



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 DE “EL IRATI”, ESTACIÓN A ESTACIÓN.

Antes de entrar de lleno en los detalles de la historia de este ferrocarril, seguida aquí a través de sus estaciones y apeaderos, conviene situarse en aquél año de 1911, y ver cual era el trazado exacto de “El Irati”. Se trata de un trazado que posteriormente ha llegado a tener algunas modificaciones, tanto en su recorrido por las calles de Pamplona, como en el recorrido que hacía para acceder a esta capital.

Así pues, cuando el 23 de abril de 1911, a las siete de la mañana, la locomotora inició su andadura, hizo el siguiente recorrido:

- Km. 0 – PAMPLONA (estación de la Taconera).
- Km. 4 – BURLADA (apeadero)
- Km. 5 – VILLAVA
- Km. 7 – HUARTE PAMPLONA
- Km. 10 – EGÜÉS
- Km. 12 – IBIRICU (apeadero)
- Km. 15 – MENDIÓROZ – UROZ
- Km. 19 – LIZOAIN (apeadero)
- Km. 21 – URROZ VILLA
- Km. 23 – LIBERRI (apeadero)
- Km. 27 – Empalme de Aoiz
- Km. 28 – AÓS
- Km. 30 – MURILLO DE LÓNGUIDA (apeadero)
- Km. 33 – ARTAJO (apeadero)
- Km. 35 – ARTIEDA
- Km. 39 – RÍPODAS (apeadero)
- Km. 43 – LUMBIER
- Km. 49 – LIÉDENA
- Km. 54 – SANGÜESA

PAMPLONA

Cuando en **1911** entró en funcionamiento “El Irati” la estación de este ferrocarril, para viajeros y mercancías, estaba ubicada en el Rincón de la Aduana, en un barracón de ladrillos que había sido anteriormente laboratorio municipal, y que todavía conservaba el rótulo de “Servicio Municipal – Laboratorio Químico”; un ramal la conectaba con la Estación del Norte.

Una segunda estación, pero esta sólo para viajeros, existía en el Paseo de Sarasate; se trataba de un andén con oficina, reloj y sala de espera. Mientras que las cocheras estaban en la carretera de Francia, actual avenida de la Baja Navarra.

El 4 de abril de este año, a las once de la noche, se hicieron algunas pruebas en la Plaza del Castillo; hasta ella llegó, por vez primera en la larga historia de esta plaza, un ferrocarril. Se trataba de un pequeño convoy de hierro formado por el automotor número 13 y una jardinera de laterales abiertos. A esa hora eran pocos los

curiosos, pues no se hizo pública esta prueba; tan sólo acudieron algunas personas previamente avisadas por Domingo Elizondo y por Santiago Ortiz.

El día 23 de abril, a las siete de la mañana, se ponía en marcha el primer convoy. Cuenta el historiador pamplonés José Joaquín Arazuri, que a esa hora *“el Paseo Sarasate estaba atestado de curiosos que anhelaban presenciar la salida del tren”*. Dice también que aquél primer tren salió *“lleno de viajeros y de excursionistas”*, y que tenía prevista su llegada a Sangüesa a las 9’52 horas. Hubo inauguración oficial ante las oficinas de la Sociedad “El Irati”, en el Paseo de Sarasate, con numerosos invitados y con bendición de la estación y del material móvil.

Dos días más tarde, el 25 de abril, se ponía en marcha un nuevo servicio “de cercanías” que, saliendo de la Estación del Norte, unía Pamplona con Burlada, Villava y Huarte, a 2, 4 y 6 kilómetros de la capital navarra respectivamente.

Se puso también en funcionamiento un ramal exclusivamente para el transporte de mercancías que unía la Estación del Norte con el empalme de la línea ferroviaria del Plazaola.

Al año siguiente, **1912**, la Sociedad “El Irati” suprimió durante las fiestas de San Fermín la circulación del tranvía por la Plaza del Castillo *por conveniencia general y a fin de no entorpecer el tránsito*”. En esas mismas fiestas, el 11 de julio, a las tres de la tarde, junto al Palacio de Diputación, volcó un coche por el hecho de haber introducido una de las ruedas en el raíl del tranvía. De los cinco ocupantes tan sólo tres resultaron con heridas leves.

Hasta el año **1915**, que es cuando se derriban las murallas, el ferrocarril hacía su entrada a la ciudad por el portal de San Nicolás (actual avenida de San Ignacio), junto a lo que hoy son los cines Carlos III.

Dentro del capítulo de curiosidades destaca en el año **1916** que la Sociedad Anónima “El Irati”, por encargo del Ayuntamiento de Pamplona fletó dos trenes especiales los días 9 y 13 de julio para trasladar a la Banda Municipal de Madrid para su actuaciones sanfermineras, trayéndolos de Madrid a Pamplona y devolviéndolos posteriormente a aquella capital. Se hizo cargo de todos los gastos el Ayuntamiento de Pamplona,

Se puede comprobar que en la capital navarra existía este año un servicio de transportes de maletas y equipages desde la estación de “El Irati” hacia cualquier punto de la capital; este servicio se denominaba “Mozos exteriores del Irati”, a cuyo frente estaba Cornelio Zamarbide. Facturaron al Ayuntamiento la cantidad de 30 pesetas por subir y bajar 93 maletas de la Banda Municipal de Madrid de la estación del Irati al Seminario, y viceversa.

Era el año **1930**, cuando después de 29 años de funcionamiento, se clausuraba el 1 de junio la estación de viajeros del paseo de Sarasate, trasladándose ésta al barracón del Rincón de la Aduana. Se entendía que en su nuevo emplazamiento podría la sociedad “El Irati” desenvolverse mucho mejor para realizar sus servicios, permitiendo facilitar las maniobras de los trenes, y con muchos menos peligros para la gente que salía y llegaba en ese ferrocarril. Desde ese día, y sólo para comodidad del público, pararían los trenes frente a la iglesia de San Nicolás, pero únicamente el tiempo justo para dejar o coger viajeros.

El 19 de abril de **1931** se produce un incidente de escasa importancia muy cerca de las cocheras, entre el empleado Eladio Gurpegui, conductor y vocal obrero del denominado Comité Paritario, y un usuario apellidado Gortari, este último sordo. La discusión que mantuvieron derivó en una denuncia del usuario contra el empleado del ferrocarril, seguida de la apertura de un expediente. Se le dio la razón al conductor, si bien, se le aclaró que su conducta podía haber sido un poco más correcta.

Lo cierto es que el trazado ferroviario de “El Irati” parece ser que entorpecía, y mucho, la edificación en el ensanche de la ciudad. Así pues se barajaba la posibilidad de cambiar el emplazamiento de la estación. En una reunión de algo más de tres

horas mantenida el 16 de enero de **1940** entre concejales y representantes de la compañía de “El Irati” parece que se empezaron a atisbar los primeros síntomas de solución a este problema. El objetivo era evitar el paso de “El Irati” por el centro de la ciudad, especialmente por Avenida de Franco (actual Avenida de la Baja Navarra). Se habló en esa reunión de la posibilidad de hacer una nueva estación ferroviaria frente a la Estación de Autobuses, que sería común para los ferrocarriles “Plazaola” y “El Irati”. Esto implicaba la decisión de unificar la circulación de ambos trenes, electrificados, desde la estación general hasta la del Empalme, en el barrio de la Rochapea (frente a la casa del bar “El Porrón”, en la avenida Marcelo Celayeta), donde se disgregarían por sus respectivas líneas: “El Irati” por la zona del Manicomio hacia Villava, y el “Plazaola” tal y como estaba; ambos con dos ramales hasta la Estación del Norte.

Con fecha 15 de abril de **1942** el alcalde interino de Pamplona, don Joaquín Ilundain, reunía a los medios de información para comunicarles que se había reunido la comisión municipal de Ensanche para ultimar el proyecto de unificación de las estaciones de los ferrocarriles “El Irati” y “Plazaola”, obra esta que calificó de gran interés para Pamplona.

Mientras tanto la Sociedad “El Irati”, atendiendo una petición de la alcaldía, dispuso que desde el 12 de febrero de **1943** el tranvía de las nueve de la noche hiciese una parada frente a los jardines del Palacio de la Diputación Foral, pensando en prestar un mejor servicio a los usuarios de Burlada, Villava y Huarte.

El recorrido urbano se suprimió en Pamplona en el año **1946**, trasladándose entonces la estación a la avenida del General Franco (actual avenida de la Baja Navarra), concretamente junto al ambulatorio de Solchaga; esta estación era conocida popularmente como la “Estación de Cocheras”, y además de cumplir con su papel de estación de viajeros estaba habilitada como taller para la reparación de vagones y locomotoras.

El recorrido que hizo “El Irati” hasta este año fue el siguiente: se entraba a Pamplona por la carretera de Villava, recorría la avenida del General Franco (actual avenida de la Baja Navarra), bajaba por la calle Bergamín, avenida de San Ignacio, daba la vuelta en el monumento a los Fueros, recorría el Paseo de Sarasate, y al final del mismo giraba a la derecha, por Navas de Tolosa, hasta llegar a la estación de la Taconera

Llegado el año **1950** la estación de “El Irati” se trasladó a la avenida Conde Oliveto, ocupando parte de la Avenida de Zaragoza (el solar que hoy ocupa el Servicio Navarro de Salud, el bloque de casas de Yanguas y Miranda que va hasta la Plaza de los Fueros, y las casas de la Avenida Zaragoza que ocupan desde la Plaza de los Fueros hasta Sindicatos), en donde le tocó compartir estación con el Plazaola, que ya estaba allí instalado desde el año 1944. Este hecho hizo necesaria una nueva modificación del trazado por Pamplona y de su acceso desde Villava. Desde ese año muchos pamploneses, viendo la tapia que se había construido para delimitar el espacio de esta estación, a la Avenida de Zaragoza la rebautizaron jocosamente con el nombre de “Avenida de la Tapia”.

Aquella estación, a la que Juan José Martinena en uno de sus escritos definió como *“algo pintoresca, híbrido curioso de terminal ferroviaria y casa de vecindad, con las coladas tendidas sobre la marquesina del andén”*, y de la que Ollarra llegó a decir en un artículo que *“más que una estación parecía el patio de La Revoltosa”*, fue testigo del último suspiro de “El Irati”. Se trataba realmente de una estación limpia y bien cuidada, con abundancia de macetas en torno a los postes de hormigón.

El expediente de supresión del ferrocarril “El Irati” causó un revuelo considerable en la capital navarra. El tema llegó al pleno del Ayuntamiento de Pamplona celebrado el 30 de abril de **1955**. Un informe de la Comisión Permanente indicaba que el gasto preciso para la modernización de “El Irati” ascendía a 24 millones de pesetas, y que anualmente la pérdida en la explotación se acercaba al

millón de pesetas; y ante estas cifras el pleno municipal dijo que Pamplona no estaba capacitada para hacer una aportación suficiente que permitiese la supervivencia del servicio ferroviario.

En el año **1964** la prensa provincial se hacía eco de los trabajos de demolición de la estación ferroviaria de “El Irati”, trabajos estos que se completaron en 1973.

ANSOAIN

En **1950** el trazado de “El Irati” 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. Nada tenía que ver el Ansoain de entonces con el que hoy conocemos.

A día de hoy nada queda en esta localidad de la huella del paso de “El Irati”, aunque justo es decir que el trazado de la calle Hermanos Noain se hizo sobre el trazado de lo que antaño fue la caja de las vías de este ferrocarril.

BURLADA

La localidad de Burlada, por su proximidad e inmediatez a Pamplona, era de las que aportaba abundancia de viajeros a “El Irati”; tanto es así que el 1 de septiembre de **1925**, domingo, el ferrocarril salió de la estación de Burlada en dirección a Pamplona abarrotado de viajeros, hasta el punto de que en dos ocasiones se fue hacia atrás cuando intentaba subir la cuesta de Beloso. Se supo después que en ese momento viajaban el doble y el triple de viajeros permitidos, lo que se tradujo en una sanción de cien pesetas por parte del Gobernador Civil a la Sociedad “El Irati”.

VILLAVA

Hasta el año **1930** estuvo trabajando en la estación de Villava el empleado Paulino Sevillano Sierra, a quien en septiembre de este año la empresa “El Irati, S.A.” decidió trasladar a la estación de Sangüesa en calidad de Jefe de Estación.

HUARTE

La localidad de Huarte fue escenario, al menos, de dos importantes accidentes de “El Irati”. El primero de ellos sucedió el 13 de junio de **1942**, junto al Calvario, en donde el ferrocarril descarriló espectacularmente provocando la muerte de una mujer, vecina de Iroz, llamada Anastasia. El médico de la localidad, de apellido Butini, gran aficionado a la fotografía, se ocupó de hacer un reportaje fotográfico de aquél descarrilamiento.

El 4 de noviembre de **1945**, domingo, el ferrocarril de “El Irati”, concretamente el tren correo que había salido de Pamplona a las 8 de la mañana, sufría en el término de Huarte un aparatoso accidente en el que descarrilaron y volcaron varios vagones. El accidente se produjo en el kilómetro 7, en la curva existente en la falda del monte Miravalles. A Eduardo Pérez Hita hubo que cortarle una pierna en la Clínica San Miguel, quedándosele la otra fracturada. Teodora Ventura Arina, hospitalizada en la misma clínica, sufrió fractura de varias costillas. Y otras veintiséis personas resultaron con heridas de diversa consideración. Para atender a todas estas personas el médico

de Huarte, señor Butini, improvisó en su domicilio una especie de casa de socorro eficaz y muy útil. El servicio quedó interrumpido porque los dos coches de viajeros que iban detrás de la locomotora se empotraron entre sí y quedaron atravesados en la carretera, quedando uno de ellos peligrosamente inclinado hacia el cauce del río.

MENDIOROZ – UROZ

Las Ventas de Mendioroz fueron testigos directos de uno de los primeros accidentes del ferrocarril. En ese punto descarrilaba “El Irati”, sin mayores consecuencias, el 25 de enero de 1914.

Nada queda actualmente de esta antigua estación, ni del foso que hubo para el pesaje de la mercancía.

En Mendioroz se han podido recoger los testimonios de algunas personas mayores que nos dicen que la estación del ferrocarril se hizo dentro del término de Uroz, a muy pocos metros del término de Mendioroz. Sucedió que desde la estación no se veía la localidad de Uroz, pero sí la de Mendioroz (ambas muy próximas), lo que dio pie a que se empezase a hablar de la “Estación de Mendioroz”. Los vecinos de Uroz, molestos con esta denominación, presentaron sus quejas a la Sociedad “El Irati”, que acabó por asignar el nombre de “Estación de Mendioroz – Uroz”.

LIZOAIN

La Sociedad Ripakoa impulsó en los años noventa del siglo XX la recuperación del antiguo trazado de “El Irati” como vía verde.

URROZ VILLA

Como en tantos otros sitios Urroz acusó con fuerza el proyecto de un ferrocarril que pasase por su término municipal. Aquél proyecto de transporte iba acompañado de una infraestructura constructiva complementaria que había que atender; de allí que varios vecinos de esta localidad vendiesen a la Sociedad algunas casas en ruinas como piedra de derribo. Uno de los edificios más emblemáticos de esta localidad, Torreblanca, fue desmontado piedra a piedra, lo poco que ya de él quedaba, para reutilizar sus piedras en la construcción de un puente para “El Irati”.

En **1908** la prensa local informaba que en el término de Urroz, como en los municipios de las inmediaciones, las obras de construcción de la caja de la vía iban muy rápidas. En septiembre ya estaba prácticamente acabada la caja, con la excepción de algunos pequeños tramos que *“por causas justificadas se aplazó su ejecución”*. A mediados de diciembre se daba a conocer que había quedado terminada ya la construcción de un puente de cemento armado sobre el río Erro (actualmente carretera), a falta tan sólo de ponerle la barandilla, o antepecho. En esos mismos días se sabe que la colocación de los rieles y de las traviesas llegaba ya hasta muy cerca del puente, pero las fuertes lluvias de diciembre había obligado a suspender temporalmente las obras.

VILLAVETA

El último jefe de esta estación fue Joaquín Espelta.

ECAY

“El Irati” nació para dar salida comercial a toda la explotación de madera que se hacía en el Pirineo navarro, fundamentalmente en el bosque del Irati. Para hacer posible este objetivo Domingo Elizondo, con la empresa “El Irati S.A.” se preocupó de hacer en Ecay un aserradero, un gran factoría. Así pues, Ecay era considerado por algunos como el kilómetro 0 de este entramado ferroviario.

Actualmente las instalaciones de aquella factoría, así como las casas de los empleados, se mantienen en pie pero en un estado de ruina total. La alta chimenea es todo un símbolo rodeado de ruinas. Pese a ello, y frente a la desaparición total de la vía, así como de numerosas estaciones y apeaderos, podemos decir, y con razón, que este conjunto de ruinas que hay en Ecay, además de evocarnos la importancia industrial que en esta comarca llegó a tener la empresa “El Irati S.A.”, es el principal vestigio que nos queda de aquella aventura empresarial que hizo posible el ir y venir del tranvía.

Hasta allí llegaba toda la madera, y para recibirla se construyó en el barrio del aserradero una balsa artificial que todavía hoy subsiste. Se dice que los valencianos eran los que venían a bajar la madera por el río hasta Ecay, utilizando las picas otras herramientas que hoy ya nadie emplea. En esta labor cumplía un papel muy importante el embalse de Irabia, que soltaba *aguadas* cuando el cauce del río estaba lleno de troncos listos para viajar.

Los aserraderos se montaron, igual que los hornos de retorta, siguiendo el estilo alemán, y en ellos se obtenían hasta doce mil kilos de carbón vegetal de los troncos de madera no utilizable. En las destilerías y fábricas de productos químicos se aprovechaba todo, hasta el serrín, dando lugar a la acetona, el celuloide, éteres, vinagres, alcohol metílico, alquitrán, creosota y formol. Esta misma fábrica tuvo sus filiales en Alsasua y en Roncal.

Tras el cierre del ferrocarril, ya en octubre de 1961, el Aserradero de Ecay, junto con las fábricas de Alsasua y de Roncal, formaron la empresa “El Irati Forestal”, que cerró definitivamente en 1980 tras un acuerdo firmado por esta sociedad con la Junta del Valle de Aezkoa.

Para darle continuidad a la actividad industrial en Ecay ese mismo año de 1980 se creó una sociedad cooperativa anónima laboral que inicialmente mantuvo el nombre de “El Irati Forestal” para pasar a denominarse después “Carbones y Destilados El Pirineo”. En noviembre de 1991 cerraba para siempre sus puertas esta empresa dando paso al abandono y a la ruina de todas las instalaciones que hoy vemos en el barrio del Aserradero.

ARTOZQUI – EZKAY

En los términos de Artozqui y Ezkay, en **1907**, aprovechando el considerable salto del agua, se levantó una sólida presa de tres metros de base por tres de altura. Simultáneamente algo más de cien obreros trabajaban en abrir un nuevo cauce hasta Ecay.

AOIZ

Domingo Elizondo le dotó a Aoiz de una central eléctrica; se trataba de un salto de agua que permitiese obtener electricidad para el funcionamiento del ferrocarril. Hay

que tener en cuenta que la tensión en el trayecto Sangüesa-Pamplona era de 6000 voltios, reduciéndose a 600 en los tramos urbanos “*como medida de seguridad para peatones y caballerías*”, según declaraba Juan José Martinena Ruiz en una entrevista publicada en 2005 en Diario de Navarra. Como no podía ser de otra manera la localidad de Aoiz reconoció la labor de Domingo Elizondo dedicándole una calle.

Aoiz, por ser la sede de la Sociedad, fue también la base de operaciones durante la construcción del trazado ferroviario. En **1907**, el 9 de abril, el pleno municipal, apoyándose en el acuerdo tomado cuatro días antes por la Junta de Veintena y por los mayores contribuyentes de la localidad, tomo el acuerdo de iniciar la gestión de adquisición de los terrenos por donde había de pasar el tranvía eléctrico; para ello se designó como peritos a Félix Zabalza y a Felipe Oroz. Tan sólo una semana después el pleno daba cuenta de que la tasación de los terrenos ya estaba hecha, y en base a ello se acordaba dirigir una carta a cada propietario afectado solicitándole la cesión del terreno previo pago del importe. Ciertamente la mayoría de los propietarios accedieron gustosos a la cesión de sus terrenos; únicamente Zacarías Astiz manifestó no estar conforme con la tasación de su terreno en el paraje de la Cruz, lo que obligó al Ayuntamiento a renegociar con él la tasación, sin que haya quedado constancia en las actas municipales del resultado de estas negociaciones. Se sabe, igualmente, que ni el señor Conde de Barrot, ni Isaac Vidaurreta (de Pamplona), ni Eduardo Elío, habían contestado en octubre al consistorio a su propuesta de cesión a cambio de dinero, por lo que hubo que buscar una nueva forma de comunicación.

En julio, a la espera del expediente del Ministerio de Fomento, se sabe que había ya almacenadas miles de traviesas en esta localidad, a la espera de que en Altos Hornos de Bilbao se preparasen los raíles. Este mismo año se construye en el término de Aoiz una presa de piedra y cemento, que lleva como refuerzo auxiliar una empalizada de maderos regulares, colocados de modo que dejen pasar el agua, y que vayan inclinando las maderas hacia el cauce, también en construcción, para transportarlas a los depósitos, almacenes, fábricas y estación entre los términos de Aoiz y Ecay. Estos trabajos, hechos por contrata, eran inspeccionados de continuo por Domingo Elizondo quien, a pesar de su fortuna, compartía con gusto con todos los obreros las inclemencias del tiempo, a cambio de la seguridad de que todo se hacía conforme a sus deseos.

A principios de **1908** se promulgó un edicto relativo al proyecto de tranvía eléctrico que estuvo expuesto al público durante veinte días, quedando aprobado una vez pasado ese plazo. En el segundo semestre la revolución en la localidad es total, con un movimiento incesante de obreros, de ingenieros, de curiosos... Se trabajaba en la caja de la vía, en la construcción de la estación, en la instalación de una tubería para la traida de aguas a domicilio. El problema surgió, esporádicamente, cuando la empresa tuvo que despedir temporalmente a 150 obreros por no poder entrar en los terrenos del Marqués de Castellfuerte, que sostenía un pleito con la Sociedad “El Irati”. Esto motivó un pequeño retraso en la construcción del canal hacia Ecay, quedando para la primavera siguiente la casa de máquinas y la central eléctrica.

En la primera semana de octubre de **1909** el Ayuntamiento tomó el acuerdo de medir todos los terrenos ocupados por la vía del tranvía y proceder a pagarlos a sus propietarios. Tan sólo unos meses antes, en febrero, el consistorio de Aoiz debatió sobre dónde instalar la estación, dejando bien claro que era importante emplazarla dentro de la localidad. Así pues, en un principio se decidió que el mejor lugar era el jardín de la Casa Aquerreeta, propiedad de Fausto Elid, invitándosele al mencionado propietario a que lo vendiese al Ayuntamiento para que este lo ofreciese a la sociedad promotora del ferrocarril.

Lo cierto es que aquella gestión se prolongó más de lo previsto, y finalmente el acuerdo entre ambas partes no llegó a alcanzarse. Es así como vemos en marzo de **1910** que el Ayuntamiento se pone en contacto con Florencio Murillo para comprarle el

denominado campo de la Cruz, de cinco robadas según el catastro –y de seis según el dueño-, para instalar en él la estación. Se le pagó al vecino de Aoiz por aquella finca la cantidad de 2000 pesetas, y se le dio también otra finca de 320 metros cuadrados junto al cementerio viejo. El canje de terrenos lo hizo el Ayuntamiento, mientras que la compra del terreno la hizo directamente Domingo Elizondo.

El ferrocarril “El Irati” se despidió para siempre de Aoiz a las 6 de la tarde del 31 de diciembre de **1955**. Entre los viajeros que allí se montaron estaba José Luis Itoiz, de Aoiz, y también el farmacéutico Tomás Amichis, también de Aoiz, quien tuvo el detalle este último de comprar el último billete expedido en esa estación.

Y si Tomás Amichis fue el último en comprar un billete en Aoiz, podemos decir también que el último Jefe de Estación de esta localidad fue Vicente Madurga, que desempeñó su cargo desde octubre de 1941 hasta ese 31 de diciembre de 1955.

El fotógrafo Latasa se preocupó de inmortalizar en repetidas ocasiones la presencia de “El Irati” en Aoiz. Se ocupó también de recoger y difundir su historia en esta localidad publicando algunas crónicas en Diario de Navarra. Entre los datos recogidos nos hablaba de Mariano Arrondo, propietario de un carro tirado con una mula, que se encargaba de distribuir las mercancías que llegaban en el tren, desde la estación a todos los comercios.

El 2 de enero de **1956**, exactamente dos días después de aquél último viaje, la brigada que se encargaba del mantenimiento del tren comenzó a levantar las vías, finalizando esta tarea el día 12 de octubre.

AYANZ

Se tiene noticia de que en el año **1907**, en la segunda quincena del mes de julio, se trasladaron a Ayanz los ingenieros de la obra, acompañados del también ingeniero don Alfonso Gaztelu, que representaba al Marqués de Vessolla, propietario de ese señorío, con el fin de dictaminar sobre el terreno cual debía de ser el trazado exacto de la vía. Ambas partes sostenían hasta entonces opiniones opuestas sobre la repercusión que el trazado de la vía iba a tener a su paso por esta propiedad. Al final se solucionó todo cediendo todos un poco en sus posicionamientos. Así pues el trazado de la vía se modificaba ligeramente obligándole a hacer un poco de curva, haciéndose también un alcantarillado para el desagüe del río en tiempo de crecida.

ARTIEDA

A principios de octubre de **1906** se tiene conocimiento de que Domingo Elizondo se trasladó personalmente a Artieda para analizar la conveniencia o no de levantar algún puente ante la futura construcción del trazado del tranvía, o si era preferible horadar la roca para que pasase por debajo de un despeñadero, a la orilla del río. Finalmente en las proximidades de Artajo y de Artieda se optó por hacer algunos puentes, a cargo del contratista Melchor Sanmartín, que se construyeron durante el año **1909**.

Se mantiene en pie en Artieda la antigua estación, y junto a ella queda perfectamente visible lo que fue la caja de las vías.

RÍPODAS

La infraestructura para hacer posible el trazado que se pretendía para “El Irati” hizo necesario construir un puente en Rípodas. Se trata de un puente de cemento

armado, con seis pontones, sobre el que hoy discurre la NA-150. Sin embargo, el pseudoviaducto de Rípodas se hizo con materiales innobles (ladrillo caravista, tierra, etc.).

Las obras de construcción de la caja de la vía, en **1908**, tuvieron un discreto eco en los medios de comunicación; por ellos se sabe que a finales de septiembre se apilaban en la localidad grandes cantidades de traviesas que habían sido traídas de Irurozqui, *“y por toda la línea se ven rieles en disposición de ser colocados”*, escribía el 2 de octubre el corresponsal en Rípodas de “Diario de Navarra”.

A día de hoy todavía se puede ver en las afueras del pueblo, junto al desvío a San Vicente, la casa del guardabarreras, transformada en vivienda de fin de semana.

Rípodas tuvo su apeadero. La vía seguía el trazado de la carretera actual.

En un reportaje que sobre este tren publicó “Diario de Navarra” en diciembre de 2005 el periodista indicaba que *“algunos vecinos de Rípodas aún tienen grabado el sonido de ‘el tuto’, la bocina que llamaba al trabajo a los empleados de El Aserradero, que se oía en la localidad según como soplase el viento”*.

LUMBIER

Era el año **1896**, concretamente en junio, cuando el ayuntamiento de Lumbier recibía un informe de la ponencia de Diputación en la que se les exponía una relación de municipios afectados por un hipotético proyecto de ferrocarril, de una línea ferroviaria que uniría Pamplona con Sangüesa. Se convocaba a todos los ayuntamientos a enviar una comisión municipal a una reunión en Aoiz en la que se iba a tratar el asunto. Lumbier envió a esta reunión a Félix Urrizburu, Torres, y Clemente Mauleón, con el encargo municipal de no aceptar el trazado diseñado, pues la situación económica del municipio no estaba para tirar cohetes. Quedó todo provisionalmente paralizado.

Una comisión de la empresa Electra Aoiz, encabezada por Francisco Elizondo y Vicente Díaz, se reúne en **1905** con el Ayuntamiento de Lumbier para presentarles el proyecto de ferrocarril entre Sangüesa y Pamplona, que habría de pasar por la localidad de Lumbier. Los comisionados, tras conocer el respaldo al proyecto por parte del consistorio lumbierino, solicitaron de ese ayuntamiento la cesión de los terrenos sobre los que tendría que colocarse la vía.

Fue necesario horadar la foz de Lumbier en la margen izquierda del río para que pudiese pasar el ferrocarril. Para ello se hicieron dos túneles de 166’65 y 206 metros. Fue este, sin duda, el trabajo más costoso de toda la obra del trazado, siendo en **1908** cuando se hicieron la mayor parte de los trabajos. En septiembre de ese año se informaba que la explanación del terreno del interior de la foz ya estaba acabada, y que se esperaba que en cualquier momento el primer túnel estuviese totalmente perforado. En el verano se habían iniciado los trabajos del segundo de los túneles desde el lado de Lumbier, y a primeros de septiembre se comenzó a perforar el segundo túnel desde el lado de Liédena. No hay que olvidar que este túnel se hizo aprovechando otro pequeño túnel construido anteriormente y que servía para canalizar agua destinada a hacer funcionar la potente turbina de la entonces denominada “Electro-motriz del Puente de Jesús”.

En cualquier caso en la foz se trabajó durante meses día y noche, sin parar, utilizándose abundante dinamita. El contratista de este tramo concreto de la obra era el bilbaino José Patarrieta, quien se trajo desde Bilbao a sus propios obreros, todos ellos mineros de profesión. Fue esta una medida, la de traer mineros, que tenía como objeto reducir el riesgo de accidentes laborales, pues el trabajo con dinamita requería una cualificación especial.

El pleno municipal reunido en sesión el 28 de mayo de **1910** planteó la posibilidad de ceder las tierras comunales de Olaz a los propietarios de las fincas ocupadas por el trazado del ferrocarril. La Diputación se niega a esto *“porque es perjudicial y peligroso para ese monte de utilidad pública la cesión del terreno de Olaz, por lo que deben proponerse nuevas bases para las indemnizaciones de los propietarios de las fincas expropiadas”*. Frente a esta postura de Diputación el alcalde lumbierino Clemente Mauleón tomó la decisión de abonar las indemnizaciones fijadas por la expropiación de los terrenos más un 5% en concepto de los perjuicios sufridos.

En septiembre de ese año se reunió la Junta de Veintena y los principales contribuyentes de la localidad para concretar los medios extintivos de las indemnizaciones, entre los que estuvo la venta en pública subasta de dos fincas comunales, una en el paraje de la Rieca y la otra cerca del puente de la Ida.

Tras la inauguración del ferrocarril en 1911, aparentemente beneficioso e idílico para todos, no faltan en algunos puntos ligeras inconformidades; fue precisamente el caso de Lumbier, quien en **1912** manifestó públicamente su desacuerdo con las actuaciones de la sociedad gestora de “El Irati” al intentar el consistorio lumbierino instalar la estación de viajeros cerca de la fábrica de harinas. Además había cedido la explotación de la piedra de la Foz confiando en que, a cambio, iba a conseguir la construcción de la segunda estación que en dicho lugar había prometido “El Irati”; el incumplimiento de lo prometido hizo que el ayuntamiento de Lumbier pretendiese que la empresa ferroviaria abonase las indemnizaciones derivadas de la expropiación, negándose además a la continuación de la utilización de la cantera existente en la Foz.

En **1915** asistimos a una nueva queja. La corporación municipal lumbierina se quejó ante el administrador de Correos de Pamplona en el mes de septiembre pidiendo la reanudación del servicio de transporte de correo por la mañana y por la tarde, pues entendían que carecía de lógica que si el ferrocarril hacía dos viajes diarios, sólo en uno de ellos se transportase correspondencia.

El 4 de marzo de **1916** hubo en Navarra un fuerte temporal de nieve; si bien, el la comarca de Sangüesa-Aoiz se redujo todo a un fuerte viento huracanado que derribó una veintena de postes del telégrafo y del tendido eléctrico forzando la suspensión momentánea de los servicios de “El Irati”. La compañía tuvo que recurrir ese día a utilizar las locomotoras de vapor que tenía en previsión de cortes de fluido eléctrico. Una de estas locomotoras tuvo que acudir a la Foz de Lumbier a rescatar el tren que se había quedado detenido en el interior de la foz. Ese mismo mes el gerente de “El Irati” postula 20 toneladas de piedra de la cantera situada en la subida a la Llana con el objetivo de destinarlas a las obras de defensa del puente del ferrocarril, que tras el temporal anterior había dejado bien claro que necesitaba urgentemente una protección adecuada ante futuras crecidas del río; accedió a ello el Ayuntamiento de Lumbier.

Dentro de ese tira y afloja, o de ese pulso que año tras año mantenían los munícipes lumbierinos con la empresa explotadora de “El Irati” hay que situar el requerimiento en **1917** a la empresa ferroviaria del canon por la piedra aprovechada de la Foz. El consejo del ente social tomó el acuerdo ante este requerimiento de abonar, en concepto de indemnización, la cantidad anual de 100 pesetas, pero no con efectos retroactivos desde el 29 de abril de 1911, sino desde abril de 1913, argumentando para ello que la concesión inicial se hizo de manera incondicional y de forma gratuita, mientras que fue a partir de abril de 1913 cuando se obligó al pago; es así como las arcas del ayuntamiento se vieron incrementadas en 600 pesetas

Diez años más tarde, en **1927**, tal y como nos lo recuerda Eusebio Rebolé en su libro “Lumbier – Ilunberri. 1800-1928”, la condonación por parte del Consejo Foral Administrativo de Navarra de la cantidad de 713.933 pesetas a la Sociedad “El Irati”, trajo consigo la protesta del ayuntamiento de Lumbier, quien estimaba que nunca se

debía de haber tomado tal decisión sino respetar los compromisos pactados por Diputación y “El Irati”, tanto más si se tenía en cuenta la situación de bonanza económica que estaba viviendo la empresa ferroviaria y la precaria situación que estaba viviendo Navarra. Además de ello, y ante la invitación de Diputación dirigida a todos los pueblos afectados por el trazado del ferrocarril para que presentasen las estimaciones oportunas a cuenta de esta condonación el consistorio lumbierino respondió *“que la invitación debe hacerse a todos los ayuntamientos de Navarra y a sus habitantes en general, porque las pesetas concedidas y la condonación afecta a todos los contribuyentes de Navarra”*. Sobra decir que como esto era inviable, el ayuntamiento optó por una petición mucho más práctica y accesible como lo era la reducción a la mitad del importe de los billetes para los niños, tal y como se hacía ya en otras líneas de ferrocarriles, y en convertir en mixtos los trenes de mercancías; y ya, puestos a pedir, no se perdió la ocasión para reclamar que en las ferias de mayo los precios de los billetes se redujesen a la mitad, y que se mantuviesen en la estación de Lumbier los billetes para Pamplona de ida y vuelta, como hasta ese momento se venía haciendo, con el mantenimiento de las tarifas de mercancías como en el resto de los ferrocarriles españoles.

Después de varias décadas sin “El Irati”, el Ayuntamiento de Lumbier, a cuyo frente estaba José Andrés Burguete, tomó la iniciativa de liderar un proyecto de recuperación del antiguo trazado como vía verde de uso turístico y deportivo. En **1994** encargaron a cuatro arquitectos (Danie´Fernández, Vicente Vitoria, Sigifredo Martín y Víctor Honorario), una urbanista (Lidia Biurrun) y una bióloga (Luisa Arana), la realización de un informe inicial que permitiese activar posteriormente la puesta en marcha de un Plan de Incidencia Supramunicipal. Este informe fue presentado públicamente el 18 de abril de **1995**. Y en septiembre de ese mismo año se activó la redacción de un Plan de Incidencia Supramunicipal por parte de técnicos del Gobierno de Navarra y de un equipo de arquitectos designado por el Ayuntamiento de Lumbier.

En el transcurso de las encuestas etnográficas realizadas en **2007** en los valles del Pirineo navarro, el transportista Trinidad Hualde Recalde, de Ezcaroz, destacaba la importancia de la estación de ferrocarril de Lumbier: *“la estación estaba junto a la casa del capataz de caminos, en el mismo sitio en el que hoy está la residencia de ancianos”*. Recordaba el entrevistado que hasta esa estación bajaba él los cargamentos de madera de la Serrería Sirón, creada hacia 1948 ó 1949 *“algo más arriba de Izalzu; era de tres socios: Arcelus, Azcona, y Cormenzana; y en 1953 ó 1954 se bajó esta serrería a Ochagavía. Desde allí bajábamos la madera en camiones hasta la estación de Lumbier; la madera buena se destinaba para muebles, y la madera mala para traviesas”*.

LIÉDENA

La instalación de una vía ferroviaria para que circulase el tren posiblemente al municipio que más le cambió la vida fue a Liédena. No hay que olvidar que los valles del Pirineo navarro (Salazar y Roncal) únicamente podían comunicarse con Pamplona a través de los puertos de Las Coronas y de Iso. El valle de Roncal sí que tenía un servicio de transporte de viajeros, que eran las compañías “La Roncalesa” y “El Progreso Roncalés”, pero estos vehículos tan sólo llegaban hasta Liédena, pues allí, con la barrera del río, finalizaba la carretera.

Para cruzar el río Irati y poder utilizar la carretera que unía Liédena con Pamplona, lo que había era una barca, que hacía el servicio de transporte de orilla a orilla.

La adecuación de una vía ferroviaria hasta Sangüesa trajo consigo, obligadamente, la construcción de un puente de piedra para salvar el cauce del Irati.

Este puente fue inaugurado el 24 de enero de **1908**. Las pruebas, estática y dinámica, efectuadas bajo la inspección de los señores Lagarde, Arteche y Zozaya, funcionarios de la Diputación Foral, dieron magnífico resultado, pues –según informaba la prensa provincial- *“en una experiencia marcó la flecha un milímetro y siete décimas de milímetro, y en la segunda menos de un milímetro”*.

Aquel viernes, 24 de enero, cerca del mediodía, se verificó la inauguración oficial con asistencia de los diputados forales don Manuel Larraya, don Lorenzo Oroz, y don Máximo Goizueta, del alcalde de la villa, don Nicanor Pérez de Obanos, del ingeniero autor del proyecto señor Colás, del ingeniero director de las obras señor Ballier, y de otras muchas personas de Pamplona, Liédena, y de las poblaciones próximas.

El párroco del pueblo don José María Rada, auxiliado por el coadjutor don Hermenegildo Oyaga y de los señores párrocos de Arboniés y Javier, bendijo el puente con las formalidades y oraciones de ritual.

El alcalde señor Pérez de Obanos, declaró abierto el paso público por el puente, que tiene dos arcos de treinta metros de luz cada uno. Este puente reemplazaba a partir de ese día a la antigua y famosa barca.

Después, celebróse en casa del alcalde *“un suculento y animadísimo banquete en el que se derrochó el Champagne y que fue galantemente servido por las bellas señoritas Pérez de Obanos (de Liédena), Zabaleta (de Aibar) y Fuentes (de Pamplona)”*.

En el verano de ese mismo año dieron comienzo los trabajos de explanación del terreno. A primeros de septiembre se iniciaba desde el lado de Liédena la horadación del tunel más próximo de la foz.

Fue en esos días cuando Domingo Elizondo tuvo que acudir personalmente a Liédena a solventar el problema que le había surgido por el hecho de que dos propietarios de esta localidad se habían negado a ceder sus fincas a la Sociedad “El Irati”. La negociación fue rápida, y favorable a los intereses del tranvía.

SANGÜESA

Francisco Elizondo y Vicente Díaz, comisionados de la empresa Electra Aoiz, se reúnen en **1905** con el Ayuntamiento de Sangüesa y con los principales propietarios de la localidad para presentarles el proyecto de construcción de un ferrocarril que uniese las localidades de Sangüesa con Pamplona, a través de Lumbier, Aoiz y Huarte. Sangüesa dio su respaldo a este proyecto entendiéndolo que era perfectamente viable, y aprovechó para solicitar una “mínima ayuda” del resto de localidades por las que había de pasar el tranvía para que no hubiese dificultades.

Poco después, en abril de **1906**, la Sociedad “Electra – Aoiz” comunica al consistorio sangüesino que desiste del proyecto a causa de un grave suceso acaecido en el valle de Salazar. Si bien, tan sólo unos meses después, el Ayuntamiento de Sangüesa recibe una nueva comunicación de la mencionada sociedad, fechada en 4 de octubre, en la que se le informa que se ha firmado un convenio entre la Sociedad “Electra – Aoiz” y el Valle de Salazar para la explotación forestal del Irati, y que en consecuencia se retomaba el proyecto de tranvía. En esa comunicación se le insta al Ayuntamiento a ratificar su apoyo y a colaborar con los técnicos que empezaban ya a hacer los estudios del terreno.

El 9 de octubre se reúne el Ayuntamiento de Sangüesa con los principales propietarios de la localidad en sesión extraordinaria y ratifican su apoyo al proyecto de construcción de un tranvía eléctrico.

Llegado el año **1908**, en la sesión municipal celebrada el 11 de diciembre se hacía referencia a la instancia dirigida por Lorenzo Oroz al Ayuntamiento de Sangüesa

en la que manifestaba 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”*. Ante esto, el Ayuntamiento de Sangüesa, consciente de que el terreno mayor era el que había de ocupar la estación, le contestó al señor 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”*.

En el transcurso de la sesión de la Junta Reglamentaria de la Caja Rural y Sindicato Agrícola de Sangüesa celebrada en esa ciudad el 28 de febrero de **1909**, se acordó solicitar al Ayuntamiento, a la Diputación, y a la Sociedad “El Irati”, que pongan la estación del ferrocarril en la ciudad, concretamente *“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”*; se referían al campo llamado entonces “del toro” y que en la actualidad está ubicado dentro del edificio popularmente conocido como el Colegio de la Inmaculada, hoy Instituto. Se desconocen las causas pero lo cierto es que la estación no se hizo allí, seguramente por evitar la construcción de un nuevo puente, sino que se hizo donde están el actual parque de bomberos y el grupo de viviendas de empleados de la Diputación, sobre los terrenos en los que en otro tiempo estuvo la iglesia románica de San Andrés, desaparecida en la famosa y trágica riada de 1787.

Finalmente, sería en el mes de diciembre de este año cuando la Sociedad “El Irati” remitía al Ayuntamiento de Sangüesa el plano de los terrenos que era necesario ocupar para instalar la estación del ferrocarril, lo que permitió a ese consistorio iniciar los trámites de expropiación e indemnización de los terrenos. Sirva como ejemplo que al vecino Cecilio Artozqui se le indemnizó en **1910** con la cantidad de 645 pesetas

En **1911** había verdadera expectación por ver llegar al tranvía a la estación de Sangüesa. Esto sucedía el 23 de abril minutos antes de las 10 de la mañana. Días después se hacía la inauguración oficial, con la presencia de las autoridades. Y para ello el alcalde, Javier Indurain, promulgó el día 29 de abril un bando instando a los vecinos a *“guardar el mayor orden y compostura”* durante los festejos, así como a poner colgaduras en los balcones para recibir a las autoridades. El día anterior, 28 de abril, Miguel Ancil presentaba una instancia solicitando el salón de la Casa Consistorial para organizar en él un baile con motivo de la inauguración del ferrocarril; el salón se le concedió, pero antes se preocupó el Ayuntamiento de poner más luz.

Los festejos de la inauguración se celebraron los días 29 y 30 de abril. Ese mismo día 29 el alcalde Javier Indurain hacía público un bando instando a la población a que tuviesen limpias sus calles, recogiesen sus basuras, y pusiesen colgaduras en los balcones, pues al día siguiente, día 30, a las once y media de la mañana las autoridades locales recibirían a las provinciales, que acudían invitadas a la inauguración del ferrocarril. Como dato curioso diremos que la Industrial Sangüesina pasó una factura al Ayuntamiento *“que asciende a la suma de 97 pesetas y 25 céntimos, por alumbrado extraordinario con motivo de la inauguración del ferrocarril eléctrico (...), y también 10 pesetas por romper un globo”*. Otra factura, por un importe de 30 pesetas, nos refleja que ese importe corresponde a los trabajos *“de pintado de rótulos, escudos y decorados de la calle y sala para la fiesta del día de la inauguración del tranvía”*. Las cuatro docenas de cohetes que se emplearon en el acto de recibimiento del tren y de las autoridades, el 30 de abril, costaron 8 pesetas.

Al margen del banquete oficial, cuyas cuentas supusieron más de un quebradero de cabeza, hubo el día que se celebró la inauguración, otro banquete que pasó desapercibido, celebrado en el Colegio de Santiago (¿), en el que en torno a la mesa se reunieron los alguaciles, serenos y empleados del tranvía.

Se da la circunstancia de que aquél año la ciudad de Sangüesa vivía nivel municipal unas circunstancias muy especiales, todo ello debido a las diferencias políticas entre los carlistas y los liberales, o entre los “blancos” y los “negros”, que era como se les denominaba a nivel popular a ambos bandos. Los carlistas eran mayoría en el Ayuntamiento de esta ciudad, mientras que el gobierno de la nación estaba en manos de los liberales, lo que se traducía en que en Navarra había un Gobernador Civil liberal; así pues, y como consecuencia de una serie de riñas, conflictos, cruces de cartas en los periódicos, y otras menudencias, el Gobernador Civil destituyó en Sangüesa al consistorio de mayoría carlista acusándolo de “denegación de auxilio”, permitiendo así el acceso al consistorio sangüesino de un grupo de personas liberales, y anticarlistas, al frente de los cuales, y como alcalde, se nombró a don Javier Indurain. Esta situación duró nueve meses, hasta que el Ayuntamiento en el “exilio” fue repuesto en sus cargos por orden judicial.

Esta anómala situación hizo que el Ayuntamiento exiliado dirigiese una carta a Domingo Elizondo, días antes de la inauguración explicándole qué es lo que sucedía y exponiéndole las causas por las que ellos no estarían en el banquete de homenaje que el Ayuntamiento oficial había preparado para homenajear a Domingo Elizondo.

Pasados los meses, en cuanto el consistorio de mayoría carlista recuperó sus puestos, y a cuyo frente estaba el alcalde don Eugenio Samitier, lo primero que hizo en su primera sesión municipal del 3 de noviembre de 1911 fue expresar su reconocimiento a la labor de Domingo Elizondo Cajen y a la de Lorenzo Oroz Urniza, tomando el acuerdo de nombrarle a este último “Hijo Adoptivo de Sangüesa” en reconocimiento a su mediación en la Diputación Foral de Navarra que permitió que “El Irati” viajase hasta Sangüesa, y no solamente hasta Aoiz como inicialmente estaba previsto. Conviene recordar aquí que Lorenzo Oroz era sobrino de sor Juana Urniza, natural de Sada y fundadora, en 1884, del Convento de las Comendadoras, o *monjicas de San Nicolás*; que llegó a ser Diputado Foral y Vicepresidente de la Diputación Foral de Navarra desde 1919 hasta 1923; anteriormente había sido secretario del Ayuntamiento de Sangüesa.

Dentro del capítulo de empleados hay que destacar que el 9 de septiembre de **1930** la empresa “El Irati, S.A.” nombraba Jefe de Estación a Paulino Sevillano Sierra, empleado hasta entonces en Villava, a quien se le asignó un sueldo mensual de 3.600 pesetas.

La desgracia quiso que en el año **1942** un incendio en las cocheras de Sangüesa acabase con una de las dos locomotoras a vapor que tenía “El Irati” para atender el servicio cuando faltase la luz eléctrica.

El 31 de diciembre de **1955** Javier Beúnza Arboniés, sangüesino de 28 años, tuvo el capricho de comprar en la estación de Sangüesa el último billete de “El Irati”; le costó 2'65 pesetas, y llevaba el número 8188. Un grupo de amigos suyos, y él, conscientes de que ese era el último viaje, se montaron en el ferrocarril para vivir ese momento histórico. Era un día frío, se escapaban briznas de nieve. Allí, el jefe de estación hacía sonar por última vez la campana. Viajaron hasta la estación de Lumbier en medio de un ambiente festivo, entonando la canción de moda en esos años: “el chachachá del tren”; con una máquina de fotos immortalizaron los pormenores de ese viaje.

Los últimos empleados de la estación de Sangüesa fueron los hermanos Jorge y Andrés Moriones Ozcoidi.

En el momento de hacer este trabajo, año 2006, el único vestigio de “El Irati” que quedaba en Sangüesa, además del buen archivo particular que sobre este tren conserva Javier Beúnza Arboniés, son las antiguas cocheras.