



**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

LAS MÁQUINAS

Como ya ha quedado dicho en otro apartado la maquinaria inicial fue muy pesada. Se empezó con dos locomotoras, una de 12 toneladas, y la otra de 34 toneladas. La de 12 toneladas, que desapareció quemada en el año 1941, parece que antes de tirar de los vagones de “El Irati” se empleó en las obras de construcción del fuerte de San Cristóbal.

El material remolcado por estas dos locomotoras era 2 coches-jardinera, 8 coches-remolque, 4 furgones, 34 vagones cerrados de mercancías, y 38 vagones abiertos para carga; era en estos últimos en donde se le daba salida a todas las producciones del complejo industrial de Aoiz-Ecay.

En el año 1984, atendiendo a un formulario presentado por Juan José Martinena Ruiz, Javier Beúnza se puso en contacto con tres antiguos empleados de la estación de “El Irati” en Sangüesa. Se trataba de Jorge Ozcoidi (ex jefe de estación), de su hermano Andrés Ozcoidi, y de Jesús Sánchez “El Vicario”. Con ellos tres obtuvo varios datos técnicos de interés sobre los modelos de vagones que empleaba el ferrocarril.

Así pues se sabe, a través de esta entrevista, que existían unos vagones llamados M (vagón de mercancías con borde bajo), de los cuales había dos con frenos MF; que existían dos vagones para cargar maderas, o troncos, que a veces los troncos tenían más de 11 metros de longitud, y que se ponían de un Q a otro Q, y que los troncos se ponían sobre unos dispositivos giratorios para facilitar las curvas a los vagones. Se supo también que los UF (vagón de mercancías con borde alto) y los U se empleaban para cargar maderas, tablas, remolacha, arena, etc. Y que los M eran para llevar cubas (tenían los bordes bajos y eran muy parecidos a los HF).

Existían también dentro del parque móvil de “El Irati” vagones de tipo H (que eran vagones plataforma), vagones de tipo R (vagón de mercancías cerrado), vagones de tipo DF (furgón cerrado), vagones de tipo RF (vagón de mercancías cerrado, con cabina para guardafreno), vagones de tipo remolque (remolque para viajeros, de dos ejes), vagones de tipo remolque pequeño (similares al anterior pero de tamaño más reducido), y vagones de tipo jardinera (remolque para viajeros, de cuatro ejes).

Cuando en 1911 se puso en marcha este ferrocarril, “El Irati” contaba entonces con una vagoneta llamada “la Vascongada” que servía para hacer maniobras. Los remolques que tenía entonces eran 2 coches-jardinera, 8 coches-remolque para viajeros, 4 furgones, y un total de 72 vagones de mercancías y para carga; que circulaban todos ellos por una vía *estrecha*, es decir, con una vía que tenía un metro de separación entre los raíles.

El propio Martinena, en un reportaje publicado el 31 de diciembre de 1995 en “Diario de Navarra”, recordaba que los vagones para transportar madera no habían conocido en más de medio siglo el mínimo signo de modernización y *“presentaban un aspecto deslucido y desvencijado”*. En ese mismo reportaje nos hablaba de aquél triste día 31 de diciembre de 1955, cuando tras el último viaje, se quedó en la estación de Pamplona, sobre la vía, el coche automotor y los coches remolques, descansando para siempre, hasta que una máquina de vapor de alta chimenea, la “Vascongada”, se ocupó de alinear a todos los vagones en una de las vías centrales.

De los coches automotores no hay muchos datos; tan sólo que su potencia era de unos 75 CV.

En lo que respecta a los vagones del transporte de viajeros podemos decir que los asientos eran de clase “única”; eso sí, los asientos eran de madera y con respaldo giratorio.