



Autobús a vapor saliendo por el portal de San Nicolás en 1899 (Luis Zaragüeta, Archivo Municipal)

1899. Navarra fue pionera en los autobuses a vapor

Desde que los coches se independizaron de los caballos, hace más de un siglo, Navarra ha sido un lugar adelantado en el transporte público, tal y como recoge esta nueva serie de verano.

JUAN JOSÉ MARTINENA RUIZ
Pamplona

SEGURAMENTE serán muchos los navarros que desconozcan que esta Comunidad Foral fue pionera en ver circular por sus carreteras los primeros "carruajes automóbiles". Y ello fue posible gracias a cuatro pamploneses decididos y emprendedores, que en el año 1899 se arriesgaron a invertir buena parte de su capital en una empresa que en aquel momento podía parecer cosa de locos: coches sin caballos, movidos a vapor como los trenes, pero que no necesitaban raíles. Lo nunca visto.

Lo cierto es que un buen día Francisco Aldaz, Vicente Galbete, Eduardo Maisonnave y Javier Ureta se llegaron hasta Francia con el fin de ver sobre el terreno cómo funcionaban algunas líneas de vehículos tipo ómnibus, movidos a vapor, que a la sazón estaban ya circulando con éxito en el país vecino. Una vez bien informados sobre la materia, con

fecha 28 de marzo de 1899 elevaron una instancia a la Diputación, solicitando autorización "para establecer un servicio de coches automóbiles en las carreteras de la provincia, con destino al transporte de viajeros". Pedían también que se les concediese la exención, o cuando menos alguna rebaja, en el impuesto de cadenas o portazgos, que en aquella época venían a ser el equivalente a los actuales peajes.

Como era preceptivo en este tipo de expedientes, con fecha 18 de abril el Director de Caminos, Aniceto Lagarde, emitió un informe en el que hacía unas cuantas puntualizaciones de carácter técnico, mirando sobre todo por la conservación de las carreteras, que se debían mantener en el mejor estado posible. Al día siguiente y a la vista de dicho informe, la Corporación Foral tomó el acuerdo siguiente: "Autorizar a don Francisco Aldaz y consortes para que en las carreteras provinciales de Pamplona a Irún, Pamplona a Elizondo, Pamplona a Estella y Pamplona a Sangüesa pon-

gan en circulación coches automóbiles con destino al transporte de viajeros, siempre que estos vehículos tengan las dimensiones que se especifican en la instancia y las llantas de las ruedas sean lisas y de 9 centímetros de ancho". Los interesados no podrían cambiar el modelo de los autobuses, ni hacer extensiva su circulación a otras líneas que no fueran las indicadas, ni usar este sistema de locomoción para el transporte de mercancías sin solicitar y obtener para ello una nueva autorización. La Diputación señalaba también que la circulación de los nuevos vehículos quedaba sujeta "a todas las prescripciones señaladas en las Ordenanzas de Caminos para los carruajes". Además añadía varias normas de carácter específico, dirigidas únicamente a aquellos innovadores vehículos. Nació así una nueva empresa, la Compañía General de Automóbiles, cuyo futuro se anunciaba prometedor. La administración se esta-

Un gran gentío se congregó el 1 de agosto de 1899 para ver los primeros coches de transporte de pasajeros

bleció en el número 35 de la plaza del Castillo y las cocheras y talleres en la calle Padre Moret, en el Primer Ensanche, traseras de la calle Navas de Tolosa.

El 1 de agosto llegaron los tres primeros coches, cuyo aspecto era similar al de las diligencias que desde tiempo atrás se venían utilizando. Entraron por el portal de San Nicolás a las siete y media de la tarde y un gentío inmenso se congregó a lo largo de la avenida de San Ignacio, paseo de Valencia y plaza del Castillo para verlos pasar. Al día siguiente, al mediodía, los vehículos fueron bendecidos por don Simón Villanueva, párroco de San Lorenzo, y por la tarde efectuaron una excursión a Campanas para autoridades, invitados y prensa local. A las cuatro y doce minutos salió el primer coche, que llegó a su destino a las cinco menos ocho. Cuarenta minutos para un trayecto de 14 kilómetros, a una velocidad media de 21 kilómetros y medio por hora. Una vez allí, en las bodegas de la conocida empresa vinícola, se sirvió un lunch, como se decía entonces, para 46 personas. El reportero de *El Eco de Navarra* decía en su crónica del viaje que era totalmente infundado el temor que había de que las caballerías se espantasen al paso del coche. "Según hemos observado, es mucho menor del que producen las

bicicletas, pues en este caso —el de los autobuses— el ruido les proviene a los animales desde lejos y atenúa el efecto del asombro en aquellos". Y añadía más adelante: "Causa asombro que en el pequeño espacio que ocupa la máquina pueda acumularse una energía de 30 caballos con tan pequeño gasto de combustible. La carga de agua llevada por el carruaje es suficiente para 25 kilómetros, y su reposición sumamente fácil y breve". A lo largo del viaje, el chófer metió distintas velocidades "para dar a conocer el andar del carruaje a todos los aires", e incluso se atrevió a detenerlo en plena bajada de una cuesta. Fue muy comentado el hecho de que, a la altura del kilómetro 11, adelantaron a la diligencia de "La Tafallea", que había partido de Pamplona una hora antes.

Una vez superadas todas las pruebas previas, el 3 de agosto de 1899 se inauguró oficialmente el servicio regular de Pamplona a Estella, cuyo viaje venía a durar algo más de tres horas. Pero a pesar del entusiasmo general que despertó aquel adelanto, lo cierto es que la nueva tecnología tenía también sus pegas. Antes de una semana, los tres coches se encontraban averiados, a la espera de que llegasen piezas de recambio, cosa que por lo visto tenía sus dificultades, pero que no tardaron en solucionarse. El 6 de septiembre se puso en marcha un nuevo servicio, por Campanas en lugar de por Puente. También se realizaron viajes promocionales a Burlada, Villava y Huarte, a 20, 40 y 60 céntimos el billete, que registraron todos ellos lleno total.

El nuevo medio de transporte no quiso dejar sin servicio al hermoso valle de Baztán. Según las crónicas de *El Eco*, el día 2 de septiembre a las 8 de la tarde, tras un viaje de cinco horas, llegó a Elizondo el primer autobús, "que hizo su entrada en la localidad con la majestuosidad propia de una locomotora". El 1 de diciembre se recibieron otros dos vehículos, uno de ellos muy elegante, de diseño típicamente inglés, como los antiguos carruajes de berlina. Y el 8 de marzo de 1900 llegaron nuevos coches, con los que se abrió al servicio la nueva línea a Lumbrer y Sangüesa y, un mes más tarde, otra a Elizondo por Mugaire.

En Pamplona, según cuenta el Dr. Arzurí, los moctes se dedicaban a correr delante de los coches, como si fueran el toro de fuego o los kiliks. El alcalde tuvo que dictar un bando prohibiendo aquella peligrosa práctica, después de que varios chavales resultasen descalabrados. Y en determinados pueblos, como Ucar

y Mañeru, algunos gamberros se liaban a pedradas contra los autobuses, llegando a herir a algún viajero. En vista de ello, el gobernador civil tomó cartas en el asunto, sancionando severamente tan bárbara conducta. Más de un mozalbete visitó muy a su pesar los calabozos de la antigua cárcel de la plaza de San Francisco.

Aquellos artefactos tenían una potencia de unos 30 caballos y su velocidad media era de unos 15 kilómetros por hora, aunque podían alcanzar los 25 en terreno llano, e incluso más en las cuestas abajo. Llevaban delante una caldera que se alimentaba con carbón de cok y la chimenea asomaba por encima del techo. Había que echar agua al menos cada 25 kilómetros, por lo que se mantuvo la costumbre de parar en las ventas. El carbón lo llevaban en sacos, que iban en la baca, junto con las cestas, garrafones y demás bultos. Junto a la caldera, resguardado por una marquesina tenía su asiento el chófer, que lo compartía con el fogonero. Los asientos eran de tres clases: berlina, en la parte delantera; general, detrás, y plataforma, que era una especie de balconcillo en la parte trasera. Las ruedas eran de llanta, con unos rudimentarios guardabarros. Uno de aquellos días *El Eco de Navarra*, en uno de sus reportajes, decía lo siguiente sobre los nuevos vehículos: "son de tres tipos elegantísimos, distintos, destacándose el salón berlina, pero todos dotados de gran confort. Marchan airrosos, sin trepidación ni vaivén, y no molesta el polvo ni el humo por las perfectas condiciones de construcción, solidez, elegancia y comodidad". Uno de los coches, el N° 8, lucía un elegante diseño inglés, en el que la composición de la carrocería estaba formada por dos módulos diferenciados: la berlina o primera clase era calçada de los antiguos carruajes de caballos, mientras que la clase general, acoplada tras la berlina, anticipaba ya el tipo de los autobuses de gasolina que se impondrían unos diez o quince años después. Para los meses de verano se disponía también de coches abiertos, llamados jardinerías, sin otro cierre que el techo y unas cortinas de lona para resguardarse del sol.

El Archivo Municipal de Pamplona guarda en su fototeca varias fotografías de la época, que muestran la bizarría estampa de aquellos vehículos. José Joaquín Arzurí publicó algunas de ellas en 1974 en su libro *Pamplona, belle époque* y en 1999 Agustín González Enciso incluyó algunas más, del Archivo de la Diputación, en su documentado trabajo *Las carreteras en Navarra hace 100 años*.



Autobús de vapor en una de las paradas del viaje a Estella

COL. ARAZURI