había estudiado diversas soluciones, respecto al ferrocarril del mismo nombre, que podían resumirse en las siguientes:

1ª) Solicitar del Estado el abono íntegro de los gastos del déficit anual que, según cálculos cifrados en algunos años atrás, representan la cantidad de OCHOCIENTAS a UN MILLÓN de pesetas anuales.

2ª) Limitación del servicio, que podría consistir en suprimir la línea entre Sangüesa y el empalme y destinar la de Pamplona a Aoiz ,al transporte de mercancías, prescindiendo del de viajeros, y ello solamente durante la noche con objeto de tener libre la energía eléctrica durante el día.

3ª) Rescindir con el Estado el contrato de concesión del servicio, circunstancia ésta que ocasionaría el levantamiento de la vía, que "El Irati" ha expuesto cuanto antecede al Ministerio de Obras Públicas, originando con ello

que en la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera se incoe el oportuno expediente a tenor de los términos dispuestos en las leyes de 21 de Abril de 1949 y 17 de Junio de 1953; que la Dirección General citada se ha dirigido a la Diputación Foral de Navarra interesando que se diga si está dispuesta a hacer aportaciones económicas para evitar el posible levantamiento de la línea ferroviaria de que se trata, indicando en caso afirmativo la cuantía de las aportaciones y manifestando que pudiera resultar que al resolverse el expediente respectivo se llegue a la conclusión de que proceda levantar la línea del Ferrocarril de que se trata; que, como se ve, la Dirección General mencionada se ha limitado a recabar se conteste a los términos concretos expuestos, sin indicar, por otra parte, la cuantía mínima de la subvención anual que estimaría bastante para que “El Irati” siguiera subsistiendo; que, respecto al motivo del requerimiento que se hace a esta Diputación para que diga si está propicia a otorgar alguna subvención para la finalidad referida, hay que tener presente lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley de 21 de Abril de 1949 que dispone, en caso de concesión de subvenciones, “.....y que las Entidades administrativas de la Región que el Ferrocarril sirve contribuyan a la subvención proporcionalmente a los beneficios locales que se estima obtenidos con el funcionamiento en cuantía que , en su caso, se fijará por el Gobierno y que satisfarán las Diputaciones de las Provincias que atraviesa la línea, con las aportaciones propias y de los Ayuntamientos y Entidades económicas interesadas; que ante el estado de la vía y el material que para la explotación del Ferrocarril tiene “El Irati”, caben dos soluciones teóricas: 1ª- Mejorar el ferrocarril, es decir, la vía y el material de explotación, con vistas a la posibilidad de obtener un mayor rendimiento.

2ª- Aportación entre los Ayuntamientos interesados y Diputación, de subvenciones económicas anuales para enjugar el déficit de la explotación, pero sin mejorar los medios que intervienen en la misma; que para llevar a la práctica la primera solución se necesita un capital mínimo de VEINTICUATRO MILLONES de pesetas, según un avance de presupuesto que se ha formulado, y que la Empresa que tiene la explotación del Ferrocarril no se halla en condiciones de invertir la suma señalada; que, abandonada esa solución, cuya importancia numérica tampoco está al alcance, según se prevé, de la Diputación y Ayuntamientos interesados, hay que ver si es posible llegar a conceder aportaciones anuales, por parte de las Ayuntamientos y Diputación, con objeto de que pueda ir subsistiendo, en la situación actual, “El Irati”, ya que ésta es la pregunta que, en realidad, formula la Dirección General de Ferrocarriles; que, expuestos los antecedentes que quedan consignados, la Diputación, antes de emitir su informe-contestación a la pregunta formulada por la Dirección General de Ferrocarriles, como se trata de un asunto que interesa a diversos Ayuntamientos y también a la Corporación Foral, ha querido conocer cuál es el criterio de las Corporaciones Municipales afectadas y si están dispuestas a conceder aportaciones económicas anuales, con expresión de su cuantía, para se pueda ir sosteniendo la vida del Ferrocarril que nos ocupa; que, después de la exposición hecha por el Excmo. Sr. Vicepresidente de la Diputación y de la intervención de varios de los señores reunidos, que solicitaron aclaraciones y datos relativos al problema, se llegó a la conclusión de que los Ayuntamientos afectados por el Ferrocarril “El Irati” respondieran por escrito manifestando su

opinión sobre los extremos siguientes:

a)- Si estaban dispuestos a conceder subvenciones anuales a fondo perdido, y cuantía de las mismas, para ver si era posible que siguiera subsistiendo dicho ferrocarril.

b)- Que esta manifestación la hicieran dichos Ayuntamientos, previa reunión del Pleno de los mismos, dentro de un plazo que terminaría el día 10 de Mayo siguiente, a cuyo efecto, las Corporaciones Municipales trasladarían por escrito los acuerdos que hubieran adoptado sobre ese particular.

RESULTANDO: Que evacuadas por los Ayuntamientos interesados las contestaciones a los extremos a que se hizo alusión en la precitada reunión del día 27 de Abril de 1955 ninguno de ellos está dispuesto a otorgar subvenciones para el mejoramiento de las instalaciones o elementos de explotación ni tampoco para la subsistencia del Ferrocarril “El Irati”, según aparece en los comunicados que trasladan el contenido de los respectivos acuerdos y que obran en el expediente de su razón.

RESULTANDO: Que esta Diputación, en sesión celebrada el día 28 de Mayo de 1955, acordó aprobar la contestación que, en relación con el Ferrocarril “El Irati” S.A. se había de remitir a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, en cuyo informe-contestación se expuso, basándose en el razonamiento correspondiente, que esta Corporación no podía hacerse cargo del Ferrocarril citado a los efectos de su explotación, no obstante lo cual , acerca del otro extremo relativo a las aportaciones económicas para evitar el levantamiento de la vía y continuar el servicio en el estado actual se hacía presente el interés de la Diputación por el mantenimiento del servicio..... y, realizando un esfuerzo económico en aras de la subsistencia del mismo, estaba dispuesta a entregar un aportación económica anual equivalente al 30 o 40 % de la cantidad que el Estado concediera para el mantenimiento del Ferrocarril “El Irati”, en el supuesto de que el Gobierno decidiera que continuara subsistente el Ferrocarril mencionado en las mismas condiciones en que estaba en aquellos momentos.

RESULTANDO: Que tramitado el expediente de “El Irati” a que se viene haciendo referencia en el Ministerio de Obras Públicas, el Gobierno, por decreto fechado en 3 de octubre de 1955, correspondiente al Ministerio citado, e inserto en el Boletín Oficial del Estado nº 297, del día 24 del mes relacionado, autorizó a “El Irati” el levantamiento de las instalaciones del Ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa con arreglo a la parte dispositiva del mencionado decreto.

RESULTANDO: Que los Ayuntamientos de Sangüesa, Aoiz, Lumbier, Liédena y Urroz-Villa en representación de los demás de la Comarca de Aoiz-Sangüesa, en escrito fechado el 6 de Noviembre de 1955 que ingresó en el Registro de esta Diputación en 16 de igual mes, se dirigieron a esta Corporación exponiendo que la supresión de la línea de “El Irati”, autorizada para ser levantada por decreto del Ministerio de Obras Públicas en la fecha 3 de octubre anterior, supone un perjuicio enorme a los pueblos y comarcas

afectados, directa o indirectamente por el Ferrocarril mencionado y formulando diversas consideraciones interesando que se recogiera el sentir expresado con todo cariño y se estudiara con el interés correspondiente a los asuntos que afectan a problemas de los pueblos y comarcas de Navarra para que se diera la solución más conveniente al problema planteado, cuyo expediente fue examinado y resuelto por esta Diputación mediante acuerdo del día 19 de Noviembre del año expresado, en el que se daba la contestación oportuna a la exposición hecha por los Ayuntamientos citados, de cuyo acuerdo se dio por notificado el Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Sangüesa con fecha 29 del mes y año citados.

RESULTANDO: Que nuevamente acuden a esta Diputación, mediante expediente que ha tenido ingreso en el Registro General con fecha 9 del mes actual, diversos Alcaldes y representantes de varios Ayuntamientos, Comunidades Religiosas, Entidades y actividades de la industria, comercio, etc., de la Comarca de Sangüesa-Aoiz exponiendo que, con motivo del fuerte temporal de los pasados días, han permanecido cuatro fechas sin correo y sin medios de traslado por lo que hacen constar su profundo desagrado y su protesta, situación que no hubiera ocurrido si hubiera persistido el Ferrocarril "El Irati", recientemente suprimido; que el Ferrocarril citado no ha debido suspenderse, por lo menos sin tocar todos los resortes y echar mano de todos los medios posibles para su sostenimiento; que nada tiene que ver que la explotación de dicho Ferrocarril haya resultado deficitaria, pues ello no es motivo suficiente para deshacer una obra que significó un avance importante en el progreso de hace 50 años y que en los tiempos actuales sigue siendo absolutamente necesaria, ya que, además, el amparo del citado Ferrocarril, se han fundado algunas actividades industriales y comerciales que ahora quedan aisladas y en condiciones de inferioridad; que muchos servicios y aspectos de la vida de los pueblos y de las naciones son también deficitarios y sin embargo se sostienen porque se consideran indispensables su mantenimiento; que la reforma y modernización del repetido Ferrocarril, a través de un plan simplificado en lo posible, hubiera sido la solución adecuada, bastando para ello con un presupuesto de DIEZ MILLONES de pesetas inicial o poco más para llevar a la práctica dicho plan que hiciera factible la continuación del Ferrocarril a base automotores de gas-oil, prescindiendo de la electrificación actual; que la Entidad encargada de la explotación, conocido el criterio de esta Diputación de no hacerse cargo de la misma, debiera ser una sociedad o empresa de carácter mixto a base de personas y entidades accionistas de la propia Comarca, a quienes interesa directamente el mantenimiento del Ferrocarril, con aportaciones de los Municipios afectados y participación de esta Corporación Foral, siendo para ello imprescindibles dos condiciones previas: -1ª) Que se suspenda inmediatamente el levantamiento de vías que se está llevando a cabo a toda prisa, como para que la cosa sea pronto irremediable consecuencia de hechos consumados.

-2ª) Que esta Diputación esté dispuesta a apoyar decididamente a la nueva empresa y prestarle su ayuda económica necesaria; que el desarrollo del plan a seguir sería objeto de un estudio técnico detallado y completo, limitándose por el momento a esbozarlo en una breve memoria adicional que

se acompaña; que en dicha memoria, a base de un presupuesto inicial de DIEZ MILLONES de pesetas, en la parte que afecta a esta Diputación, se recaban de la misma las ayudas económicas siguientes:

Una aportación de DOS MILLONES de pesetas

Un anticipo de SEIS MILLONES de pesetas, reintegrable a plazo razonablemente largo.

Cesión gratuita de los terrenos que ocupa la vía y que puedan pertenecer a su patrimonio.

Que se haga cargo de la indemnización que puede deducirse de la subvención del levantamiento de las vías en el caso de que no se llegase a la solución proyectada.

En el expediente aludido se termina suplicando que esta Diputación tenga la bondad de adoptar el cuerdo 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 pide.

CONSIDERANDO: Que examinada la petición contenida en el expediente reseñado en el último de los Resultandos con el detenimiento e interés que esta Diputación pone siempre en todos los problemas planteados ante la misma, máxime tratándose de un asunto que afecta a los Ayuntamientos y entidades diversas comprendidos en una extensa comarca de Navarra, se ha llegado a la conclusión unánime de que no existe, actualmente, posibilidad alguna de un resultado favorable en orden a las gestiones que pudieran hacerse para solicitar del Gobierno la suspensión de la autorización concedida a “El Irati” para levantar la vía de dicho ferrocarril entre Pamplona-Aoiz-Sangüesa, careciéndose incluso de base para mantener una postura decorosa encaminada a pedir al Poder Público la adopción de la medida extraordinaria como sería la de solicitar dicha suspensión, pues ha de considerarse, en todo su valor, el carácter de firme y definitivo que tiene el decreto del Ministerio de Obras Públicas de 3 de octubre de 1955, así como también la seriedad de las resoluciones adoptadas por el Gobierno de la Nación que, en este caso concreto del expediente relativo al Ferrocarril “El Irati”, según datos que tiene esta Diputación, aparte de los informes previstos en las leyes de 21 de Abril de 1949 y 17 de Junio de 1953, ha querido poseer también otros informes complementarios de organismos de tanta importancia como el Ministerio del Ejército e Instituto Nacional de Industria, habiéndose adoptado el Decreto referido una vez que todos los informes aludidos, preceptivos y complementarios, han sido favorables a la solución de que se autorizara el levantamiento del repetido Ferrocarril.

Todo ello evidencia, de modo concluyente, la inoportunidad de la gestión que interesan los Ayuntamientos y Entidades firmantes en el expediente a que se viene haciendo referencia, no incumbiendo a esta Diputación responsabilidad alguna con esta medida de abstención en este aspecto concreto del problema, pues esta Corporación, en orden a la subsistencia del Ferrocarril de que se trata, ya expresó, en momento oportuno, su interés por la subsistencia del mismo y comprometió sus fondos para conceder una subvención con destino a enjugar el déficit que pudiera producir la explotación del mismo, supuesto que el Gobierno considerara

conveniente mantenerlo, en cuya aportación económica esta Diputación se vió deasistida de la colaboración de los Ayuntamientos afectados por el Ferrocarril citado, según consta en la documentación del expediente respectivo, por lo que esta Diputación ha de rechazar, con toda energía, las afirmaciones ligeras que se formulan, o imputaciones que se insinúan, en el escrito a que se viene aludiendo, porque, como se ha visto, esta Corporación ha sido el único Organismo que ha elevado su voz, acompañada de ofrecimientos económicos concretos, al Poder Público en solicitud de que se mantuviera el servicio del Ferrocarril "El Irati", sin que en ningún momento pueda olvidarse el hecho de que la autorización para levantar la vía ferroviaria y declarar caducada la concesión o para denegar dicha autorización, es facultad que compete exclusivamente al Gobierno y que él solo decide soberanamente.

CONSIDERANDO: Que expuesto lo que antecede no es necesario entrar en el análisis y resolución de la fórmula económica y proyecto del posible plan de explotación que se estudia en la memoria adicional acompañada al escrito de los Ayuntamientos y Entidades de la Comarca Aoiz-Sangüesa, en cuyo estudio se advierten, a primera vista, quizá por la rapidez y carencia de antecedente con que fué hecho, errores de extraordinaria repercusión en el aspecto económico del problema, tales como los relativos a material de traviesas, carriles, precios señalados a los autovías y personal de explotación, lo que haría aumentar considerablemente ese presupuesto que inicialmente se ha cifrado en DIEZ MILLONES de pesetas.

SE ACUERDA: Manifiestar a los Sres. Alcaldes, representantes de Ayuntamientos, Comunidades Religiosas, Entidades y actividades de la industria, comercio, etc., de la Comarca de Sangüesa-Aoiz, que esta Diputación considera que no es procedente realizar, por su parte, gestión alguna cerca del Poder Público encaminada a solicitar la suspensión de la autorización concedida por el Decreto de 3 de Octubre de 1955 para el levantamiento de la vía férrea de "El Irati", haciendo constar esta Corporación, por otra parte, que rechaza enérgicamente las afirmaciones ligeras que se formulan, o imputaciones que se insinúan, en el escrito-expediente promovido por las Autoridades y Organismos relacionados.

Rubricado. Así lo acordó S.E. la Diputación, de que certifico.-
Uriz, Secretario.

Lo que traslado a Vd. para su conocimiento y demás efectos.
Dios guarde a Vd. muchos años

Pamplona 21 de Febrero de 1.956
CON ACUERDO DE S. E.
EL SECRETARIO
(ilegible)

Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Sangüesa y consortes.
SANGÜESA



CARTA DEL ALCALDE DE SANGÜESA AL ALCALDE DE ARTIEDA PARA INICIAR LAS GESTIONES SOBRE LA DEVOLUCIÓN DE LOS TERRENOS QUE EN SU DÍA CEDIERON GRATUITAMENTE PARA LA INSTALACIÓN DE LA ESTACIÓN Y DE TODA LA ESTRUCTURA FERROVIARIA DE “EL IRATI”. (4 de octubre de 1957).

Sr. Alcalde del Concejo de ARTIEDA
4 de Octubre 1957

Distinguido compañero: Le agradeceré mucho me informe la disposición en que se halla esa Entidad de su digna presidencia, con respecto a los terrenos ocupados por “El Irati”, para la estación y anejos, que seguramente habrían cedido Vds. gratuitamente para ese fin, hacia los años 1910 al 11, cuando se creó el ferrocarril recientemente suprimido, y si entra en sus cálculos entablar gestiones con la referida sociedad para la reversión de dichos terrenos el patrimonio comunal, con objeto de organizarse una acción conjunta.

Agradeceré de antemano, queda de V. attº. S.S.
q. s. s. m.

José (¿)

CARTA DEL INGENIERO DELEGADO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, DIRIGIDA AL ALCALDE DE ARTIEDA, SOLICITÁNDOLE QUE APORTE PRUEBAS DE LA CESIÓN GRATUITA DE TERRENOS A “EL IRATI” PARA PROCEDER A LA REVERSIÓN GRATUITA DE ESOS TERRENOS. (27 de diciembre de 1965).

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Dirección General de Transportes Terrestres
5ª Jefatura Regional
Rodríguez Arias, 6,5º

San Sebastián, 27 de diciembre de
1965

Destinatario:
Sr. Alcalde del Ayuntamiento de
ARTIEDA (Navarra)

ASUNTO:



Cesión gratuita de terrenos por parte de ese Ayuntamiento para la construcción del Ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa "El Irati"

En relación con el asunto de referencia, rogamos a ese Ayuntamiento que si cedió algún terreno gratuitamente para la construcción de ese ferrocarril, aporte las pruebas pertinentes que lo demuestren, para proceder a la reversión gratuita de los mismos.

Si en el plazo de un mes no se ha recibido contestación a este oficio, entenderemos que no ha cedido ningún terreno gratuitamente o que renuncia a la reversión de los mismos.

Dios guarde a Vd. muchos años
EL INGENIERO DELEGADO

Teofilo Gorricho

124

RESPUESTA DEL CONCEJO DE ARTIEDA, DIRIGIDA AL INGENIERO DELEGADO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, CONFIRMANDO QUE TANTO EL CONCEJO COMO PROPIETARIOS PARTICULARES CEDIERON GRATUITAMENTE LOS TERRENOS PARA LA INSTALACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO DE "EL IRATI". (13 de enero de 1966).

CONCEJO
DE
ARTIEDA
(Urraul Bajo)

1965

Cumplimentando cuanto se interesa en su atento escrito de fecha 27 del pasado mes de Diciembre, en relación con la cesión gratuita de terrenos por parte de este Concejo para la construcción del ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa, "El Irati", me es grato participarle, que evidentemente, fueron cedidos gratuitamente los terrenos que enclavados dentro de esta jurisdicción era necesario ocupar para la construcción de dicho ferrocarril, en unos casos propiedad del referido Concejo y en otros de los particulares que lo hicieron así mismo gratuitamente en atención del beneficio que dicho servicio reportaba, compensando por el Concejo a quien así no lo hicieron con permuta de terreno comunal o abono en metálico del valor de los terrenos que se les había de ocupar, si bien, dado los muchos años transcurridos desde aquél entonces, se desconoce si se formalizó lo actuado documentalmente, pues en el archivo de esta Corporación no se encuentra el expediente alusivo a todo ello.

Dios guarde a V. S. muchos años
Artieda (Urraul Bajo), 13 de Enero de 1965
EL PRESIDENTE DEL CONCEJO



CARTA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, DIRIGIDA AL CONCEJO DE ARTIEDA, EN LA QUE SE COMUNICA QUE SE HA AUTORIZADO A LA EMPRESA "EL IRATI, S.A." A PROCEDER A LA DEVOLUCIÓN DE LOS TERRENOS QUE LES FUERON CEDIDOS GRATUITAMENTE. (15 de febrero de 1978).

MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

SECCIÓN DE TRANSPORTES
FERROVIARIOS

Madrid, a 15 de Febrero de 1978

DESTINATARIO:

CONCEJO DE
ARTIEDA (NAVARRA)

ASUNTO:

Entrega a los Ayuntamientos de los terrenos que aportaron gratuitamente para la construcción del ferrocarril de Pamplona-Aoiz-Sangüesa.

El Ilmo. Sr. Director General de Transportes Terrestres con fecha 10 de febrero de 1978 ha resuelto:

1º) Autorizar a "El Irati" S.A. para que proceda a efectuar la cesión gratuita a los Ayuntamientos de Huarte, Arroz, Aoiz, Aos, Lumbier, Liédenay Sangüesa y los de los Concejos de Egües, Elcano, Alzura, Ibiricu, Mendióroz, Lizoain, Liberra, Villasete, Ecay, Ajanz, Morillo, Artajo, Artieda y Rípodas, los terrenos de la explanación, de las estaciones y apeaderos del trazado Huarte-Sangüesa y del ramal Villaveta-Aoiz, situados en sus respectivos términos municipales.

2º) Autorizar a "El Irati, S.A." para hacer cesión gratuita al Ayuntamiento de Lumbier de los dos túneles existentes en su término municipal.

3º) La Compañía dará cuenta a la 3ª Jefatura Regional de Transportes Terrestres, de las cesiones que vaya realizando, con remisión de copia del documento en que se otorgue."

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos

EL INGENIERO JEFE

CARTA DEL CONSEJERO DELEGADO DE “EL IRATI, S.A.” AL PRESIDENTE DEL CONCEJO DE ARTIEDA ANUNCIÁNDOLE EL ENVÍO DEL CONTRATO DE DEVOLUCIÓN DE TERRENOS. (6 de octubre de 1978).

“EL IRATI” S. A.
AVENIDA RONCESVALLES, 7- 3º APARTADO 35 – TELEFONO 214541

PAMPLONA, 6 de Octubre de 1978

Sr. Alcalde- Presidente
Del Concejo de
ARTIEDA

Muy señor nuestro:

Adjunto tenemos el gusto de remitirle un ejemplar del proyecto de contrato y plano anexo que, en nuestra opinión, y si mereciera la conformidad de ese Concejo, podría servir para llevar a cabo la cesión gratuita al mismo de terrenos de nuestro Ferrocarril autorizada por la Resolución del Ilmo. Sr. Director General de Transportes Terrestres de fecha 10 de Febrero del presente año.

Quedando con el mayor agrado a su disposición, y en espera de sus noticias, le saludamos muy atentamente suyos afmos. ss. ss.

“EI IRATI” S. A.

CONTRATO DE DEVOLUCIÓN DE TERRENOS ENTRE LA EMPRESA “EL IRATI, S.A.” Y EL CONCEJO DE ARTIEDA. (26 de octubre de 1978).

En la ciudad de Pamplona, a veintiséis de Octubre de mil novecientos setenta y ocho, se reúnen al objeto de otorgar el presente contrato: De una parte DON JOSE GARCIA ARTOLA, Alcalde-Presidente del CONCEJO DE ARTIEDA, Valle de Urraul Bajo, y de la otra DON IGNACIO IRAIZOZ OYARZUN, Consejero-Delegado de “EL IRATI” S.A. Sociedad domiciliada en Pamplona y concesionaria que fue del “Ferrocarril Eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa”

El Sr. García Artola actúa en representación del CONCEJO DE ARTIEDA, y el Sr. Iraizoz en la de la expresada Sociedad “EL IRATI”S.A.; haciendo constar ambos que se hallan facultados por sus respectivas

entidades para el otorgamiento del presente pacto. Y reconociéndose mutuamente la capacidad legal necesaria:

EXPONEN:

Primero.- Que el Ilmo. Sr. Director General de Transportes Terrestres, mediante Resolución de fecha 10 de Febrero de 1978, ha autorizado a la Sociedad “El Irati” S.A. para que proceda a efectuar cesión gratuita al Concejo de Artieda del terreno de la antigua estación del “Ferrocarril Eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa” de dicha localidad, así como, igualmente, de todo el terreno de la explanación del citado ferrocarril que discurre por término concejil de Artieda.

Segundo.- Que “El Irati” S.A. es titular del pleno dominio de los siguientes terrenos radicantes en término del Concejo de Artieda:

A) TERRENO que ocupaba la antigua Estación de Artieda del “Ferrocarril Eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa”.

(Se acompaña al presente contrato un plano a escala 1:400, en el que queda reflejada la finca o terreno total de la referida estación, cuya superficie es de 4.939 m.cuadrados)

Los edificios con que contaba dicha estación fueron ya vendidos por la Compañía “El Irati” S.A. al Concejo de Artieda, con aprobación de la División de Ferrocarriles otorgada el 13 de Octubre de 1959, por haber sido construidos por la Sociedad; y el importe del precio ingresado inmediatamente en la cuenta del Levante del Ferrocarril, abierta a la sazón en el Banco de España en Pamplona.

B) TERRENO de la explanación del precitado ferrocarril en la parte que discurre por término del Concejo de Artieda (sin contar el de la explanación que discurría por la mencionada finca de la Estación, por ya hallarse comprendido en ella). Tiene la forma de una franja alargada de una longitud aproximada de 3.500 metros y una anchura media de 5.

Tercero.- Que haciendo uso de la autorización conferida por la antes expresada Resolución del Ilmo. Sr. Director General de Transportes Terrestres, el Concejo de Artieda y “El Irati”S.A., conciertan el presente contrato, estableciendo al efecto las siguientes:

CLAUSULAS

Primera.- “El Irati”S.A. cede gratuitamente a favor del Concejo de Artieda la propiedad de la totalidad del terreno de la finca de la antigua estación del “Ferrocarril Eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa” en Artieda a que se hace referencia en el apartado A del expositivo segundo de este contrato.

Segunda.- “El Irati” S.A. cede gratuitamente al Concejo de Artieda la propiedad de todo el terreno de la explanación del citado ferrocarril que atraviesa el término de Artieda a que se hace referencia en el apartado B del expositivo segundo.

Tercera.- El Concejo de Artieda acepta y adquiere por cesión gra... (se corta la hoja).

Cuarta.- Todos los gastos que se originen por inscripción, en su caso, de los terrenos cedidos, en el Registro de la Propiedad, así como los impuestos que puedan gravar esta transmisión, serán de cuenta exclusiva del Concejo de Artieda. Y lo mismo se entiende de los gastos de escritura notarial, si llegara alguna vez a otorgarse.-

Leído por los otorgantes el presente documento, que se extiende por duplicado (un ejemplar de contrato y plano adjunto para cada parte), y encontrándose conformes en su contenido, se ratifican en el mismo y lo firman en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento; haciendo constar que va extendido en dos folios mecanografiados, escritos el primero por ambas caras y el –segundo el presente, que estampan sus firmas en el primero al margen y en este al final, y que firman también en cada uno de los respectivos ejemplares del plano de que se ha hecho mención; estampando, así mismo, en el primer folio al margen y en éste al final, y en el citado plano, los sellos de ambas entidades.

(firmas ilegibles)