



Autobús de La Tafallesa, matrícula LO 524, hacia 1927-1930 (Gerardo Zaragoza).

## Viajando por la Zona Media y la Ribera

La Tafallesa comenzó con coches de caballos, pero en 1929 tenía un autobús de seis ruedas del que desconfiaban los ingenieros navarros; el viaje de Tudela a Pamplona costaba en 1915 cuatro horas

JUAN JOSÉ MARTINENA RUIZ  
Pamplona

La Tafallesa la cita ya el P. José Beltrán en su Historia de Tafalla, escrita en 1919. Aunque en sus orígenes funcionó con coches de caballos, en este artículo nos ocuparemos únicamente de su segunda época, la de los autobuses, que ha llegado hasta hoy. Según la Guía de Navarra de Sáiz-Calderrón para los años 1924 y 1925, el parque móvil de que disponía estaba compuesto por tres vehículos, de entre 30 y 40 caballos de potencia, cuyas matrículas eran NA 160, NA 182 y NA 214. Por esos años la administración de la empresa en Pamplona estaba situada en el número 38 de la plaza del Castillo, entonces de la Constitución, en un salón limpiabotas que había en la planta baja. Allí se compraban los billetes y se facturaban los bultos, que era como llamaban a las barquillas, garrafrones y demás objetos varios que se transportaban en la baka.

En 1929, el autobús salía de Tafalla a las ocho y media de la mañana y de Pamplona a las cuatro y media de la tarde. El precio del billete desde Pamplona era de 1,50 hasta Campanas, 2 hasta Carrascal, 2,50 a Barasoain, 3,50 a Tafalla, 3,75 a Olite, 4,50 a Pitillas, 5 a Santacara, 6 a Carcastillo y 6,75 a Murrillo el Fruto. Hablamos en pesetas y céntimos, naturalmen-



Autobús Pamplona-Tudela (G. García, Historia del automóvil en Navarra)

te. El viaje completo, es decir desde el inicio hasta el final del trayecto, duraba aproximadamente hora y media.

Ese mismo año 1929, La Tafallesa adquirió un potente autobús, marca Bussing, matrícula NA 2671, cuya presentación en la plaza del Castillo de Pamplona el 8 de febrero fue un verdadero acontecimiento. El Dr. Arzuri incluyó una fotografía del mismo en el tomo I, página 188 de su obra Pamplona, calles y barrios. Cuenta Gonzalo García en su *Historia del automóvil en Navarra* que hubo que superar muchas dificultades para que los ingenieros encargados despachasen el permiso de circulación a semejante mastodonte, de seis ruedas en

tres ejes, carrozado en amarillo y con capacidad para 46 viajeros. Costó convencerlos de que en los puertos podía tomar las curvas sin tener que hacer maniobras. Con el vehículo, llegaron a Tafalla dos ingenieros suizos con la misión de enseñar su funcionamiento a los chóferes de la empresa. Sus dueños, la familia Valero, hicieron de anfitriones para los visitantes. Hubo quien dijo que aquella inversión traería dificultades económicas a La Tafallesa, pero no fue así. La cuenta de resultados fue yendo a más, lo que dio lugar entre la gente a un dicho bien significativo: de enero a enero, los digneros "pa" Valero.

En 1946 el billete de Pamplona a Tafalla costaba 8,40 y 9,90 en

berlina, nombre con que se conocían los asientos delanteros, que estaban separados del resto del autobús por un panel de cristal. A Carcastillo, los precios eran 16,80 y 19,80 respectivamente.

En 1948 la empresa adquirió otro magnífico autobús, de la marca Saurer, con motor diesel de 37 caballos, que llevaba la matrícula NA 5633. Aparte de la línea moderna y elegante de la carrocería, que entonces no eran de serie, y el potente motor con el radiador cromado característico de la marca, su mayor novedad era el piso superior, al que en Francia llaman la imperial. Y es que, en lugar de aquella baka descubierta, en la que a menudo los viajeros que no cabían abajo, tenían que aguantar el viento y la lluvia junto a barquillas y garrafrones, contaba con un acogedor habitáculo con la misma comodidad que el piso de abajo; algo realmente insólito.

En 1950 la empresa contaba con ocho autobuses: un GMC de 22 caballos, matrícula LO 1926; un Federal de 25 caballos, LO 2024; un Ford de 18 caballos, NA 3297; un Saurer de 37 caballos, NA 3910; un GMC de 22 caballos, NA 4829; otro Saurer de 37 caballos, de dos pisos, NA 5633, del que acabamos de hacer mención y que yo lo recuerdo perfectamente; un Autocar de 29 caballos, M 64465 y otro GMC de 25 caballos, M 79233. Diré a título de curiosidad que, según consta en el Anuario-guía general de Navarra, editado por David Pérez-Izarbe, en 1950 el último autobús matriculado era el NA 6549, un Bedford de 22 caballos, cuya propietaria era vecina de Olizarizqueta.

Años más tarde, en 1976 —según la *Gran Enciclopedia Navarra*— la empresa se constituyó en sociedad anónima por absorción de La Tafallesa S. L. Autobuses Falces-Pamplona y El Ega; pasó así a ser concesionaria de los servicios públicos de viajeros por carretera Carcastillo-Tafalla-Pamplona, Falces-Tafalla-Pamplona, Lerín-Tafalla-Pamplona, Uztárriz-Pamplona, Miranda de Ar-

ga-Tafalla y Ujué-Tafalla. Además de los servicios discrecionales de transporte escolar y laboral. En 1985 disponía de un parque de 21 vehículos, 11 con autorizaciones de servicio regular y el resto con autorizaciones discrecionales. Pero esto ya son cosas de ayer, como quien dice...

### La Tudelana

Mi amigo Luis María Marín Royo dice en su libro *La vida cotidiana de los tudelanos en el siglo XX*, que el primer autobús que unía Pamplona con Tudela realizó su primer viaje el 28 de febrero de 1915. A una velocidad media de 25 kilómetros por hora y parando en todas las localidades del trayecto, tardaba más de cuatro horas en llegar a su destino. Marín incluye en la citada publicación un anuncio del año 1928 de Automóviles La Tudelana, sociedad limitada con domicilio en la ciudad ribera, concesionaria de las líneas de Tudela a Pamplona y de Azagra y Peraita a Pamplona, con salida a las 7 de la mañana y llegada a la capital a las 10. La misma empresa ofertaba también viajes rápidos a San Sebastián, "en magníficos y confortables coches Saurer", tres días a la semana. En este caso se trataba de servicios combinados, en los que el autobús que salía de Tudela a las 7 de la mañana enlazaba en Pamplona con otro, que llegaba a la capital guipuzcoana a la 1 del mediodía. El anuncio que estamos comentando incluía la foto de uno de los coches de La Tudelana, de un modelo que en aquel momento se podía considerar como lo más moderno en materia de autobuses. Por entonces, según la guía turística de Navarra publicada por editorial Aramburu en 1929, el billete de Pamplona a Tudela —o viceversa— costaba 6 pesetas con 50 céntimos. En 1934, año en que se inauguró la estación de autobuses de Pamplona, el autobús salía de Tudela a las 7:15 de la mañana y llegaba a la capital a las 9:55; el billete valía 7,75. En 1946, en plena posguerra, la línea la atendía la empresa El Arga y el precio se había encarecido notablemente: 26,65 en primera clase —berlina— y 22,60 en segunda.

La línea a Zaragoza la cubría *El Flecha*. En 1934 salía de Pamplona a las 7 de la mañana y llegaba a las 11, el precio, 15 pesetas. La salida de Zaragoza era a las 3 y la llegada a las 7:15. En 1946 el servicio se hacía en días alternos: lunes, miércoles y viernes de Pamplona a Zaragoza y martes, jueves y sábado, de Zaragoza a Pamplona. Los precios eran 42,80 en primera y 35,65 en segunda. En 1950 los autobuses que realizaban este trayecto eran un Saurer de 37 caballos, matrícula NA 3971; un Leyland de la misma potencia, matrícula M 67386 y un Krupp de 44 caballos, ZA 1304.

En 1949 se creó una nueva empresa, la Compañía Navarra de Autobuses, más conocida por la sigla CONDA, que en 1973 pasó a ser sociedad anónima y que —como recoge la *Gran Enciclopedia Navarra*—, pasó a ser la concesionaria de los servicios de viajeros que comunican distintos pueblos de la Ribera con Tudela, Pamplona y Zaragoza, y estas tres ciudades entre sí. En 1990, cuando se publicó la citada enciclopedia, esta compañía atendía también en servicio combinado las líneas Zaragoza-Pamplona-Bilbao y Pamplona-Soria-Madrid.