



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

HISTORIA CRONOLÓGICA

Es un hecho real que el Pirineo navarro atesora en su seno una riqueza forestal de gran valor. La orografía de sus valles ha supuesto siempre un grave inconveniente para dar salida a tanta madera; los estrechos caminos, propios primero de caballerías, y más tarde de carros y galeras, encontraban en las estrechas y angostas foces una barrera insalvable para quien se atreviera a intentar pasar por allí con los troncos, tanto más si nos referimos a los troncos que nacen en la selva del Irati, a aquellos abetos que por su cubicaje y su longitud hacían las delicias años más tarde de la Armada Española.

Por pura necesidad, por puro instinto de supervivencia, o por la razón que sea, el hombre del Pirineo se las apañó para darle salida a toda esa riqueza que había en sus montes. Si los caminos no valían tendría que valer el río.

Y es así como las almadías empezaron a navegar por los cauces fluviales del Pirineo navarro; desde ese momento la madera de estos valles se convertía en dinero tras una explotación cuidada ordenada. Los valles de Aezkoa, Salazar y Roncal abastecieron durante siglos de mástiles para barcos, y sobre todo de troncos empleados en construcción, atendiendo una importante demanda.

El bosque del Irati, a caballo entre los valles de Aezkoa y de Salazar, como masa forestal especialmente extensa y rica, forzó el desarrollo de iniciativas empresariales que permitiesen una explotación mucho más rápida y eficaz. Atrás quedó en el siglo XVIII el abastecimiento de mástiles para la Armada organizado por el roncalés Pedro Vicente Gamba, que permitió enriquecer a los pueblos y valles del Pirineo navarro. Al margen de esto el primer intento serio por ordenar empresarialmente la explotación forestal del Irati lo conocemos en 1839 con la creación de la denominada “Compañía del Irati”, siendo su primer director Juan Salle, al que de inmediato le sustituyó Juan de Dios Mosso. Dicen que en esta empresa participaba gente de Oloron y de Madrid, entre otros sitios, e incluso dicen que no sólo potenció la navegación en almadías sino que llegaron a hacer en 1842 un pequeño barco que navegó hasta Ecay. Resulta hoy difícil de imaginar todo esto, pero el propio Madoz en 1849 decía que este río podía ser navegable “*hasta Aoiz*” (entiéndase a partir de Aoiz). Lo realmente cierto es que la “Compañía del Irati” firmó acuerdos comerciales con Aezkoa y con Salazar, aunque el firmado con este último valle hubo que anularlo el 27 de noviembre de 1841 a causa de que el rey de España se negó a dar el permiso para que se exportase a Francia 80.000 cargas anuales de carbón vegetal.

Tras la vida efímera de aquella “Compañía del Irati”, al aprovechamiento forestal de este bosque no le han faltado iniciativas. Asistimos a la creación de una “Sociedad de Almadieros”; se organizó la limpieza de los cauces fluviales, especialmente a su paso por las foces; se puso en marcha mecanismos mecánicos como el del transporte por *cabla*; etc. Y finalmente, con la llegada del siglo XX, se puso en marcha una iniciativa que se venía mascando desde los últimos lustros del XIX. Esta iniciativa, aunque aquí nos centremos principalmente en el ferrocarril, fue mucho más allá que la mera puesta en marcha de un medio de locomoción. Tenía como objetivo explotar la riqueza forestal del Irati, pero también todos los derivados de la

madera, utilizando el río inicialmente para su transporte y para la producción de energía eléctrica que serviría para mover el ferrocarril y también otras muchas empresas de Pamplona y de la Merindad de Sangüesa. Se construyó un embalse en el Irati, se desvió el río, se hicieron canales y una laguna artificial para llevar la madera desde el monte hasta los aserraderos, se levantaron todas las instalaciones que hizo falta para obtener productos químicos, y un largo etcétera en el que se daba trabajo y se movilizaba a más de 500 personas. En el presente trabajo, sin ignorar todo este entorno empresarial que configura y complementa a la Sociedad El Irati, nos vamos a centrar principalmente en lo que fue desde 1911 hasta 1955 el ferrocarril “El Irati”, sabiendo y reflejando que hubo un antes y un después.

He aquí su historia cronológica:

1888.- Domingo Elizondo, a causa de su estado de salud, regresa a su pueblo natal después de haber estado varias décadas en Argentina. Como hombre emprendedor que es, regresa dispuesto a poner en marcha algunos proyectos industriales que sirvan para revitalizar los valles del Pirineo navarro.

1896.- La Diputación Foral de Navarra plantea en junio un primer proyecto de establecimiento de una línea ferroviaria entre Pamplona y Sangüesa. Aquél proyecto especificaba el coste concreto que a cada localidad le podía suponer. Tras una reunión en Aoiz, el proyecto quedó paralizado, o aplazado a la espera de un momento más favorable.

1900.- En este año Domingo Elizondo crea la compañía denominada “Electra de Aoiz” se encargaba de suministrar electricidad para el alumbrado público de los pueblos de la zona de Aoiz a través de una pequeña central.

En ese mismo año vemos cómo la compañía “Electra del Irati” era propietaria y explotaba un salto de agua en la localidad de Oroz Betelu.

Ambas compañías eran el germen de la futura sociedad “El Irati”.

1903.- Se firma en el Hotel La Perla, en Pamplona, la escritura del contrato realizado entre varios capitalistas navarros (Rafael Gaztelu, Virgilio Sagües, Estanislao Aranzadi, Teófilo Cortés, Jesús Elorz, Cecilio Azcárate, y Serapio Huici) y la Junta del Valle de Salazar (Simón Sanz, Lucas Jacoisti, Lorenzo Miqueleiz, Tomás Recalde, Juan Sarriés, y Guillermo Martínez de Goñi) para la explotación de madera del monte Irati.

El contrato es por tiempo de 45 años, y en él se establece que se puede cortar un máximo anual de 35.000 hayas y 9.000 pinabetes. Los capitalistas entregaron en el acto 20.000 pesetas a la Junta del Valle de Salazar como indemnización para el caso de que en término de tres años quieran rescindir el contrato. Se anuncia la constitución de una sociedad anónima para construir un ferrocarril con objeto de hacer más fácil el transporte de la madera. Tras la firma se celebró una cena en uno de los comedores del hotel.

1904.- El 9 de noviembre una comisión de la Cámara de Comercio visita la Diputación Foral con el objetivo de intercambiar impresiones acerca del proyecto de construcción de ferrocarriles secundarios en Navarra. La Diputación informó en esta reunión de las gestiones que sobre este asunto estaban realizando, manifestándoles que habían dirigido un escrito al Ministro de Obras Públicas proponiendo que la Diputación subvencionaría por sí sola la construcción de los indicados ferrocarriles siempre que estos pasen a ser propiedad de la provincia al tiempo de su reversión.

1905.- La Sociedad “Electra – Aoiz” negocia con el valle de Salazar la forma de explotación del monte. Así pues, se diferencian dos zonas; una de ellas, la más baja, formada por una franja de terreno de 500 metros a cada orilla del río, que se utilizaría

principalmente para hacer carbón; se trataba sobre todo del espacio de terreno existente entre los parajes de Cacolla y la exclusiva de Recaidorra, de unos 14 kilómetros de longitud, lo que suponía unas 700 hectáreas. La otra zona sería una franja de doble extensión en la que se cortarían las hayas maderables; esta zona, en la que se haría una tala selectiva, respetando siempre las hayas jóvenes, prodría ampliarse en función de las exigencias del mercado. Esta segunda zona afectaba a una quinta o sexta parte de la extensión del bosque.

Por vez primera se habla de construir un tranvía; se inician las negociaciones con la Diputación Foral de Navarra para solicitar su respaldo y para hablar de la construcción de la línea.

Un grupo de comisionados de la Sociedad “Electra – Aoiz”, encabezados por Francisco Elizondo y Vicente Díaz mantienen a lo largo de este año varias reuniones en distintas localidades navarras para presentarles el proyecto de construcción de un tranvía eléctrico que uniese las localidades de Sangüesa y Pamplona, a través de Lumbier, Aoiz y Huarte.

En Aoiz el Ayuntamiento se reunió con Domingo Elizondo y Vicente Díaz. De inmediato la corporación municipal les expresó su total apoyo a esta iniciativa empresarial. Había que tener en cuenta que la obra no iba a afectar a terrenos comunales sino particulares, que el consistorio tendría que adquirir previamente, lo que requería buscar unos miles de duros. Los vecinos dieron su total respaldo a la postura del Ayuntamiento.

En Lónguida se reunieron en el mes de junio con el Ayuntamiento, quien les mostró todo su respaldo a los señores Domingo Elizondo y Ciriaco Morea.

En Sangüesa los comisionados se reunieron con el alcalde, con los concejales, y con los principales contribuyentes de la localidad, que mostraron su convencimiento de que el proyecto era viable, aunque pidieron una “mínima ayuda” a los pueblos del recorrido para que no hubiese dificultades. Dieron el visto bueno al proyecto que se les presentaba.

En Lumbier los comisionados solicitaron la cesión de los terrenos por donde estaba previsto que pasase el ferrocarril. Obtuvieron, igualmente, el respaldo de ese consistorio.

El proyecto inicial contemplaba un trazado más sencillo, el suficiente para dar salida a la riqueza forestal del bosque del Irati. Inmediatamente se propuso que la vía llegase hasta Lumbier para que sirviese también como medio de transporte de viajeros para salacencos y aezkoanos. Introducido este cambio, la Sociedad promotora, gracias a la mediación del diputado Lorenzo Oroz Urniza, decidió prolongar el trazado hasta Sangüesa, mejorando de paso las comunicaciones con Liédena, y a través de esta localidad con el valle de Roncal.

Simultáneamente a esta campaña de información la Cámara de Comercio de Navarra hace pública su opinión, a través de una carta dirigida a don Daniel Irujo (presidente de la Comisión Gestora de Ferrocarriles Navarros) sobre los ferrocarriles secundarios de Navarra. La Cámara de Comercio se declaraba en aquella carta *“partidaria, entusiasta y acérrima del proyecto o idea de construir vías ferro-carrileras”*, por entender que los ferrocarriles aumentan en gran escala la riqueza pública y particular. Llama esta institución la atención sobre la situación de Pamplona, *“detenida en la vida económica”*, a la vez que expone que el ferrocarril puede ser una muy buena solución: *“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”*. Esta carta de la Cámara de Comercio tiene su origen en la petición

que previamente hizo don Daniel Irujo a diversas entidades e instituciones para que diesen su opinión sobre el asunto de los ferrocarriles secundarios.

La puesta en marcha de un trazado ferroviario que uniese Pamplona con Sangüesa era un proyecto que ya había conocido sus antecedentes en 1868, y que se retomaba de nuevo.

1906.- En los primeros días de este año en la prensa provincial se pudieron leer algunas opiniones, pocas, críticas hacia la implantación de un ferrocarril de Aoiz y Sangüesa a Pamplona. En esas críticas se llegaba a argumentar que para mejorar la comunicación de esa comarca con la capital navarra era suficiente con poner algunos carros; otros entendían que era un absurdo económico llevar carbón desde el bosque del Irati hasta Zaragoza. El Consejo de Administración de la Sociedad “Electra-Aoiz” tuvo que salir al paso de estas opiniones con una nota en la que se defendía la necesidad de este proyecto para el desarrollo social y el progreso de esta comarca.

Un suceso acaecido en el valle de Salazar hizo que en abril de este año la Sociedad “Electra – Aoiz” desistiese de seguir adelante con el proyecto de ferrocarril, comunicándose así a los ayuntamientos a los que con anterioridad se había presentado ese proyecto.

Sin embargo, pasados tan sólo unos meses, y gracias a la mediación del diputado don Lorenzo Oroz, que viajó a Ezcároz para dialogar con la Junta de Salazar, la firma de un convenio entre la mencionada sociedad y el valle de Salazar para la explotación forestal del monte Irati hizo que el 4 de octubre la Sociedad “Electra – Aoiz” se dirigiese nuevamente a los ayuntamientos afectados para comunicarles que se retomaba el proyecto, solicitándoles por escrito su acuerdo con el mismo, y pidiéndoles colaboración con los técnicos que empezaban ya a hacer sus primeros estudios del terreno.

A partir de ese momento se abría una etapa que se iniciaba con la presentación del expediente ante el Ministerio de la Guerra para su aprobación en lo relativo a la cuestión de zonas polémicas. Se imponía también su presentación ante la Diputación Foral, y la tramitación para la explotación en debidas condiciones del monte Irati. Seguidamente el ingeniero que designase la empresa tendría que iniciar los estudios convenientes de trazado y emplazamiento de la línea, y después de este requisito, y hecha por los ayuntamientos la cesión de los terrenos, sólo cabría esperar el inicio de las obras. Era este un proceso cuya tramitación habría de durar varios meses.

En el mes de junio, a finales, se desvela la noticia de que el tranvía habría de llegar hasta Sangüesa, tal y como se había acordado en Aoiz entre la Junta del Valle de Salazar y la Electra-Aoiz en una reunión en la que estuvieron presentes el diputado señor Oroz, los señores Severiano Blanco, Domingo Elizondo, y Eugenio Lizarraga, y la Junta del Valle de Salazar.

Por la prensa local se tiene conocimiento de que ese año en el río Irati, dentro del término de Aribe, se empezó ese verano a construir varias esclusas para canalizar el río, en cuya construcción trabajaban buen número de canteros y peones bajo la dirección del contratista don Enrique San Martín.

A principios de octubre se hizo la adjudicación de la obra del tranvía eléctrico, que recayó sobre los señores Múgica y Arellano. Múgica era navarro, conocido en toda la provincia por sus múltiples obras; mientras que Arellano era residente en Zaragoza, siendo en ese momento director del canal de Lodosa.

En esos mismos días Domingo Elizondo se ocupó personalmente de inspeccionar el río en el término de Artieda para analizar la necesidad de construir puentes, o estudiar la posibilidad de hacer pasar la vía por debajo de unos despeñaderos a la orilla del río.

La junta, o Consejo de Administración, de “Electra Aoiz” estaba integrada en este momento por los señores Domingo Elizondo, Severiano Blasco, Vicente Díaz, Serapio Huici, Felipe Ortigosa, Santiago Ortiz, y Eugenio Lizarraga.

1907.- En el mes de octubre se publica en “La Gaceta de Madrid” el anuncio de petición de un tranvía eléctrico. Comienzan los trabajos de topografía y de diseño de la línea a cargo de los ingenieros Daniel Múgica y Cornelio Arellano. La empresa Altos Hornos de Bilbao se encarga de la confección de los raíles, mientras que las traviesas se van trabajando en Pamplona y en Aoiz.

El 6 de noviembre de este año se constituye formalmente la sociedad empresarial y mercantil “El Irati S.A.”, tal y como queda recogido en la escritura otorgada en Aoiz ante el notario de Felipe Florez y Florez. La nueva entidad nace con un capital social 5.500.000 pesetas. El Consejo de Administración estaba formado por Domingo Elizondo (presidente), Severiano Blanco (vicepresidente), Felipe Ortigosa (vocal), y Eugenio Lizarraga (vocal).

El artículo 1º de esta nueva sociedad definía claramente el objeto social: “*Con la denominación de El Irati, Compañía General de Maderas, Fuerzas Eléctricas y Tranvías Eléctricos de Navarra, se constituye una sociedad mercantil, industrial y anónima, domiciliada en Pamplona...*”.

1908.- El 5 de enero los medios de comunicación locales informaban a sus lectores de que se hallaba ya en poder de la Diputación Foral el expediente sobre el tranvía eléctrico que le había remitido el Ministerio de Fomento. Seguidamente la Diputación procedió a enviar este expediente a los ayuntamientos por cuya jurisdicción había de pasar el tranvía para que lo revisasen y le diesen el visto bueno o hiciesen las alegaciones oportunas.

Una vez cumplido este trámite la Diputación Foral de Navarra remitió de nuevo el expediente a Fomento a la espera de que en ese negociado dictaran la sentencia definitiva a favor de la concesión de la obra.

Finalmente el 30 de junio de este año el Ministerio de Fomento, amparándose en la aplicación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 26 de marzo de 1908, concede a la empresa El Irati S.A. “*la concesión por 99 años de un ferrocarril eléctrico de Pamplona a Sangüesa y Aoiz*”; que dicho de otra manera, quiere decir que Madrid no autoriza la instalación de un tranvía, sino de un ferrocarril, que tiene una envergadura mucho mayor. El Estado entiende que este proyecto puede llegar a formar parte de otro proyecto mucho más ambicioso, que es el de unir por ferrocarril Navarra con Cataluña, por lo que hablaríamos de un trazado transversal, y no radial.

El presupuesto ascendía a 4.421.375 pesetas; la Diputación Foral de Navarra concedió una ayuda de 12.000 pesetas por cada kilómetro de vía (el trazado previsto medía 58 kilómetros). El proyecto definitivo de lo que era la parte eléctrica y el material móvil se le encargó al ingeniero industrial donostiarra Carlos Lafitte Martínez “*el francés*”, mientras que del diseño del trazado se ocuparon los señores Múgica y Arellano. Es importante conocer que con la adjudicación a Carlos Lafitte lo que se hace es que este sustituya a Múgica Arellano, que era quien se había responsabilizado hasta ese momento. De hecho Lafitte introduce algunos cambios, y algunos de ellos muy importantes, sobre todo en lo que respecta a rasantes, y además le aplica la corriente alterna monofásica. Otro cambio menos importante es la sustitución en el proyecto de las traviesas de pino por otras de haya.

Para el montaje de la línea fue necesario traer personal cualificado; vinieron técnicos desde Madrid, desde Barcelona, y desde Alemania; no hay que olvidar que el sistema de suspensión catenaria se importó en su totalidad directamente de Alemania, de la casa AEG Siemens. Así mismo se empleó maquinaria pesada, con un peso por máquina que oscilaba entre los 12.000 y los 24.000 kilos. El guipuzcoano Evaristo San

Martín se encargó de hacer los postes del tendido. El balastro eran guijarros del río Erro. Durante las labores de creación del trazado se enfrentaron a corrimientos de tierras, inundaciones, desprendimientos de vías, etc.; no fue una tarea fácil. Hubo que hacer puentes y *cajeas* (pasos transversales del agua por debajo de la vía).

A partir del 1 de julio se iniciaron las obras de explanación del terreno y de construcción de la caja de la vía en todo el tramo que va de Pamplona hasta Aoiz; ese mismo verano se adjudica también el tramo Villaveta-Sangüesa. *“Son grandes los acopios de materiales de piedra, arena y maderamen destinados a cimbras para levantar los puentes necesarios que se acumulan en distintos puntos”*, informaba en septiembre un periódico provincial. Durante todo ese verano hubo contratistas para el tendido de la línea, contratistas para trabajar la piedra, para las estaciones, y también un inusitado movimiento de automóviles en todo el trayecto trayendo y llevando ingenieros, coches con turistas, curiosos, etc. Para fin de ello se dio por terminada toda la obra de explanación del terreno, inclusive la Foz de Lumbier; quedando también para entonces muchas alcantarillas terminadas, y bastante trabajo preparado y adelantado para la construcción de los puentes.

El maestro de obras de Artieda hasta Lumbier era Juan Mino. De la Foz se encargó el bilbaino José Patarrieta.

1909.- Durante este año se acaban de hacer varios puentes de la Primera Sección. En el invierno se ultiman los trabajos de asentamiento de vías. Visualmente se aprecia este año un gran avance en las obras de construcción de la línea ferroviaria.

1910.- En este año queda prácticamente concluida la obra de instalación de las vías. Se ultiman y controlan todos los detalles; y comienza el montaje de los automotores. Este mismo año sale a concurso la construcción de muelles y almacenes.

1911.- En enero asistimos al primer contratiempo importante: la Dirección General de Correos y Telégrafos fuerza la suspensión temporal de las pruebas porque los automotores generan inducción. Fueron necesarios muchos esfuerzos para reducir el problema de las interferencias sobre el telégrafo internacional, consiguiéndose con ello la autorización a seguir con los ensayos.

Con fecha 22 y 23 de febrero se procedió a realizar en los puentes de todo el recorrido las pruebas de resistencia. El 4 de abril se hicieron, a las 10 de la noche, algunas pruebas eléctricas en la pamplonesa plaza del Castillo. Poco después, el 7 y el 8 de abril se realizó el reconocimiento pericial de todo el trazado.

Finalmente, el 23 de abril, el ferrocarril “El Irati” se hacía realidad haciendo su primer viaje. Y tan sólo dos días más tarde, el 25 de abril, se implantaba un servicio de cercanías que, desde la Estación del Norte (Pamplona) uniría con cierta frecuencia las localidades de Pamplona, Burlada, Villava y Huarte.

Una de las novedades más interesante de este ferrocarril era la utilización de corriente monofásica de alta tensión. Era la primera vez que esto se hacía en España, y una de las primeras veces que se hacía en Europa.

Este año, una vez que estuvo todo en marcha, se pudo establecer que el coste total del ferrocarril eléctrico y de la red de trenes-tranvías de “El Irati” había ascendido a 5.203.073’49 pesetas.

1912.- Sabemos que en este año la empresa denominada “Electra del Irati” era la propietaria de la central hidroeléctrica de Oroz Betelu, mientras que “El Irati” poseía las centrales de Aoiz y de Artozqui, a la vez que se encargaba de la explotación

forestal de los montes de Aezkoa. Aparentemente estamos ante dos sociedades diferentes, pero que sin duda tenían su origen en la sociedad fundada en 1906.

A toda esta madera de Aezkoa y de la selva del Irati se le daba salida comercial a través del ferrocarril.

El gerente de la Sociedad “El Irati” era en este año don Antonio O. De Retana.

1914.- En febrero de este año la prensa provincial se hacía eco el día 12 de la presencia en Pamplona de los ingenieros de caminos, señores Membrilleras y Sanz, de quienes se decía que acudían a Navarra para estudiar la realización de un proyecto de ferrocarril que uniese Pamplona con Jaca. Ese mismo día 12 viajaron hasta Jaca acompañados por los navarros señores Múgica y Arellano.

Este mismo año “El Irati” sufría un descarrilamiento sin consecuencias en las Ventas de Mendioroz.

1921.- En este año se conoce el proyecto realizado por Cornelio Arellano de hacer llegar el ferrocarril desde Sangüesa hasta Jaca. Este proyecto se apoyaba en los trazados ya existentes del Plazaola (San Sebastián – Pamplona) y de El Irati (Pamplona – Sangüesa), lo que permitiría hacer realidad el viejo proyecto ferroviario de unir Pasajes con Jaca. Incluso, se dijo entonces, se aspiraba a incluir este trazado dentro de la línea de Madrid a París, una vieja aspiración del siglo XIX.

Sangüesa fue el principal centro de reunión entre comisiones de Navarra y de Aragón para poner en marcha un proyecto que finalmente no llegó a cuajar.

1923.- En una empresa como la que mantenía “El Irati”, con la inversión tan fuerte que necesitó, es obligada la pregunta: ¿obtenía beneficios este ferrocarril?; pues bien, los beneficios de los primeros años sirvieron para financiar las infraestructuras pendientes. Y por fin, en 1923 la Sociedad “El Irati” acabó de pagar todo.

Eso sí, a partir de este año (aproximadamente entre 1923 y 1933) se acusó el “cansancio” del material (remedios caseros, piezas de repuesto que no llegan, etc.), pues las inversiones en modernización eran totalmente inexistentes.

1929.- Fallece Domingo Elizondo Cajen, promotor del ferrocarril “El Irati” y de toda la explotación forestal que durante el primer cuarto del siglo XX se produjo en los valles del Pirineo navarro.

1930.- Después de 29 años de funcionamiento se elimina la estación de viajeros que existía en el Paseo de Sarasate, en Pamplona.

1939.- El final de la guerra marca el inicio de un declive progresivo. Los autobuses cogen fuerza como medio de transporte público. La compañía ferroviaria utiliza en sus coches y máquinas materiales residuales.

1940.- Este año el trazado para acceder a Pamplona sufre un cambio importante. Se construye una variante desde Villava hasta el empalme del Plazaola, en la Rochapea. El trazado iba por detrás del Hospital Psiquiátrico y atravesaba todo el término de Ansoáin por lo que hoy es la calle Hermanos Noain.

1941.- Según un estudio de Juan José Martinena se calcula que en este año, y siguientes, el ferrocarril “El Irati” trasladaba una media de 243.154 viajeros al año, y 46.144 toneladas de mercancías; lo que le suponía unos ingresos de 569.198 pesetas por los viajeros, y 736.453 pesetas por las mercancías.

1942.- Un incendio en las cocheras de Sangüesa acaba con una de las dos locomotoras a vapor que poseía la sociedad “El Irati S.A.” para poder mantener el servicio en el caso de que fallase el suministro eléctrico. El 13 de junio de este año el ferrocarril descarriló en Huarte, resultando muerta una mujer, vecina de Iroz.

1945.- El 4 de noviembre de este año se produce un fatal accidente en el término de Huarte. El tren que había salido de Pamplona a las 8 de la mañana descarriló al pasar junto a la mencionada localidad, volcando varios vagones, con un balance de 20 personas heridas. A una de ellas hubo que amputarle una pierna.

1950.- El guardafreno Esteban Pérez de Santamaría fallece el 15 de junio al descarrilar un mercancías que había salido de Villaveta en dirección a Pamplona. El fallecido era natural de Adios; era hijo y nieto de empleados del Irati.

1955.- En el mes de abril la sociedad “El Irati S.A.” dirige una carta a todos los ayuntamientos del recorrido solicitando su apoyo económico, informando en ella que las pérdidas anuales se aproximan al millón de pesetas. Ese mismo mes la empresa había solicitado ya a la Dirección General de Ferrocarriles el levantamiento de la vía por su elevado déficit. Se calculaba que la modernización de este tranvía podía ascender a 24 millones de pesetas; a ello había que añadir el importante déficit anual, y el hecho de que el Estado venía abonando a la empresa determinadas cantidades anuales que no llegaban a paliar las pérdidas que generaba este servicio. La propia Dirección General de Ferrocarriles le había pedido a la sociedad “El Irati” que dijera que aportaciones económicas estaban dispuestos a hacer los ayuntamientos de las localidades afectadas.

Llegado el mes de diciembre se colocó en todas las estaciones y apeaderos un anuncio, más bien una sentencia de muerte, que decía así: *“El Irati S.A., tiene el honor de poner en conocimiento del público lo siguiente: que en virtud del decreto de 3 de octubre último y disposiciones complementarias de la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, 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. En consecuencia no admitirá desde esa fecha viajeros ni mercancías de grande y pequeña velocidad de ninguna clase, tanto en servicio local, como en combinado. Pamplona, 15 de diciembre de 1955”*.

El 31 de diciembre el tranvía eléctrico “El Irati” hizo su último viaje.

Es el momento de destacar aquí el papel que hasta entonces había desempeñado este tranvía. Hasta ese fatídico 31 de diciembre había sido simplemente un elemento cotidiano al que todos estaban acostumbrados. Fue a partir de su ausencia cuando en todos los medios de comunicación se hacían públicas reflexiones sobre lo que “El Irati” había sido para Pamplona y para la merindad de Sangüesa; sirva como muestra lo que un viajero años más tarde con cierta nostalgia escribía: *“Las gentes y los pueblos del recorrido perdían al amigo que diariamente les saludaba con sus pitidos. Los labradores ya no volverían a saludar al maquinista de turno cuando pasaba sonriente junto a la pieza o la viña. El tranvía dejaba de hacer servicios especiales a las fiestas de todos los pueblos del trayecto. Las mozas en los días festivos dejaban de tener su entretenimiento acudiendo a la estación del pueblo a ver si llegaba algún conocido, o a ver si el conductor les traía el encargo de la ciudad”*.

1956.- Estaba claro que no había voluntad de recuperar este ferrocarril. Si el 31 de diciembre había hecho su último viaje, al día siguiente se respetó la festividad de Año Nuevo, pero el 2 de enero, ahogando toda esperanza, se comenzaba ya a desmantelar la vía. Todo esto provocó un gran malestar, incluso tensión, entre los ayuntamientos y entre los vecinos de las localidades afectadas, hasta el punto de que

se ha reconocido posteriormente que hubo que aplicar una censura a todas las informaciones que sobre esta materia se daban en la prensa de la provincia.

Las labores de desmantelamiento de la vía, desarrolladas por las mismas personas que se habían encargado anteriormente del mantenimiento, duraron desde el 2 de enero hasta el 12 de octubre.

1995.- El cineasta Antonio Ruiz, dedicado en los últimos años a recuperar grabaciones antiguas de Pamplona, y también del resto de Navarra, y de difundirlas mediante la edición de cintas de vídeo, sacó en el mes de marzo una nueva cinta dentro de la colección “Rincones y nostalgias de Pamplona”. La novedad de esta nueva cinta, como muy bien declaraba entonces Antonio Ruiz, estaba en que en ella se recogían las únicas imágenes que se conocen de “El Irati” en movimiento; *“me llamó un día un ingeniero aficionado al cine, de nombre Enrique Soler, y me comentó que contaba con esta grabación y la puso a mi disposición. ¡Fue un feliz hallazgo!”*, declaró Antonio Ruiz a los medios de comunicación. Lo más difícil vino después, cuando hubo que enviar esa grabación original a Francia para conseguir adaptarla al formato profesional. De los siete minutos que duraba se quedó finalmente en tres, *“tiempo suficiente para apreciar por primera vez el paso del ferrocarril, la estación de Sangüesa, o un pequeño recorrido por la foz de Lumbier”*.

Este mismo año el Ayuntamiento de Lumbier, presidido por José Andrés Burguete, toma la iniciativa de reunirse en septiembre con los directores generales de Ordenación del Territorio y de Comercio y Turismo del Gobierno de Navarra, Luis Zarraluqui y Javier Ayesa, para poner en marcha la elaboración de un plan de incidencia supramunicipal que permita la recuperación del trazado de “El Irati”, trazado este que afecta a catorce términos municipales desde Pamplona hasta Sangüesa. La elaboración de este plan se hacía imprescindible si se quería recuperar el trazado, pues las normas subsidiarias de los municipios afectados no contemplaban la existencia de este antiguo trazado ferroviario. El objetivo era definir el trayecto y los caminos alternativos que hiciese falta habilitar para garantizar la continuidad del recorrido, así como proteger la plataforma del antiguo ferrocarril y el entorno paisajístico, definir la propiedad del suelo, y prevenir y evaluar las acciones en materia de obras e instalaciones para consolidar el trazado y dotarlo de servicios complementarios según la actividad prevista.

Este plan, que habría de ser trabajado por técnicos del Gobierno de Navarra y por los arquitectos contratados para ello por el Ayuntamiento de Lumbier, se presentaría posteriormente a los diferentes ayuntamientos para conocer cual de ellos se uniría al proyecto.

Simultáneamente a la elaboración de este plan se puso en marcha la redacción de los correspondientes proyectos urbanísticos, ejecutables a corto y medio plazo, y proyectos sobre los recursos utilizables en la promoción de este trazado.

Anteriormente a todo esto, el 18 de abril, el Ayuntamiento de Lumbier había presentado un informe inicial realizado por los arquitectos Daniel Fernández, Vicente Vitoria, Sigifredo Martín y Víctor Honorario, así como por la urbanista Lidia Biurrun y por la bióloga Luisa Arana.

1996.- En el mes de mayo de este año el Gobierno de Navarra adoptó el acuerdo de someter a información pública el proyecto de Decreto Foral por el que se declaraban itinerarios de interés los trazados de las antiguas vías ferroviarias en desuso, estableciendo para ellas un régimen de uso y protección. Se refería este proyecto de Decreto Foral a los trazados ferroviarios que transcurren entre Tudela y Tarazona (Tarazonica, 1885-1971), Cortes – Borja (1889-1955), Pamplona – Sangüesa (El Irati, 1911-1955), Pamplona – San Sebastián (Plazaola, 1914-1953), Elizondo – Irún (Bidasoa, 1916-1959), y Estella – Vitoria (Vasco-Navarro, 1927-1967).

El régimen de protección de estos trazados, inclusive por tanto el de El Irati, afecta directamente al espacio ocupado por ellos, quedando constituidos por una franja de cuatro metros de anchura mínima a lo largo de todo su recorrido, así como por el área de lo que fueron sus antiguas estaciones y apeaderos. Se fijaba, igualmente, una zona de servidumbre de ocho metros de anchura mínima, medidos desde cada borde exterior de los espacios ocupados por el itinerario; en esa franja de terreno estarían permitidas las labores agrícolas, quedando prohibidas las labores mineras, las escombreras y los vertidos.

Quedaba establecido que en el caso de que un tramo de este itinerario declarado de interés estuviese integrado, o formase parte de una finca privada, el régimen de protección sería el mínimo, pero con la excepción de que los cierres de las fincas que afecten a los terrenos ocupados por el antiguo trazado ferroviario deberían emplazarse sobre los tres primeros metros de la zona de servidumbre antes definida, y no podrían ser de obra, sino que deberían hacerse con elementos naturales o artificiales livianos, como alambre y estacas. Se contemplaba también que los bienes adquiridos en virtud de expropiación forzosa tendrían la condición de bienes de dominio público.

El uso de vehículos motorizados quedaría restringido a aquellos que se destinen a la explotación agrícola y pecuaria, y en los tramos que en ese momento sirviesen como único acceso a fincas que no dispusieran de otro acceso alternativo; sin que esto perjudicase al tráfico rodado existente en aquellos tramos que hubiesen sido transformados en carreteras. En todo caso quedaría permitido para las ocasiones de emergencia el tráfico de vehículos de protección civil, así como el tránsito de cualquier otro vehículo sin motor.

En los suelos afectados por los itinerarios que estuvieran clasificados, o se clasificaran, como urbanos o urbanizables, se aplicaría el régimen que establezca el planeamiento urbanístico municipal o el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal que se redacte al efecto.

El objetivo de ese futuro Decreto Foral era convertir aquellos antiguos trazados ferroviarios en rutas turísticas, ecológicas y deportivas de largo recorrido, adecuadas para la práctica del senderismo, cicloturismo y deporte ecuestre.

El ámbito de estos planes de protección del trazado ferroviario correspondería en principio a la totalidad del antiguo itinerario. No obstante podrían proponerse ámbitos para recorridos parciales y continuos si se justifica su adecuación a los objetivos turísticos, ecológicos y deportivos, y su operatividad funcional. Podrían establecerse también desvíos alternativos para garantizar la continuidad del paso donde no fuera posible la recuperación plena del antiguo trazado o donde fuera necesario por razones de seguridad. Así pues a los nuevos trazados les sería aplicado el mismo régimen de uso y protección señalado.