

AYER Y HOY DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PÚBLICOS

Francisco Javier GALÁN SORALUCE

galansoraluce@telefonica.net

De 1943 a hoy ha habido un gran cambio en los servicios públicos. Algunos no existían entonces, otros han mejorado sensiblemente. El símbolo del cambio social en este periodo se refleja comparando un fregadero con una lavadora.



Fregadero de 1943 y lavadora actual

ABASTECIMIENTO DE AGUA

El abastecimiento de agua a los domicilios, se inició desde el manantial de Arteta, en 1896 y en 1943, seguía funcionando satisfactoriamente. Para esa fecha se había construido una segunda tubería desde Eguillor a Pamplona y también el tercer depósito de Mendillorri. Funcionaba la estación de filtros de Eguillor, que dejaba el agua en buenas condiciones en las épocas de turbias del manantial. El suministro era un servicio municipal, ya que el Ayuntamiento lo había comprado a la empresa privada, Aguas de Arteta, que había construido las

obras y que mantuvo la propiedad de la central hidroeléctrica de Eguillor.

Hacia 1960 el caudal de estiaje del manantial (450 l/s) resultaba insuficiente para el abastecimiento de la ciudad y se puso en marcha la construcción de la presa de Eguí, en el río Arga, la tubería Eguí-Mendillorri y la estación de tratamiento de Urtasun, que empezaron a funcionar en 1972. La suma del caudal de las dos fuentes fue suficiente hasta el año 2016 en que se hizo una toma del Canal de Navarra, a su paso por Tiebas. Con los tres suministros (Arteta, Eguí e Itoiz) se tiene asegurado el suministro para Pamplona y toda la Comarca durante muchos años, si bien es posible que se construyan nuevas tuberías para tener mayor garantía de servicio.



Depósito de Mendillorri construido en 1895

En todo este tiempo se han ido construyendo nuevas redes de distribución, depósitos reguladores, bombeos etc. adecuados al desarrollo del conjunto urbano. El servicio ha ido aumentando pero, cualitativamente

no ha cambiado, el agua era y es de calidad y puede beberse con garantía, como ya lo era en 1943.

SANEAMIENTO Y DEPURACION DE VERTIDOS

En 1775 se construyó la red de colectores, llamados minetas, del Casco Viejo que permitían recoger las aguas residuales y las pluviales y verterlas al cauce del río Arga. Al urbanizarse nuevos polígonos se fue ampliando la red, pero, en 1943, todos los vertidos se realizaban, sin ningún tipo de depuración, al río Arga. Había muchos colectores que verterían al río dentro del casco urbano e incluso también aguas arriba de Pamplona, con lo que el agua del Arga estaba muy contaminada a su paso por la ciudad.

A partir de 1975 se construyó la red comarcal de colectores que permite canalizar hasta la depuradora de Arazuri todas las aguas residuales y parte de las pluviales. En muchas zonas de la ciudad sólo hay una red de colectores de modo que, en días de lluvia, se mezclan las aguas residuales con las pluviales. Como el caudal de éstas puede ser muy superior al de negras, a partir de cierta dilución se siguen haciendo vertidos al río de aguas parcialmente contaminadas.

Además las primeras aguas pluviales también están bastante contaminadas, por el lavado de las calles. Para reducir todo ello se han construido, en los últimos años, tanques de retención de pluviales que permiten almacenar aguas de lluvia contaminadas y verterlas a la red poco a poco. De este modo se ha reducido sensiblemente la contaminación de momentos punta.

En 1987 se inició la construcción de la Depuradora de Arazuri, en la que se tratan todas las aguas residuales de la Comarca, así como, en días de lluvia, la parte más contaminada de las pluviales. La Depuradora tiene un proceso biológico que consigue una reducción de sólidos en suspensión del 95 %, de demanda biológica de oxígeno del 94 %, de nitrógeno total del 84 % y de fósforo total del 85 %, valores todos ellos muy altos y que implican un vertido al río sin casi materia orgánica y casi sin nutrientes.

La fermentación anaerobia de los fangos decantados permite generar propano con el que se produce energía eléctrica suficiente para asegurar el suministro eléctrico com-

pleto de la planta. Con la parte no volátil de los fangos, mezclada con restos de poda, se produce compost que se usa para mejorar agrícolamente jardines y campos de cultivo. Arazuri es una planta de gran calidad de construcción proyectada en un emplazamiento privilegiado, ya que es un gran meandro llano, no inundable, de unas 50 has, que permitirá todas las ampliaciones que, a lo largo del tiempo puedan necesitarse. Además el desnivel del río en el meandro equivale a la pérdida de carga de la planta por lo que ésta funciona por gravedad sin necesidad de bombeos.

Puede verse que en este periodo de 75 años, desde 1943, ha cambiado totalmente el tema del saneamiento, gracias a ello el agua del río tiene buena calidad, son posibles los baños sin ningún riesgo etc.

Queda el inconveniente de que en estiaje el río lleva solamente los 0,5 m³/s que se vierten en Eugui y que resultan insuficientes para diluir el vertido depurado, que es del orden de 1,5 m³/s, este problema debiera requerir un desvío de agua del Canal de Navarra al río Elorz para mejorar la dilución del vertido de Arazuri. Se trata de un tema pendiente del saneamiento de la Comarca, cuya solución exige disponer de agua embalsada de avenidas para poderla verter posteriormente en estiaje.



Vista aérea de la Depuradora de Arazuri en un meandro del río

RECOGIDA Y ELIMINACIÓN DE RESIDUOS URBANOS

Antes de 1943 ya se recogían las basuras urbanas y se vertían en montones situados en lo que hoy es el polígono de Lezkairu. Bastante después de 1943 Félix Huarte construyó, en Landaben, una planta de tratamiento de basuras (Aborgan) con el objetivo de fabricar compost, que funcionó hasta 1980. Desde esa fecha y hasta 1992 se vertían las basuras en el término de Arguiñariz, que pertenecía a la Diputación Foral. El vertido estaba lejos de Pamplona, se hacía en muy malas condiciones y los lixiviados iban directamente al río Arga.

En 1992 se inauguró el vertedero de Góngora, que incluye una planta de separación de plásticos, papeles etc. en el que se vienen eliminando las basuras. Los lixiviados se canalizan, por colectores, a la depuradora de Arazuri, en la que apenas suponen el 1% de la carga orgánica. La fermentación de la materia orgánica enterrada permite la producción de energía eléctrica que se vende a la red.

Sería muy lamentable que se suspenda su utilización aunque tiene capacidad para ser utilizado, al menos hasta el año 2092.



Vertedero de Góngora, zona de instalaciones y primeras celdas de vertido

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS EN EL CASCO VIEJO

Durante los años 1980-2000 se ha procedido a una renovación completa de las infraestructuras y de la pavimentación del Casco Viejo.

Se ha construido una galería de servicios en cuyo interior se han colocado las tuberías de agua, los cables de luz y teléfono, los colectores de aguas negras y las canalizaciones de recogida neumática de basuras. Han quedado fuera las canalizaciones de gas, por seguridad, y los colectores de pluviales por su gran tamaño.

Fue una obra compleja y costosa que se realizó utilizando una excavadora-entibadora que clavaba dos filas de tablas, arriastradas entre ellas, que permitían excavar la zona interior. De ese modo no se afectaba a las cimentaciones de los edificios. Una vez excavada la franja central se montaba la galería, con piezas prefabricadas de hormigón. Terminada la obra se colocaban los servicios, a los que se habían dado soluciones provisionales.



Canalizaciones en las galerías

Inicialmente se pensó en pavimentar con losas de piedra oscura con dibujos de piedra blanca. De este modo se hizo la calle Chapitel. Surgió una demanda ciudadana de que se mantuviesen los adoquines y, en el resto de las calles se adoptó la solución de hacer una franja central de adoquines y los laterales de losas.

Se quitaron las aceras, lo que ha facilitado el acceso a los portales. La franja central adoquinada tiene anchuras variables de unas calles a otras y está delimitada por líneas de piedras blancas con quiebros para adaptarse los cambios de alineaciones de las calles. Fue una obra muy importante que ha mejorado sensiblemente la zona. Basta con ver la diferencia con alguna calle en la que todavía no ha hecho la nueva pavimentación (Ansoleaga y San Francisco).

Se ha dado pendiente hacia el centro para la evacuación de pluviales. La recogida neumática de basuras ha permitido sustituir los contenedores por los equipos de vertido.



Calle Nueva y Ansoleaga, aún sin modificar

SERVICIOS COMARCALES

Antes de 1943, e incluso hasta 1972, todos los servicios eran municipales y se consideraba imposible extenderlos fuera del término municipal.

Lo reducido del término municipal de Pamplona motivó que hubiese un crecimiento muy importante en las localidades de su entorno. En los años setenta este crecimiento fue totalmente anárquico, sin planes de ordenación, sin servicios de agua y saneamiento etc. En algunos Concejos, como Ansoain, Berriozar etc. los propietarios de terrenos, que controlaban los Concejos, daban licencias infringiendo descaradamente la Ley del Suelo y los intentos de ordenación comarcal que hizo la Diputación.

Como ningún pueblo, salvo Pamplona, te-

nían agua el Ayuntamiento ofreció a todos los Concejos de la Comarca el suministro que necesitasen si cumplían la Ley del Suelo y las Normas de Ordenación Comarcal que había hecho la Diputación.

Este ofrecimiento fue aceptado, poco a poco, por todos los Ayuntamientos y Concejos y supuso cortar radicalmente el desorden que se había generado. Ello dio lugar a la creación de servicios comarcales, que se plasmaron en la constitución de la Mancomunidad que, iniciada con agua y saneamiento, se generalizó a residuos urbanos, transporte público, taxis etc. Ha sido una alternativa a la constitución de un Ayuntamiento único, en una única ciudad, que sin duda debió haberse creado.

SUMINISTRO ELECTRICO

El suministro eléctrico es el servicio público que más ha cambiado desde 1943. Antes de esa fecha no había ni lavadoras, ni cocinas eléctricas, ni lavaplatos, ni planchas eléctricas, únicamente en algunas casas había ascensores y frigoríficos eléctricos. El suministro se limitaba al alumbrado con bombillas de muy poca potencia. La ropa se lavaba a mano, en todas las casas había un fregadero para este fin e incluso había lavanderas que se llevaban la ropa sucia y la devolvían lavada, a veces incluso lo hacían en lavaderos públicos situados junto al río. Las calefacciones, cuando las había, eran de carbón.

Había tres compañías que prestaban el servicio: Aguas de Arteta, El Irati y Electra de Pamplona, que se repartían el mercado, con energía generada en la provincia, que era suficiente para todo el suministro, que era muy deficiente, la luz "se iba" con muchísima frecuencia.

Desde entonces el suministro ha cambiado completamente. En todas las casas hay lavadoras, lavaplatos, frigoríficos y, en la mayor parte, cocinas eléctricas. La luz no "se va" prácticamente nunca. Se ha pasado de un consumo de 150 kWh/habitante en 1943 a más de 7.600 en 2017, es decir un aumento más de 50 veces.

Las tres compañías históricas se unificaron en una, la actual Iberdrola, si bien la liberalización del sector ha permitido poder contratar el suministro con otras empresas.

Esa mejora sustancial del servicio ha requerido la instalación de nuevas redes y centros de transformación en toda la ciudad así como la construcción de grandes líneas, incluso de 400 kV, para conectar con las redes del sistema eléctrico peninsular de modo que en todo momento se garantice la potencia, tensión y frecuencia del suministro. Navarra no puede ser una isla eléctrica, como en 1943.

La mejora del suministro eléctrico ha sido posible por la instalación en el sistema eléctrico peninsular, de una gran cantidad de centrales hidroeléctricas, nucleares, de gas, de carbón etc. y de una red de distribución que garantiza el suministro.

Aunque la gente suele creer que esas cosas funcionan solas el suministro eléctrico del que disfrutamos ha sido el servicio que más ha cambiado desde 1943. La instalación de las lavadoras automáticas creo que es el símbolo de la mejora social del periodo. Por otra parte hay potencia suficiente, las líneas están enterradas (antes iban sujetas a las fachadas de las casas) etc.

En este momento está pendiente de construirse una línea de 400kV desde Muruarte de Reta (la gran subestación del sur de Pamplona) a Itxaso, en el País Vasco y que es necesaria para asegurar la calidad del suministro a Navarra así como para evacuar la energía producida en los días de gran producción eólica. Como desgraciadamente es habitual en Navarra hay una oposición a la misma por los habituales ayatolas que, eso sí, tienen lavadoras, lavaplatos etc. en su casa y actúan como si la electricidad llegase del cielo. Aunque no afecta al suministro eléctrico de Pamplona se puede señalar que la instalación de una potencia eólica en Navarra de más de 1.000 MW ha permitido que el 80 % del consumo eléctrico de Navarra se genere con energías renovables superando ampliamente la media española del 44 %.

SUMINISTRO DE GAS

Otro servicio que no había en 1943 es el gas natural canalizado. Hacia 1950-1960 se empezó a propagar el uso de gas propano en botellas para calefacciones, estufas (marca Súper Ser) etc. y mucho después se inició el suministro de gas natural por tuberías. Actualmente hay redes de gas en todas las calles que permiten el suministro a todas las viviendas así como a las instalaciones de calefacción

centralizadas para edificios o polígonos. La combustión de gas natural (metano) permite un mejor rendimiento, automatización y menor contaminación, que quemar carbón, a la vez que evita su transporte, ya que el gas es canalizado por tuberías enterradas.

Este suministro es posible por existir una red nacional, con suministros desde el exterior que garantizan la disponibilidad del gas en todo el territorio nacional.

AUTOBUSES URBANOS

En 1943 el autobús urbano iba a Villava y Huarte, por eso se le llaman villavesas. Desde entonces se ha ido ampliado el número de líneas, frecuencia de autobuses etc., adecuándose a la ampliación de tamaño de la ciudad y a la población que los utiliza.

Actualmente hay un excelente servicio, controlado por la Mancomunidad, que permite ir a cualquier parte, lo que ha reducido la necesidad de utilizar el coche privado.

ESTACION DE AUTOBUSES

En 1934 se construyó la estación de Autobuses, ocupaba la planta baja de una manzana, cuyos pisos se dedicaron a viviendas de empleados municipales. Fue una gran obra para su tiempo y ha funcionaba hasta el año 2010, en que se construyó una soberbia estación subterránea, en la calle Yanguas y Miranda, debajo de los glacis de la Ciudadela. El acceso peatonal es transparente y permite ver, a su través, los muros de la Ciudadela. Las dos estaciones, cada una en su época, fueron grandes obras que han prestado y prestan un gran servicio.



Estación subterránea

APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS

En la Pamplona en 1943 había muy pocos coches, todos los chicos los conocíamos y sabíamos de quien eran. El mejor, sin duda, era la rubia Ford de los Pineda. También era muy bonito un deportivo inglés descapotable, de color gris, del marqués de Echandía. Se guardaban en bajeras y no había ningún problema ni de circulación ni de aparcamiento. A partir de 1960 aumentó la cantidad de coches y empezó a haber problemas de aparcamiento en centro de la ciudad, pero durante muchos años hubo una inexplicable oposición a la construcción de aparcamientos subterráneos en esa zona. Oposición que incluso, en ocasiones, ha sido violenta, con tramitaciones judiciales contra el Ayuntamiento etc. Personas que vivían en la Milagrosa creían tener derecho a decidir que los vecinos de la Plaza del Castillo no tuviesen aparcamiento.

En mi opinión esa oposición no tuvo ninguna justificación. Es indudable que los aparcamientos públicos de rotación son necesarios para el comercio y la vida profesional en el centro y que los privados, de concesión administrativa durante 50 años o 75 años, solucionan el aparcamiento a los vecinos, sin lo cual sería muy difícil lograr condiciones de vida adecuadas en el Casco Viejo y en el segundo ensanche.

El Ayuntamiento de Pamplona en los años 1990 a 2011 fue muy enérgico promoviendo los aparcamientos y gracias a eso se construyeron, si bien en algún caso, como en el de la Plaza del Castillo, se debieran haber conservado o trasladado los restos arqueológicos romanos aparecidos, por cierto contra todo pronóstico. En el de la Plaza de San Francisco para evitar la oposición de algunos vecinos, que no eran de la zona, se cortaron todos los árboles en una noche.

Es curioso que una vez construidos a todo el mundo le parecen bien (salvo el destrozo de las ruinas romanas de la Plaza del Castillo) y como ha pasado con obras públicas importantes de Navarra (Embalse de Itoiz, Autovía de San Sebastián, Vertedero de Góngora etc.) parece imposible que hubiesen habido las oposiciones que se plantearon a su ejecución. Algunos significados opositores incluso tienen plazas de aparcamiento en concesión. La construcción de aparcamientos subterráneos permitió, además, implantar la zo-

na azul que ha sido una gran mejora para el tráfico y la actividad comercial del segundo ensanche.

Hay varios emplazamientos de posible construcción como las huertas de Santo Domingo, la calle Labrit, el Paseo de Sarasate, Avda. de Galicia etc. que se irán haciendo cuando, en cada zona, haya demanda de plazas que los justifiquen. En esta zona además de los aparcamientos en suelo público de concesión hay otros particulares en bajeras (antigua Iglesia de San Miguel, dos en la calle San Fermín etc.) y en sótanos (Parlamento Foral, La Caixa, El Corte Inglés).

En el resto de la ciudad (III Ensanche, Rochapea, San Jorge etc. hay también muchos aparcamientos subterráneos de concesión, que se han ido haciendo para suplir las carencias de cada zona.

ASCENSORES URBANOS

En 1943 e incluso hasta el año 2000 no se planteó la conveniencia de instalar ascensores urbanos que salvaran las diferencias de cotas entre distintas zonas de la ciudad. En 2004 se construyó el primero, en Abejeras, que salvaba los 10,4 m de desnivel entre las calles Abejeras y Río Ega. Desde entonces se



Edificio superior del ascensor de Descalzos y entrada inferior

han construido un total de 10. La mayor parte consisten en una torre vertical, en la que está el ascensor, y una conexión horizontal con el terreno elevado. Las alturas oscilan entre 8 y 25 m. y han tenido aceptación.

Un caso especial es el ascensor que une la calle Descalzos y el puente de Curtidores que salva un desnivel de 50 m, tiene la entrada inferior por debajo de la muralla y tiene dos cabinas en rampa, que están funcionando continuamente. Fue una obra difícil de



Estación de Pamplona

hacer, al estar situada entre casas con cimentaciones superficiales y tener un trazado en rampa que afectaba a la muralla y su salud. Ha sido un gran éxito y ha colaborado a dar vida al Casco Viejo.

TREN

Desgraciadamente la estación de tren y la línea Castejón-Pamplona-Alsasua siguen siendo las mismas no ya que en 1943 sino que en 1875. Ha mejorado el servicio de trenes, se puede ir a Madrid en algo más de tres horas, mientras que en 1943 el correo tardaba más de 12 horas.

En este momento está en construcción la plataforma de la línea de alta velocidad entre Castejón y Pamplona. Está pendiente de decidir el punto de la conexión entre Pamplona y la Y vasca. Existen planteadas dos opciones:

-En Ezkio, más costosa pero que permitiría que el ramal Y vasca-Pamplona-Castejón forme parte de la conexión entre los corredores europeos atlántico y mediterráneo.

-En Vitoria, más económica, pero que relega el corredor navarro a un segundo

plano, tal como pasó en la construcción de la línea ferroviaria del siglo XIX.

Además hay que construir una nueva estación de viajeros en Echavacoiz y suprimir el bucle de Pamplona, obras costosas y que requieren una coordinación urbanística. Esperemos que todo ello se haga acertadamente, aunque ello suponga algún retraso de ejecución

AEROPUERTO

El aeropuerto de Noain empezó a funcionar en 1970 Inicialmente la pista era reducida, pero se ha ido ampliando y la actual permite el aterrizaje de aviones de gran tamaño. La elección de Noain para el emplazamiento se hizo sabiendo que hay días de nieblas en los que hay limitaciones para el aterrizaje, pero se optó por esa opción, dada su cercanía a Pamplona, frente a la de construirlo en Tafalla, en donde las condiciones climatológicas son mucho más seguras.

Existen actualmente vuelos regulares a Madrid, Barcelona, además de Francfort y eventuales, de viajes organizados, a otras muchas ciudades de Europa.

La instalación de trenes que tardan poca más de tres horas en ir a Madrid ha reducido la utilización del avión para estos viajes. Cuando esté en servicio el AVE en su integridad el viaje será de algo menos de dos horas, lo que indudablemente hará que se opte por el tren, salvo en viajes combinados a otros destinos.

En este sentido el futuro del uso del aeropuerto es incierto, quizá no debió haberse hecho la construcción de la nueva terminal.



Pista de aterrizaje