



Autobús Leyland de La Burundesa que en 1952 inauguró el servicio Alsasua-San Sebastián (cortesía de Javier Ochoa).

## Otras empresas de autobuses

Una veintena larga de empresas prestó servicio de autobuses en Navarra en diferentes momentos, aunque buena parte fue desapareciendo a partir de la década de 1960. Alguna, como Aurrerá, fue pionera en el transporte de viajeros con autobuses a gasolina

**JUAN JOSÉ MARTINEZA RUIZ**  
Pamplona

**E**N los dos artículos anteriores nos hemos ocupado con una extensión algo mayor de cuatro empresas que consideramos lo merecían, bien por su importancia o bien por su antigüedad. En el artículo de hoy nos ocuparemos de unas cuantas más, que también tuvieron una cierta relevancia, por lo que dedicaremos siquiera un epígrafe a cada una de ellas, con algunas noticias que pueden tener interés.

### Aurrerá

Esta empresa, de Garrus y compañía, fue una de las pioneras en utilizar autobuses con motor de gasolina. Cuando en 1907 se empezaron a matricular en España los primeros automóviles, entre los diez primeros matriculados en Navarra figuran dos, el PA 9 y el PA 10, ambos marca De Dion Bouton, pertenecientes a la Aurrerá. En 1920 tenía su administración en el estanco de la plaza de la Constitución número 41. En

esa fecha efectuaba un servicio diario a Elizondo y Santesteban, que salía de Pamplona a las 2 de la tarde; en sentido inverso, salía de Santesteban a las 6 de la mañana; el viaje duraba tres horas. En 1950 su parque móvil contaba con cuatro autobuses, todos ellos de la marca Dodge: el primero, de 22 caballos, matrícula NA 3626; otro de 21, NA 4658; otro de 27, NA 4906, y otro de 22, NA 5276.

### La Baztanesa

Creada en 1921, esta empresa hacía el servicio de Pamplona a Elizondo y Errazu. Antes de la construcción de la estación de autobuses tenía su administración en la plaza de la Constitución 15, entresuelo. En 1929, el viaje hasta Elizondo duraba dos horas y media y costaba 8 pesetas. En 1946 el autobús efectuaba dos salidas, a las 5.30 de la mañana y a las 3.30 de la tarde; para entonces los precios eran 16,65 en primera clase -berlina- y 14,95 en segunda. Para esa fecha, las empresas La Baztanesa y Aurrerá alternaban en los servicios de esta línea.



Autobús de La Salacena en 1930, matrícula NA 4012 (Archivo J. J. Martineza).

### La Burundesa

Esta empresa tenía a su cargo dos líneas: Pamplona-Clordia y Pamplona-Vitoria-Bilbao. En 1934 el coche a Clordia salía a las 4 de la tarde y llegaba a las 6.30; el billete valía 6 pesetas. El de Bilbao salía de Pamplona a las 7 de la mañana y llegaba a Vitoria a las 9 y a Bilbao a las 11.05; en esa fecha los precios eran 10 pesetas a la capital alavesa y 16 a la de Vizcaya. En 1946 había dos servicios a Vitoria, uno a las 7 de la mañana y otro a las 4 de la tarde; el viaje duraba tres horas y el billete, en plena posguerra, costaba ya 20.75, el doble que en la década anterior.

En 1950 La Burundesa contaba con cuatro autobuses: un MAN de 34 caballos, matrícula NA 2581, un Hispano de 36 caballos,

NA 3697; un Saurer de 37, NA 3839 y un Diesel de 35, NA 4594.

### La Montañesa

Esta empresa era concesionaria de la línea de Pamplona a Erro y Burguete. En 1920 tenía su oficina y despacho de billetes en la plaza de la Constitución 20, bajo. En esa fecha había un servicio diario, que salía de Pamplona a las 2 y media de la tarde. Cinco años después efectuaba también un servicio transfronterizo de Aotz a San Juan de Pie de Puerto y otro comarcal de Burguete a Garayoa. En 1929, el viaje de Pamplona a Burguete duraba dos horas y media y el billete valía 6 pesetas con 60 céntimos. En 1946, el autobús salía de Pamplona

a las 3 y cuarto de la tarde y llegaba a Burguete a las 6 y cuarto; para esa fecha, en la que corrían tiempos muy duros, el precio había subido a 12,45 pesetas. En la línea a Zubiri y Euzoi) era de 4 pesetas en 1929 y 7.65 en 1946.

El parque móvil de esta empresa en 1950 lo integraban seis autobuses, todos ellos de la marca Ford; los dos primeros de 18 caballos, matrícula NA 2783 y NA 3110; otro de 25 caballos, NA 3997; otro de 18, NA 4182; otro de 17, NA 5212, y otro de 25, NA 5271.

### La Salacena

Creada en 1914, esta empresa hacía el servicio de viajeros entre Ochagavía y Lumbier, en cuya estación tenía el enlace con el ferrocarril eléctrico de El Iratí, tanto hacia Sangüesa como a Pamplona. Posteriormente, en 1932, decidió prolongar su recorrido hasta Pamplona. El coche salía de Ochagavía a las 6.30 de la mañana y llegaba a Pamplona a las 9; el de regreso salía de Pamplona a las 2 y media de la tarde en invierno y a las 4 en verano y el viaje duraba tres horas. El billete valía 9.35.

En 1950 contaba con solo dos autobuses: un Alfa de 30 caballos, matrícula NA 5298, y un Leyland de 37, M 67985.

### La Veloz Sangüesina

Esta empresa, creada en 1921, en un primer momento unía Sangüesa con Tafalla y desde 1924, Pamplona con Sangüesa y Cáseda. En 1934 el coche salía de Pamplona a las 3 y media de la tarde y llegaba a Sangüesa a las 4.55 y a Cáseda a las 6; de allí continuaba hasta Sos del Rey Católi-

co. En sentido inverso, salía de Sos a las 6.30 de la mañana y llegaba a Pamplona a las 8.55. El precio del billete era de 3.50 a Sangüesa, 4.50 a Cáseda y 5 a Sos. En 1946, había subido considerablemente: a Sangüesa, 10 en segunda y 11.60 en primera; a Sos 12.35 y 14.35 y a Cáseda, 13.10 y 15.10.

En 1950 contaba con seis autobuses: un Ford de 19 caballos, matrícula NA 3124; un Chevrolet de 20, matrícula NA 4095; un Krupp de 33, NA 4510; un Bussing de 28, NA 4943; un Ford de 25, NA 5054 y un Mercedes de 33, matrícula M 37772.

### El Arga

Empresa concesionaria de la línea de Pamplona a Puente la Reina y Artajona. En 1934 el precio del billete era de 3.50 pesetas, que en 1946 había subido a 10.60 y 12.45 en primera clase o berlina. La misma empresa tenía también asignado el servicio de Pamplona a Puente la Reina y Tafalla, con un precio de 5 pesetas. En 1946 había añadido a sus concesiones cinco líneas más: Pamplona-Corella, Pamplona-Lanz, Pamplona-Tudela, Pamplona-Beruete-vontas de Arraiz y Pamplona-Aforbe.

En 1950 contaba con una flota de 18 autobuses: dos Saurer NA 2445 y B 34443; cuatro Hispano NA 3680, NA 3717, NA 5062 y LO 1869; cuatro Citroen, NA 3454, NA 3565, NA 3674 y NA 3702; tres Ford, NA 3670, NA 4160 y NA 5160; dos GMC, NA 4424 y NA 6249; un Chevrolet NA 4076; un Diamond NA 5291 y un Blitz SS 9106.

En 1934, año en que se estrenó en Pamplona la primera estación de autobuses, hoy dedicada a otras actividades, funcionaban en Navarra, aparte de las que hemos ido citando, las siguientes empresas de transporte de viajeros: Antonio Echave (Elizondo-Pamplona); Automóviles Pamplona-Corella; Automóviles Pamplona-Lodosa; El Bidasoa, de Pamplona a Bera; La Aforbesa (Pamplona-Aforbe); La Estrella (Pamplona-Estella-Logroño y Pamplona-Calahorra); La Imortarra (Pamplona-Echalecu); La Larragueta (Pamplona-Larra); La Lumbierina (Pamplona-Lumbier-Gallipienzo); La Roncalesa (Pamplona-Uztároz y Pamplona-San Sebastián); La Tafalla (Pamplona-Tafalla-Carcastillo); La Tudelana (Pamplona-Tudela); La Ulzamorra (Pamplona-Beruete y Vontas de Arraiz); Los Tres Valles (Pamplona-Villanueva de Yerri) y Ochoa Lácár Hermanos (Pamplona-Lerín). En 1946 aparecen varias nuevas empresas de autobuses: Valle de Olio, de Pamplona a Muñarriz; La Atalioarra, Pamplona-Atalio; Pamplona-Palcos; La Berriatesa, Pamplona-Subiza.

Muchas de estas líneas acabarían desapareciendo a partir de los años sesenta, coincidiendo con los primeros tiempos del desarrollo económico, tan acusado en Navarra con la industrialización, que trajo consigo el aumento progresivo de los coches particulares, lo que en poco tiempo hizo que dejaran de ser rentables por falta de usuarios. Sólo sobrevivieron las empresas más poderosas, y aún en éstas se procedió a la suspensión de los servicios considerados deficitarios.