



**EUSKO  
IKASKUNTZA**



**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**

## INTRODUCCIÓN

Con fecha de 16 de enero de 2006 el **Ayuntamiento de Urraul Bajo**, representado por su alcalde don Fernando Cabodevilla, firmaba en la localidad navarra de Artieda un convenio de colaboración cultural y científica con la entidad **Eusko Ikaskuntza – Sociedad de Estudios Vascos** con el objetivo de impulsar la realización de varios estudios sobre el patrimonio histórico y cultural de este municipio y sobre toda la comarca.

Tras la firma de este convenio inmediatamente se dio paso al primer acuerdo de intervención sobre el patrimonio, acuerdo este que contemplaba salvaguardar la memoria de aquél ferrocarril que, durante unas décadas, circuló por Urraul Bajo en sus viajes entre Pamplona y Sangüesa, o entre Sangüesa y Pamplona.

Podía, perfectamente, haberse limitado este ayuntamiento a preservar la memoria de lo que fue “El Irati” en su trayectoria por los concejos de su municipio; sin embargo, se entendió desde el primer momento que la historia de este ferrocarril no se podía abordar parcialmente, en ningún caso era justo limitarla a tan sólo una parte de su recorrido. Hablar del ferrocarril “El Irati” es hablar de Pamplona, de Aoiz, de Sangüesa, de todos los municipios intermedios sobre los que serpenteó el primer tren de tracción eléctrica en España, de la riqueza forestal de los valles pirenaicos de Salazar y de Aezkoa, y de una mejor comunicación del valle de Roncal. “El Irati” fue en su día, por tanto, un nexo de unión que agrupaba a toda la merindad de Sangüesa. Y es ese mismo espíritu de unión el que hay que recuperar ahora, no ya por estrategia, sino por pura necesidad de supervivencia, y porque entendemos que aquél ferrocarril constituye una parte importante, muy importante, de nuestro patrimonio histórico, etnológico, e industrial.

Y desde ese convencimiento el Ayuntamiento de Urraul Bajo ha querido impulsar la creación de un fondo documental y de un fondo de información sobre este antiguo tranvía, denominado popularmente por los lugareños como el *escachamatas*.

Comenzó a realizarse este trabajo el 1 de marzo de 2006, prácticamente cincuenta años después de la desaparición de este ferrocarril. Es un margen de tiempo el que ha transcurrido desde aquél último viaje del 31 de diciembre de 1955 que todavía nos ha permitido trabajar, oportunamente, sobre la memoria de quienes conocieron, utilizaron, e incluso trabajaron en aquél ferrocarril. Todavía hoy quedan algunos vestigios de aquella actividad: desde los túneles de la foz de Lumbier hasta alguna estación o apeadero, desde los postes del tendido eléctrico hasta algunos andenes, incluso nos queda una parte importante del antiguo trazado, ya sin vía, pero perfectamente aprovechable para pasear o hacer senderismo.

Se ha hecho un inventario fotográfico de todos estos hitos que han sobrevivido, y a eso le hemos añadido decenas de fotografías antiguas, recortes de prensa, actas municipales, bandos, correspondencia, circulares, trabajos de investigación, y todo tipo de impresos vinculados con el ferrocarril “El Irati”.

Se ha hecho también un trabajo de localización de documentos existentes en algo más de una decena de archivos. Todos ellos, en la medida que se nos ha permitido, se han inventariado y se han fotocopiado, quedando estas copias depositadas en este fondo documental que, sobre “El Irati”, se ha creado en el edificio del Ayuntamiento de Urraul Bajo, en Artieda.

Se perfila, por tanto, este fondo documental, como una unidad documental que a partir de ahora va a ser referencia obligada para quien quiera investigar o profundizar sobre este tema. Y, mejor aún, este fondo documental es depositario de un porcentaje muy elevado de información sobre lo que fue “El Irati”. Queda aquí la memoria de una parte de Navarra; queda aquí la memoria de uno de los ferrocarriles que recorrieron la provincia con principio y fin en el siglo XX; queda aquí el recuerdo de un tren que tiró del progreso; de un tren con locomotora, vagones, guardabarreras, maquinista, guarda-agujas, jefe de tren, jefe de estación, cobradores; de un tren que quedó inscrito en algunas partidas de nacimiento por haber nacido a la vida en él más de un vecino de la merindad. Queda aquí la memoria..., y eso es lo que importa.

Hemos querido completar y complementar este fondo documental con el presente **fondo de información**. Se ha recompuesto aquí la historia de aquél ferrocarril, de la sociedad que lo impulsó, y de las personas que hubo detrás de aquello.

No aspira este fondo de información a ser un estudio detallado, no. Ni es esto una tesis, o una investigación concienzuda. De hecho el presente trabajo refleja las deficiencias o la abundancia documental, pues mientras en unos archivos se han conservado numerosos documentos, en otros archivos la presencia de “El Irati” curiosamente es meramente testimonial. La falta de catalogación de alguno de los archivos consultados también ha sido un obstáculo que ha forzado una descompensación de información que no hubiésemos deseado pero que resulta inevitable. En el caso concreto de Sangüesa se ha tenido la suerte de poder disponer de todo el trabajo de localización de documentos y datos que durante años realizó Javier Beúnza, lo que hace –como hemos dicho- que este fondo de información quede descompensado en los conocimientos que aquí se exponen. En menor medida, pero con profundo agradecimiento, podríamos destacar también, en Lumbier, la labor de investigación del historiador local Eusebio Rebolé Del Castillo.

Mención especial merece la aportación de datos hecha por Carlos Manrique, una persona que ha dedicado varios años de su vida a investigar sobre este ferrocarril, que ha llegado a conocerlo en su historia y en sus aspectos técnicos a la perfección, y que no ha tenido inconveniente en que el fruto de su trabajo, en buena medida, haya quedado recogido aquí.

Sí que quiere ser esto un fondo de información lo más amplio y completo posible; pero siempre teniendo en cuenta que se crea con la intención de complementar al fondo documental.

Así pues, a la información aquí recogida, se le ha incorporado tres anexos importantes. En el primero de ellos se recoge un inventario detallado de documentos, reportajes, artículos, trabajos de investigación, y libros, sobre el ferrocarril “El Irati”; en el caso concreto de los documentos queda reflejado el número de referencia para su localización en el archivo correspondiente. Téngase en cuenta que una copia de todo ello está depositada en el fondo documental, en Artieda.

En el segundo anexo nos hemos tomado la molestia de transcribir decenas de documentos, ordenados cronológicamente. Obviamente no están todos; pero sí que nos sirven para conocer con mucho más detalle la historia íntima de “El Irati”, de su existencia, y de lo que en Navarra se luchó por su pervivencia.

Un tercer anexo se esfuerza en aglutinar al mayor número posible de fotografías de “El Irati”, de su recorrido –tanto en su estado antiguo como en el actual-, y de algunos de sus documentos.

En cualquier caso el resultado de todo esto, que son estas páginas, podemos decir sin miedo que es el trabajo más completo de cuantos se han realizado hasta ahora sobre aquél ferrocarril; a partir de ahora se convierten estas páginas en una

referencia obligada para aquellas personas, investigadores o aficionados, que quieran saber algo sobre un tren que fue historia.

Todo este trabajo, fondo documental y fondo de información, cierto es que va a cumplir con la necesidad que había de agrupar toda la información, y de esa manera preservar la historia de aquél entrañable ferrocarril. Pero no quiere ser algo estático; no quiere ser algo que allí se queda; por el contrario, es un trabajo este, que se ha hecho para que tenga una utilidad mucho más dinámica. Hay detrás de todo esto la voluntad de crear una herramienta de trabajo que sirva para difundir y rememorar el patrimonio que representa el viejo tranvía; ha de servir como homenaje a aquellas personas que hicieron historia en torno a “El Irati”; ha de servir para hacer útil el trabajo que durante décadas han hecho otras personas –pienso fundamentalmente en Javier Beúnza y en Carlos Manrique- recogiendo pacientemente toda la documentación que han podido, que ha sido mucha, y que ahora han accedido desinteresadamente a que se reproduzca; es un trabajo que permite darle continuidad, porque “El Irati” sigue generando historia, porque su trazado aspira a convertirse en itinerario turístico, porque quedan aún muchos documentos por transcribir.

He aquí, por tanto, una base más o menos amplia de información sobre “El Irati”. Nos hemos centrado en este trabajo en recoger información y documentación sobre el ferrocarril, que es de lo que se trataba realmente. Quiere esto decir que, conscientemente, hemos prescindido de profundizar en esos otros complementos empresariales que configuraban la empresa “El Irati S.A.”, como lo eran la distribución de electricidad, la explotación forestal de los montes, o la destilería.

Es de agradecer este esfuerzo económico que han hecho el Ayuntamiento de Urraul Bajo y la Sociedad de Estudios Vascos “Eusko Ikaskuntza” para posibilitar este trabajo, esta realidad. Es de agradecer también la colaboración de no pocas personas que han contado historias y vivencias, que han cedido material, que han ayudado de muchas formas. La conjunción de todos estos esfuerzos han dado este fruto. Y no aspiramos a recoger un buen fruto, sino una buena cosecha. Todo llegará.