

El problema ferroviario: el levantamiento del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa

FERNANDO SANTAMARÍA RECARTE

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa forma parte del importante impulso ferroviario en que se ve inmersa Navarra a principios del siglo XX. Perteneciente a la Sociedad El Irati desde 1911, ha sido objeto recientemente de un estudio todavía no publicado. Sin embargo, he creído necesario hacer una serie de reflexiones sobre un tema, creo que importante y muy poco conocido: el proceso de levantamiento del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa.

La principal fuente de investigación que he utilizado en la comunicación ha estado constituida por los documentos de la empresa gestora de la explotación: La Sociedad Anónima Irati.

El archivo de dicha empresa, o lo que queda de él, se encuentra en las instalaciones de la empresa Iberduero en Pamplona. Los documentos en los que se basa la presente comunicación se encontraban en una serie de carpetas en total desorden y abandono. Ha sido necesario realizar en primer lugar una ardua tarea de ordenación y catalogación de la documentación encontrada.

Es necesario destacar la importancia que tiene en la documentación ciertos informes, calificados por la misma sociedad empresarial como confidenciales, y el análisis de la correspondencia cruzada entre los miembros de las diferentes juntas rectoras de la empresa.

Este importante paquete de documentos forma lo que podríamos llamar el cuerpo de la investigación. Sin embargo, no ha sido esta la única fuente consultada. Diversas fuentes de carácter impreso han sido también objeto de estudio; sobre todo la Hemeroteca y la Biblioteca del Archivo General de Navarra y la Biblioteca General de la Diputación de Navarra.

También fuentes periodísticas (*El Diario de Navarra*, *el Pueblo Navarro*, *La Vanguardia*...) han sido objeto de consulta. Me permitían contrastar las aportaciones que conseguía de los documentos oficiales de la empresa con su reflejo en los periódicos del momento, y observar las posibles repercusiones sociales que, conforme se iban desarrollando los acontecimientos, se sucedían.

En las bibliotecas consultadas, tanto la del Archivo General de Navarra como en la Biblioteca General de Navarra, he encontrado toda una serie de memoriales referentes a las situaciones en que se encontraban los ferrocarriles navarros que me han permitido situarme en el marco adecuado para la perfecta comprensión del tema de estudio.

Por último, no debo dejar sin mencionar las fuentes de carácter oficial como son el Boletín Oficial y la Gaceta de Madrid, que me han facultado para conocer las disposiciones legales referentes a ferrocarriles y, en concreto, las que afectan al Pamplona-Aoiz-Sangüesa: Decreto de Concesión, Ley de Modificación de 21 de abril de 1949, Decreto de Levante.

GÉNESIS Y DESARROLLO DEL FERROCARRIL IRATI

El ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa nace, al igual que otros de similares características, cuando los de vía ancha ¹ dejan de tener buenas perspectivas de negocios.

A partir de 1865 se producen los primeros intentos por introducir los ferrocarriles de vía estrecha en los mercados de transportes nacionales. Los informes de la comisión formada al efecto aconsejaban «por motivos puramente económicos, que se admitiesen curvas más cerradas y mayor inclinación en las rampas y pendientes» ². Sin embargo, será necesario esperar bastante tiempo hasta que se dictase una ley especial que tratase el desarrollo de los ferrocarriles de vía estrecha. El 30 de junio de 1904 verá la luz la llamada Ley de Ferrocarriles Secundarios ³, aunque posteriormente fuera sometida a importantes modificaciones que dieron lugar al nacimiento de diversas leyes especiales para los Secundarios (ley de 30 de agosto de 1907, ley de 26 de marzo de 1908, ley de Complementarios de 1912...).

La mayoría de los ferrocarriles de vía estrecha tuvieron su origen a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. El ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa no fue una excepción en ello. La empresa concesionaria de la explotación fue la Sociedad Electra-Aoiz que fue absorbida en 1911 por la Sociedad El Irati, a la que quedó definitivamente vinculada.

El Irati se constituyó como sociedad empresarial el 6 de noviembre de 1907, según consta en la escritura otorgada en Aoiz ante el notario don Felipe Flórez y Flórez. No viene al caso hablar aquí de la citada empresa, baste con saber que en artículo primero de sus estatutos se dice: «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...» ⁴.

El ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa tiene su origen en la Real Orden de 20 de junio de 1908, confirmada, previa aprobación de las Cortes, por otra de 27 de julio de 1908, publicada en la Gaceta de Madrid el 30 de julio del mismo año.

Se otorgó a la Sociedad Anónima Electra-Aoiz, como ferrocarril secundario, la explotación desde la estación del Norte, en Pamplona, hasta Sangüesa. El ferrocarril se concedía sin garantía de interés ni subvención por parte del Estado, que le fue concedida por la Diputación de Navarra ⁵. El tiempo de concesión de la explotación se elevaba a 99 años, pasados los cuales el ferrocarril revertiría al Estado.

Las obras de construcción transcurrieron con bastante rapidez ya que el terreno era bastante favorable. Se aprovecharon las cuencas prepirenaicas que se forman entre Pamplona, Aoiz y Lumbier. Las mayores dificultades se encontraron en el tramo Pamplona-Huarte, debido a sus pronunciadas pendientes, y en el paso de la Foz de

1. Vía ancha, o ancho normal en España es 1,67 metros; mientras que el normal de Europa es 1,45 metros.

2. WAIS, FRANCISCO, «Historia de los Ferrocarriles Españoles», volumen II, p. 81.

3. Gaceta de Madrid del 2 de agosto de 1904.

4. Archivo de El Irati, artículo 1º de los Estatutos.

5. Se subvencionó con 10.000 ptas. por km. sobre carretera ya construída, y con 12.500 ptas. por km. sobre explanación propia. Se contraía la obligación de reintegrar este dinero a plazos a partir de los 15 años de la explotación. La subvención total fue de 713.933,75 pts.

Lumbier, que se logró salvar mediante un tunel de entrada de 168 m. y otro de salida de 206 m.

La adquisición de las dos partidas más importantes de material, los carriles y el materil móvil, fueron adjudicadas a Altos Hornos de Vizcaya y a un consorcio hispano-alemán respectivamente... Una empresa española y otra en la que había una importante participación española. Es necesario destacar que en este principio de siglo asistimos al fortalecimiento de las industrias vascas y catalanas (recordemos que en 1902 se crea AHV). El desarrollo de la industria siderúrgica se vio muy favorecido en España, sobre todo en los dos polos industriales ya mencionados, debido «...a que la introducción de nuevos derechos arancelarios acompañada de la depreciación de la peseta elevó los precios de los carriles importados...»⁶.

Por fin, el 23 de abril de 1911 se procedió a la inauguración de la línea con una longitud de 53 km., además de un ramal desde la estación de Villaveta hasta la de Aoiz de 3 km. de longitud.

CRISIS DEL FERROCARRIL

La situación de la explotación hacia 1945-1950 definía con claridad cual era la situación económica del ferrocarril y del probable fin a que estaba abocado. El siguiente cuadro nos muestra una relación del número de viajeros y mercancías transportadas y de los ingresos obtenidos por los mismos.

CUADRO 1. Balances económicos de la explotación

		1916-1920	1931-1935	1941-1945	1951
Viajeros	Número	101.175	145.485	243.154	114.580
	Pesetas	250.478	168.555	569.198	480.920
Mercancías	Toneladas	48.844	52.784	46.144	47.115
	Pesetas	375.657	405.276	736.453	1.852.638

Fuente: Archivo de la Sociedad Irati.

Destaca en este cuadro el importante aumento del número de viajeros que se da en el quinquenio 1941-1945, pasando de 145.485 pasajeros transportados en el quinquenio 1931-1935 a 243.154 viajeros para dicho quinquenio. La explicación a este importante aumento radica en la existencia de restricciones en el consumo de carburantes que afectaba de manera muy especial a las líneas de autobuses, este hecho facilitó la absorción por parte del ferrocarril de casi todo el tráfico de viajeros de la zona.

A partir de 1946, en que vuelve a normalizarse el suministro de carburantes, decrece espectacularmente el tráfico de viajeros, y así, en 1951, se alcanza la cifra de 114.580 viajeros, cifra muy parecida al promedio de viajeros para el quinquenio de 1916-1920. En este momento el ferrocarril se encontraba inmerso en una gran crisis de la que ya no estaría en condiciones de salir.

El transporte de mercancías sufre un proceso parecido. El volumen de productos transportados apenas varía en los 35 años que distan entre los períodos extremos analizados. De 48.844 Tn. de mercancías transportadas de promedio anual durante el quinquenio 1916-1920 se pasa a 47.115 Tn. en el año 1951, obteniéndose valores

6. GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO, «Ferrocarriles y cambio económico en España. 1855-1913», p. 152, Alianza Universidad, Madrid, 1982.

todavía más inferiores durante el quinquenio posterior a la Guerra Civil (46,144 Tn. anuales). Como se puede deducir la situación no es, ni en volumen de mercancías ni en ingresos obtenidos, ni tan siquiera aceptable.

Otra de las causas que aceleraron el fracaso y hundimiento del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa es que se vio gravemente afectado por la competencia del transporte por carretera, sobre todo por parte de las diferentes líneas de autobuses.

La competencia que sufría el ferrocarril, tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías, se veía agudizada por la necesidad que tenía el Irati de invertir gran cantidad de dinero en obras de infraestructura, sobre todo la variante de Villava a Huarte, y en la adquisición de nuevos materiales de motor y móviles ⁷.

En resumen, si repasamos los acontecimientos que hemos mencionado hasta el momento nos daremos cuenta rápidamente cual era la situación real del ferrocarril a mediados de este siglo XX. La pésima situación económica que atravesaba la explotación, el estado de ruina del material, la importante competencia del transporte por carretera, económicamente mucho más rentable, la importante cantidad de capital que era necesario invertir para lograr rentabilizar la explotación, y las características de la zona atravesada por el ferrocarril que industrialmente apenas aportaba nada (a excepción de las empresas dependientes de la Sociedad Irati), llevaron al ferrocarril a su desaparición.

Sin embargo, antes de aceptar su desaparición se realizaron importantes esfuerzos por evitar que esto sucediera. Intentos que llegaron a convertirse en proyectos verdaderamente importantes como el de la construcción de un ferrocarril que uniese el Mar Cantábrico con el Mar Mediterráneo...

INTENTOS DE SOLUCIÓN

Las primeras tentativas para solucionar los problemas del ferrocarril estuvieron encaminadas a la realización de diversas obras de infraestructura que permitieran actualizar y hacer más rentable la explotación.

Todo este primer grupo de reformas se realizaron en Pamplona. La situación de la ciudad había cambiado mucho desde que se inauguró el ferrocarril. Pamplona, como ciudad, había experimentado importantes cambios; se encontraba en plena expansión

7. Archivo del Irati: en un informe publicado por la Dirección de la Compañía en agosto de 1952, se da cuenta de las inversiones que era necesario realizar para que la explotación resultase, técnica y económicamente, rentable:

Vías y obras	Pesetas
Infraest. en la variante Villava-Huarte	4.000.000
Vía y elementos en la Variante	1.800.000
Línea aérea en la Variante	200.000
Renovación de vía en el resto explotación	1.150.000
Reparación de edificios y muelles	200.000
Total a invertir en vías y obras	7.350.000
Material de tracción y móvil	Pesetas
Dos automotores de 300 HP para viajeros	5.000.000
4 locomotoras de 500 HP	10.000.000
6 coches de viajeros	3.000.000
Renovación de llantas de viajeros	275.000
Otras reparaciones de vagones	25.000
Total a invertir en material móvil	18.300.000
Total general	25.650.000

demográfica, y se estaba convirtiendo en un importante polo de desarrollo industrial. Lógicamente, el paso del ferrocarril por medio de la ciudad empezaba a plantear serias dificultades.

Los primeros estudios para construir una variante que evitase atravesar Pamplona por medio, y permitiese reducir los importantes desniveles que había entre Pamplona y Burlada, datan de 1932. Un informe presentado por la Sociedad Irati proyecta la construcción de una variante «encaminada a suprimir las pendientes excesivas...desarrollando el trazado fuera de la carretera, suprimiendo los cruces de ella que en la actualidad existen y que son un peligro constante para el tráfico»⁸. El presupuesto de esta obra ascendía a 213.015,54 ptas.

Esta variante y otras obras complementarias en el trazado del ferrocarril fueron aprobadas por la Comisaría del Estado en los Ferrocarriles de la Zona Norte por resolución de 27 de junio de 1939, en la que se especificaba que «las obras proyectadas resultaban extraordinariamente convenientes para mejorar las condiciones de explotación del ferrocarril, con la ventaja de permitir con ellas enlazar esta línea con el resto de la red de vía de metro del Norte de España; y que de los informes militares se deducía también la conveniencia de la obra desde el punto de vista estratégico en su relación con una posible prolongación de este ferrocarril desde Sangüesa a Jaca»⁹.

Estos informes pecaban de un exceso de optimismo y apuntaban a la consecución de unos objetivos demasiado altos sin tener en cuenta serios inconvenientes que se originaban en las propias características del ferrocarril, y de los que hablaré más adelante.

Hubo que esperar hasta principios de 1950 para que la idea proyectada en 1932 y aprobada en 1939 pudiera llevarse a efecto. A principios de 1950 entró en servicio una variante de 3,900 km., que, partiendo del Kilometro 5 del ferrocarril Pamplona-Lasarte (el llamado Plazaola), se une en Villava con el ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa. El recorrido queda de la siguiente manera: Pamplona a la estación de Empalme por el ferrocarril Pamplona a Lasarte, y luego Empalme a Sangüesa por medio de la variante construida, uniéndose en Villava con el primitivo trazado.

La ejecución de las obras contó con el apoyo tanto de la Diputación de Navarra como del Ayuntamiento de Pamplona. La Diputación concedió una subvención de 82.003 ptas. para ayuda a los gastos que se originasen con motivo de la supresión del trazado por las carreteras provinciales, y una subvención de 110.000 ptas. por la construcción del nuevo trazado (4,400 km. a razón de 25.000 ptas. por km. construido). El Ayuntamiento de Pamplona concedió, por su parte, una subvención de 110.000 ptas. para ayuda de los gastos que se originasen con motivo de la supresión del trazado por las calles y carreteras municipales¹⁰.

Las ventajas que se conseguirían con la realización de esta variante eran importantes. Se lograban dos importantes objetivos: por un lado, desaparecían las fuertes pendientes que existían en las cuestas de Beloso y el Portal Nuevo, y por otro, se conseguía la supresión de un incomodo y peligroso tráfico por el centro de la ciudad.

Sin embargo, la importante ventaja que se hubiera podido adquirir al lograr la unión del Plazaola con el Irati, poniendo en contacto el puerto de Pasajes con Sangüesa (recuérdese que hay menciones para prolongar el Irati hasta Jaca), no existía ya que el material móvil del Plazaola no podía circular por las vías del Irati y viceversa.

8. Archivo de la Sociedad Irati: Memoria y presupuesto del proyecto de variante. Abril de 1932.

9. Archivo de la Sociedad Irati: Informe de la Sociedad dirigido a la División General de Ferrocarriles. Agosto 1952.

10. Archivo de la Sociedad Irati: Memoria de 1952 sobre las obras de infraestructura realizadas en la explotación.

Se hacía necesario una nueva reforma consistente en la instalación de otro tipo de carril Phoenix, de mayor peso, en el trayecto entre Villava y Huarte ¹¹.

A pesar de que esta es otra de las grandes reformas proyectadas, y de que ya en 1932 hay un plan, aprobado técnicamente, de las obras a realizar (con un importante presupuestado de 654.592,90 ptas.), dicho proyecto no se llevó a la práctica. En 1950 se hace una nueva tentativa para realizar la reforma, solicitando un auxilio económico de 1.614.026,55 ptas. En este momento la situación del ferrocarril era ya claramente deficitaria, y no era aconsejable invertir dinero en una explotación que se veía abocada a la desaparición.

La última reforma que se realizó en Pamplona consistió en el traslado de la estación terminal y los talleres del ferrocarril. En 1950 se puso en servicio una nueva estación a la que se llamó Común, por estar destinada a los ferrocarriles Pamplona-Aoiz-Sangüesa y Pamplona-Lasarte conjuntamente, pero con las dependencias separadas para cada uno.

El Ayuntamiento de Pamplona contribuyó con una subvención de 650.000 ptas. destinada al traslado de los talleres del Irati y al traslado de las vías y estación del Pamplona-Plazaola a los terrenos situados en el ensanche, frente a la estación municipal de autobuses. Los terrenos eran cedidos por el Ayuntamiento a cambio de los que ambas empresas tenían en sus antiguos emplazamientos.

Con estos cambios lo que se perseguía era conseguir reagrupar lo más posible el tráfico ferroviario, que empezaba a causar graves problemas de circulación, y mantenerlo en las afueras de la ciudad. Estas medidas no fueron, sin embargo, muy eficaces. La nueva estación se vio pronto desbordada por el incesante crecimiento demográfico de la ciudad y pronto se volvieron a plantear los mismos problemas, que sólo alcanzaron total solución cuando dejaron de funcionar ambos ferrocarriles.

La situación de la Compañía, para entonces, era ya claramente deficitaria. Las variaciones que se realizaron en el recorrido del ferrocarril hicieron que los gastos de la explotación crecieran de una manera alarmante; si a esto unimos que estos esfuerzos de inversión no obtuvieron compensación en la obtención de ingresos, comprendemos el fin inmediato que le esperaba a la Compañía. Entre 1947 y 1950 los balances anuales de la explotación llegaron a un déficit máximo de 2.041.418,80 ptas. ¹², con estos resultados la situación de la empresa comenzaba a ser insostenible.

Los intentos por salvar de la quiebra al ferrocarril fueron numerosos, la obtención de importantes contratos dio lugar a efímeras esperanzas de salvación. De entre estos destacan por su capacidad de volumen los que se firmaron entre la Sociedad Irati y la Confederación Hidrográfica del Ebro para el transporte del cemento destinado a la construcción del Pantano de Yesa. Aunque en un principio los contratos iban a durar desde 1951 hasta 1957, la precipitada desaparición del Irati a partir de 1956 provocó la supresión de los transportes de ferrocarril. No obstante, entre 1951 y 1954 se firmaron entre ambas partes varios contratos para transportar el cemento desde la fábrica de Olazagutía hasta un almacén en Liédena ¹³.

A pesar de estos intentos la situación del ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa seguía siendo de extrema gravedad.

La única solución que le quedaba a la Sociedad Irati era la de la supresión del servicio y el levantamiento de las instalaciones. Para ello se acogió al artículo 41 de la

11. En el ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa existían dos tipos de carriles: el carril Phoenix (que era el que había que reformar) se utilizaba para las vías urbanas y carreteras, y el carril Vignole en el resto de las explanación.

12. Archivo de la Sociedad Irati: Informe conteniendo los resultados económicos de la explotación.

13. Se firmó un contrato en noviembre de 1951 por un importe de 365.319,03 ptas., y otro en febrero de 1954 por 400.000 ptas. Sé que, por lo menos, hubo otro contrato más en enero de 1952, aunque desconozco la cuantía del mismo. Fuentes: Archivo de la Sociedad Irati.

Ley de 21 de abril de 1949 sobre Ferrocarriles y Tranvías, que permite a los ferrocarriles de explotación deficitaria el levantamiento de las instalaciones.

DISOLUCIÓN Y PROCESO DE LEVANTAMIENTO DEL FERROCARRIL

Por decreto de 3 de octubre de 1955 se concedió a la Sociedad el levantamiento de las instalaciones del ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa.

Para poder proceder al levantamiento de las instalaciones se debían cumplir dos requisitos básicos:

«Art. 1º: Se aplica a la totalidad de la línea que explota la Sociedad Anónima el Irati el art. 41 de la Ley de 21 de abril de 1949, siempre que dicha empresa se comprometa en forma a emplear todo el personal que quede excedente como consecuencia del levante del ferrocarril, en otros negocios de la misma empresa, o bien a indemnizarle, en caso de despido, por cesación de actividades, con arreglo a las disposiciones vigentes».

«Art. 2º: Deberá ofrecerse la explicación del ferrocarril a la Diputación de Navarra para que se encargue, si le interesa, de su transformación en carretera y de la conservación de la misma»¹⁴.

La Sociedad cumplió las dos condiciones. Así en ambas cartas¹⁵, el Presidente de la Sociedad, Don Fernando Arbizu Elizondo, se comprometió, por un lado, a emplear o indemnizar a todo el personal que quedase excedente, y por otro, ofreció la explicación del trazado del ferrocarril a la Diputación.

De esta forma, una vez cumplidas ambas condiciones, la Compañía estuvo en condiciones de proceder a la suspensión del servicio. A partir del 1º de enero de 1956 el ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa dejó de funcionar.

CONCLUSIONES

El ferrocarril Pamplona-Aoiz-Sangüesa tuvo una corta y problemática existencia. A pesar de ser el primero de vía estrecha que accedió al tendido eléctrico, no pudo soportar los rápidos e incesantes cambios que el siglo XX se encargó de introducir.

Varias fueron a mi entender las causas que abocan al fracaso a un ferrocarril. En primer lugar, pienso que la zona no era la adecuada para un ferrocarril de estas características. Casi con toda seguridad se puede decir que no era zona para la instalación de ningún tipo de ferrocarril. Era un área muy pobre industrialmente, sólo contaba con las empresas de la propia Sociedad, y estas no generaban el volumen suficiente de negocio como para mantener el ferrocarril.

Dedicarse casi con exclusividad al transporte de materias primas y productos de agricultura, pronto se vio que tampoco resolvería la situación. Rápidamente fue adquiriendo gran importancia el transporte por carretera, más rápido y barato, que acabaría hundiendo al ferrocarril.

Creo que es importante destacar que la pertenencia a una Sociedad privada y puesta al servicio de unos intereses privados, de dudosa rentabilidad por otra parte, no atrajo el interés de la Administración Pública, que al fin y al cabo es el único organismo capaz de mantener este tipo de explotaciones, ya de por sí deficitarias.

A pesar de los importantes intentos para salvar la explotación, la amplia y minuciosa observación de todo el proceso seguido permiten llegar a una clara y contundente

14. Boletín Oficial del Estado de 24 de octubre de 1955 (n.º 297).

15. Archivo de la Sociedad Irati: Dos cartas del Presidente con fecha de 5 de noviembre de 1955.

te conclusión: el Ferrocarril Eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa estaba condenado a desaparecer.

BIBLIOGRAFÍA

- Artola, Miguel, *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*. Fundación del Banco de España, Madrid, 1978.
Huici Urmeneta, Vicente, *Historia Contemporánea de Navarra*. Editorial Txertoa, San Sebastián, 1982.
Gómez Mendoza, Antonio, *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*. Alianza Universidad, Madrid, 1982.
Tusell, Javier, *Manual de Historia de España, Siglo XX*. Historia 16, Madrid, 1990.
Wais, Francisco, *Historia de los Ferrocarriles Españoles (2 vol.)*. Fundación de los ferrocarriles españoles, Madrid, 1974.

BND