



Excursión en un autobús de La Lumbierina (Archivo)

COL. ARAZURI

## Añoranza de los viejos autobuses

Las compañías tenían en los años 50 una variedad de modelos de autobuses, muchos de los cuales habían entrado en servicio en los años treinta, con una

JUAN JOSÉ MARTINEZA RUIZ  
Pamplona

**P**ARA despedir esta serie de artículos dedicada a la pequeña historia del transporte de viajeros por carretera en Navarra, quiero traer hoy a estas páginas una evocación de aquellos viejos coches de línea de mi niñez, en los años 50, unidos en mi memoria a viajes no muy largos, pero casi siempre gratos. Aquellos sufridos vehículos renqueantes e incómodos, que a pesar de sus posibilidades tan limitadas, cumplieron su cometido casi heroicamente durante tantos años, y de los que hoy ya —como de tantas otras cosas— casi nadie se acuerda.

En aquellos años duros de la posguerra, los autobuses que integraban el parque móvil de Navarra —supongo que como los de cualquier otra provincia— presentaban un aspecto ciertamente pintoresco. Algunos de ellos habían sido el último grito al principio de los años 30, pero después de la contienda, que los sometió a casi todos a fatigosos servicios en el frente, para los cuales no estaban preparados, habían envejecido considerablemente.

No había, como ahora, modelos de serie, sino que cada empresa disponía de coches de distinta marca, tipo y características, y aunque fueran de la misma marca, iban carrozados de distinta for-



Saurer de La Roncalesa, matrícula NA 5758, en los años 40 (Gran Enciclopedia Navarra)

COL. ARAZURI

ma. Si ya dentro de una misma compañía cada autobús era diferente de los otros, qué habría que decir de los que pertenecían a compañías distintas. Se trataba generalmente de sufridos chasis de camión, sobre los cuales —de forma artesanal— el chapista de turno montaba una carrocería que, como toda obra de artesanía, siempre tenía un toque personal, que hacía de cada autobús de aquellos un modelo único, hasta cierto punto parecido, pero siempre distinto a todos los demás.

Cada compañía trataba de uniformar sus coches, a la vez que los diferenciaba de los demás —como en el fútbol— por medio de unos colores propios y particulares. La estación de autobuses era por en-

tonces, en las horas de mayor movimiento, algo así como un arco iris con aquel parque motor tan abigarrado y variopinto. No hace falta decir que no menos variopinto era el conjunto de usuarios que, en aquellos tiempos duros en los que muy pocos disfrutaban de coche particular, tenían que recurrir al colectivo y democrático medio de transporte.

Recuerdo todavía, de aquellos autobuses, aquel olor tan característico, mezcla indefinible de gasolina y al cuero desgastado y a veces roto de los asientos. Aquella cristalera colocada en medio del coche, que separaba los asientos de primera y de segunda clase; los de primera —la berlina— eran los delanteros, ya que en comodidad

—por llamarla así— estaban bastante igualados. Y sobre todo, la baca —con B, pesadilla de nuestros dictados escolares— situada arriba, delante de la parrilla del equipaje, no deja siempre de estas, sacos, barquillas y garratones. No sé por qué, los franceses llaman la imperial a aquel séptimo cielo, que en ocasiones resultaba un infierno, donde los sufridos viajeros, mal acomodados en dos o tres bancos corridos, aguantaban estoicamente las inclemencias del tiempo, y donde a veces un sencillo toldo de lona hacia de paraguas colectivo para seis u ocho personas. Con buen tiempo, en cierto modo era una delicia viajar allí, agachando la boina cuando venía alguna rama un poco crecida. Algunos coches —recuerdo el Saurer de La Tafallesa y varios de La Burundesa— tenían un piso superior más acogedor, carrozado como Dios manda, y al que nos peleábamos por subir en las excursiones que organizaba el colegio. Otros, como los de La Roncalesa, contaban con un sistema practicable, todo un adelanto de la técnica, en el que las ventanillas formaban unos paneles abatibles, uno frontal y dos laterales, que había que levantar a trompa y talega y cubrir con una capota enrollable de lona o de hule cuando las adversidades climatológicas lo hacían necesario.

En los años 50, que como ya he dicho fueron los de mi niñez, todavía seguían funcionando por nuestras carreteras verdaderas reliquias de los tiempos gloriosos del automovilismo. Así por ejemplo, por citar algunos, el NA 1.494 de La Roncalesa, un Hispano Suiza de 28 caballos; el NA 2.445 de "El Arga", un Saurer de 35 caballos, o el no menos veterano NA 2.581 de La Burundesa, un MAN de 34 caballos. El grueso del parque móvil de las empresas de viajeros se componía esencialmente de autobuses que andaban entre las matrículas NA 3.000 y NA 6.000. Las marcas eran muy diversas: Ford, Reo, Stewart, Dodge, Chevrolet, Bussing o Federal y tenían entre

20 y los 40 caballos de potencia. De lo mejor que había por entonces era el NA 6.392 de "La Roncalesa", un potente Saurer que subía y bajaba el puerto de Azpuz como Pedro por su casa. ¿Donde habrían ido a parar todos aquellos entrañables vehículos, tan lavados por las lluvias de la montaña, o tan curtidos por los soles de la Ribera?

Fue a comienzos de los años 50 cuando —muy tímidamente al principio— se empezaron a ver los primeros autobuses del nuevo tipo, con el motor situado en el interior de la carrocería, a la derecha del asiento del conductor. Los aldeanos solían llamar a estos coches "de morro chato" o "de motor p'adentro", diferenciándolos así de los que lo tenían hacia afuera, que eran la mayor parte de los que había en circulación. Algunas compañías más modestas, ante la dificultad para hacerse con autobuses del modelo moderno, se contentaron con "modernizar" los que tenían, mediante una sencilla operación de cirugía casera, que consistía en amputarles el saliente del motor y metérselo hacia adentro, sin ninguna otra adaptación de la carrocería, con lo que se conseguían resultados verdaderamente sorprendentes. Esto se hizo con un auto de La Pamplonesa —creo que matrícula NA 6.766— con algún otro de La Mugueroarra y hasta con un Scania de La Roncalesa, que muchas veces vi aparcado en la calle Olite, camino del colegio de los Escolapios. Pero estos primeros autobuses "modernizados" con poco gasto en talleres de Pamplona, todavía conservaban de los antiguos la rica variedad en los modelos de las carrocerías.

Ya en los años 60, con la aparición del Pegaso Comet, aquel panorama de posguerra al que me vengo refiriendo varió sustancialmente en un corto plazo de tiempo. Erán los años del desarrollo, del auge de la industrialización, y aquel modelo, fabricado en serie, se fue haciendo presente en todas las líneas y carreteras navarras. El Comet fue a los autobuses algo así como el Seat 1.500 a los taxis de toda España y vino a suponer en la práctica la uniformidad en el parque móvil de casi todas las empresas. En pocos años, el nuevo modelo dio al traste con lo que aún quedaba de los viejos y pintorescos cacharros, que subían jadeando las cuestas y pechos, se encabraban como caballos salvajes e incluso a veces desertaban de la rutina del asfalto, buscando nuevas emociones refrescando la proa en el cauce de algún río, como hizo en más de una ocasión el coche del Valle de Olla. Después fueron apareciendo modelos más sofisticados, aerodinámicos y ultramodernos. En pocos años se pasó de tener que bajar el chófer a darle a la manivela para posibilitar el arranque de un motor asmático, a conectar con un botón el aire acondicionado o el vídeo que ameniza el recorrido largo.

Hoy, no cabe duda, se viaja mucho mejor. Los modernos autocares están dotados de comodidades que hace sesenta años —y no digamos hace cien— ni se soñaban. Sin embargo, los antiguos y sufridos autobuses, los que nos proporcionaron de chavales momentos tan agradables a los que hoy rondamos los setenta, creo que bien se merecían un pequeño recuerdo. Y lo merecen, entre otras razones, porque —como las golondrinas a las que cantó Gustavo Adolfo Bécquer— ya no volverán.