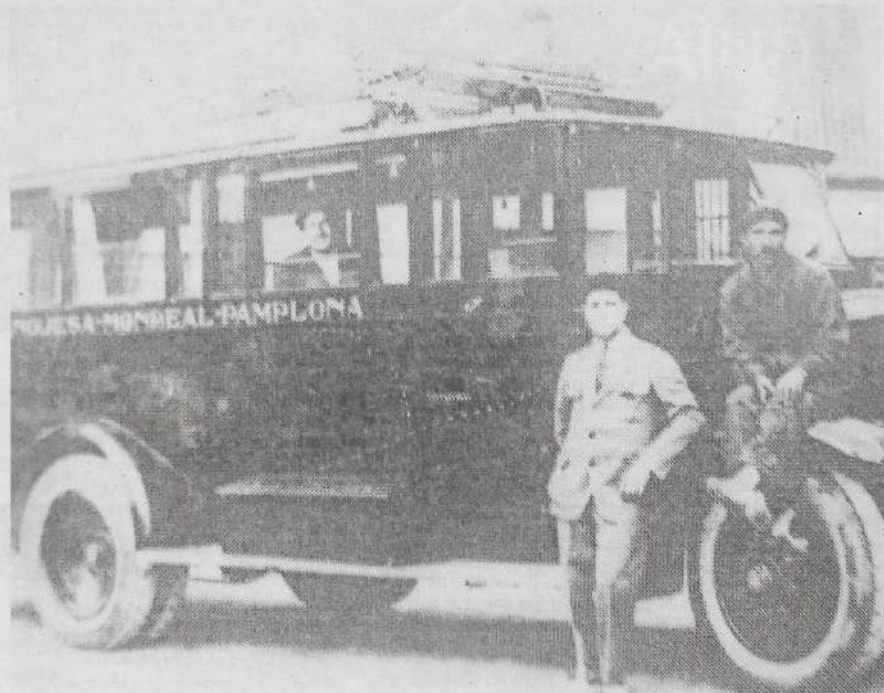


Pasajeros sobre ruedas (II)



Autobús Pamplona-Sangüesa, matrícula NA 11.42.

G. GARCÍA, HISTORIA DEL AUTOMÓVIL EN NAVARRA

Los primeros autobuses con motor de gasolina

Empezaron a circular por Navarra casi a la vez que los de vapor, pero con más éxito. Entre los primeros cien automóviles matriculados en la Comunidad foral, al menos 21 eran autobuses

JUAN JOSÉ MARTINEÑA RUIZ
Pamplona

AQUELLOS primitivos autobuses de vapor, a los que nos referíamos en el primer artículo de esta serie dedicada a la historia del transporte de viajeros por carretera, no se mantuvieron en servicio durante mucho tiempo. Parece que su rendimiento no fue el que se esperaba y desde luego no consiguieron desbancar de las carreteras de Navarra a las antiguas diligencias. Los que sí lograron este objetivo fueron los nuevos automóviles con motor de gasolina, cuyos primeros ejemplares empezaron a circular en España casi a la vez que los de vapor, pero que en las dos primeras décadas del siglo XX, sobre todo en la segunda, alcanzaron un auge que iría aumentando en progresión geométrica en los años siguientes y que no se ha detenido hasta la época actual.

Gonzalo García, en su *Historia del automóvil en Navarra* (Pamplona 1986), dice que en nuestra Comunidad foral las primeras licencias para conducir los nuevos vehículos se despacharon en julio de 1907, siendo el titular de la primera de ellas el pamplonés Cayetano Lapocya. Ese mismo año, con fecha 24 de mayo, el Ministerio de Fomento dictó una disposición estableciendo las placas de identificación de todos los automóviles en circulación y el código provincial que debía figurar en ellas precediendo al número de registro. A los matriculados en Navarra se les asignó entonces la sigla PA, que hacía referencia al nombre de la capital de la provincia. Hubo que esperar hasta un reglamento posterior, de 23 de julio de 1915, para que empezara a utilizarse la sigla NA, de Navarra, que hemos conocido hasta que hace unos años desapareció de las matrículas la inclusión expresa del código provincial.

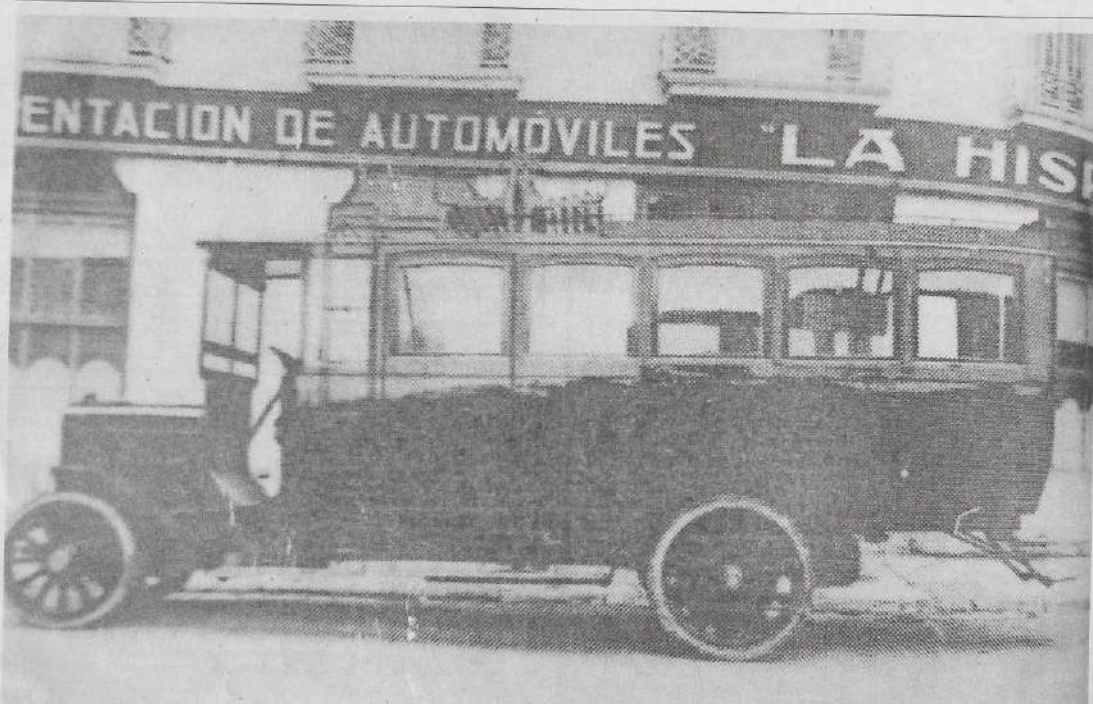
El mismo autor incluye en el libro antes citado la relación deta-

llada de los cien primeros automóviles matriculados en Navarra, todos ellos todavía con el prefijo provincial PA. De ellos, al menos 21 eran autobuses. Los cuatro primeros, con las matrículas 5 al 8, eran de la marca Peugeot y pertenecían a la empresa Laurak Bat, de Pamplona. Los cuatro siguientes, con las matrículas 9 al 12 eran marca Dion Bouton y de la empresa Aurrerá, de Garraus y Compañía, domiciliada en Santesteban. Las matrículas 16 a 22 correspondían a siete vehículos de la Compañía General de Automóviles, también de la marca Dion Bouton. Las 52 y 53, a la empresa Aurrerá. Por último, las matrículas 67, 68, 69 y 71 las llevaban cuatro coches de La Estellesa.

Si repasamos las matrículas comprendidas entre los números 101 y 179, que serían las que se registraron hasta el año 1923, vemos que nada menos que doce, las 110, 128, 137, 140, 190, 193, 201, 202, 232, 467, 723 y 771, correspondían a autobuses pertenecientes a La Estellesa, cuya flota era, como se puede ver, bastante considerable. A cierta distancia, le seguían en número de vehículos, con cuatro cada una de ellas, La Montañesa, cuyos coches llevaban las matrículas 102, 106,

192, 193 y 586; La Bartzandarra, las 131, 134, 145 y 147; La Roncalesa, las 133, 136, 150 y 205; y El Arga, con los números 143, 182, 210 y 651. Por detrás iban, con tres coches, La Tafallasa, 160, 182 y 214; La Salacena, 151, 152 y 613; la Sociedad Navarro-Aragonesa, 118, 119 y 125. Con dos, El Progreso Roncales, 163 y 177; La Unión, 320 y 711. Con un solo vehículo matriculado en esos años, figuran en la relación las siguientes empresas: Río Alhama, domiciliada en Fitero, con el PA 73; El Progreso Ribereño, con el PA 286; La Baztanesa, que por lo visto ya no era La Bartzandarra, con el NA 421; La Nueva Roncalesa, con el NA 459 y La Veloz Sangüesina, con el NA 500.

En 1920, según vemos en la Guía de Navarra para 1921-1922, editada por Angel Saiz-Galderón, existían diez empresas de autobuses, que podríamos considerar las principales. La Estellesa, de Pamplona a Estella y Logroño; La Baztanesa, de Pamplona a Elizondo y Errazti; La Unión, de Pamplona a Monreal e Idocin. Estas tres tenían su administración en la plaza del Castillo, entonces de la Constitución, número 15, entresuelo. La empresa Urra, de Pamplona a Estella, en competencia con la Estellesa, con ofici-



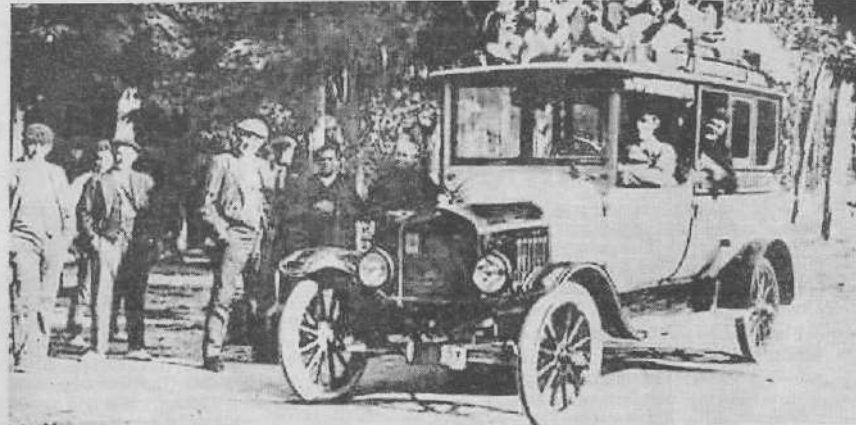
Autobús Hispano Suiza de gasolina en Pamplona hacia 1915.

D. GARCIA VICTORIA DEL ALCAZAR/EL FINANCIERO

na en el número 20 de la misma plaza, donde estaba el bar Ideal; La Montañesa, de Pamplona a Erro y Burguete, en la misma plaza, número 20, bajo; El Arga, de Pamplona a Puente la Reina, Mendigorria y Artajona, en la misma plaza, número 5, estanco; La Aurriola, de Garraus y compañía, de Pamplona a Elizondo y Santesteban, en el número 41 de la misma plaza, estanco; Autobuses de Pamplona a Lerín, anteriormente El Ega, cuya administración estaba en la calle Navas de Tolosa 5, bajo; La Ulzamarra, de Pamplona a Auzá y ventas de Arraiz, con oficina en la calle Santo Domingo 35, bajo; pasó luego al número 4 de la misma calle. Y por último Denak Bat, de Pamplona a Olagüe y Lanz, que tenía su administración en la calle del Carmen 24, bajo. En otro apartado, la misma guía incluye siete líneas más, que no llegaban a Pamplona, entre ellas La Salacena y La Tafallesa, que lo harían unos años después.

Hay que decir que buena parte de estas líneas se crearon con la finalidad de que la gente de los pueblos pudiera viajar a Pamplona, bien a hacer sus compras o a realizar cualquier gestión. Por esta razón se puede apreciar en los horarios que las salidas solían ser muy a primera hora de la mañana y los viajes de regreso por la tarde, de forma que los usuarios pudieran estar al menos unas horas en la capital y estar de vuelta a la noche en sus lugares de residencia. Algunos servicios solo funcionaban dos o tres días a la semana y algún otro únicamente el día de mercado.

En la citada guía de Sáiz-Caldorón, en su edición para 1924-25 figuran las mismas empresas



Autobús de Pamplona al balneario de Belascoáin hacia 1915.

CORTESADE AUTOPRES/LA PAMPLONESA

que en 1920, aunque se incorpora alguna otra nueva, como la sociedad de autobuses Pamplona-Baztán-Bayona, cuya administración estaba en la plaza de la Constitución, número 44 bajo, en el nuevo salón limpiabotas. Aparecen también La Eguiluz, cuyo propietario era Andrés Carbonell, con administración en la calle del Carmen 24, bajo, y La Tafallesa, que hacía el servicio entre Pamplona y Tafalla, que tenía su oficina en la plaza de la Constitución, número 38, en otro salón de limpiabotas. Aparte, figuran otras tres líneas particulares: una de Pamplona a Lanz, cuyo titular era Pedro Izco; otra de Pamplona a Artajona, a nombre de Cándido

Catalán, con administración en la calle General Moriones 17, y otra de Pamplona a Arteta, de la empresa Santos Labiano, en la calle San Nicolás 62. Y aun había dos líneas más, que funcionaban solamente en los meses de verano: una al balneario de Belascoáin y otra a San Sebastián, de la empresa Florentino Murillo. La mencionada guía incluyó 41 líneas localidades de Navarra, pero sin llegar a Pamplona. Por entonces había en Navarra 188 autobuses.

En 1928, según la guía publicada ese año por la editorial Aramburu, aunque no se citan los nombres de las empresas sino solo los itinerarios, aparece la línea de Al-

sasua a Pamplona; la de Urroz a Pamplona por Unciti; la de Azagra a Pamplona; la de Pamplona a Larra y la de Pamplona a San Sebastián, inaugurada por La Roncalesa en 1926, en competencia con el ferrocarril de El Plazaola.

Existieron además varias empresas más modestas, que no llegaban hasta Pamplona sino que realizaban servicios de tipo comarcal, generalmente con la finalidad de comunicar entre ellos distintos pueblos más o menos aislados o de escasa población o bien acercarlos hasta la estación de ferrocarril más próxima. En este grupo se hallaban comprendidas El Progreso Roncalesés, que iba de Ustároz a Liédena, locali-

dad que contaba con estación en el ferrocarril de El Iratí, que desde 1911 hasta 1955 unía Pamplona con Sangüesa y Aoliz; La Nueva Roncalesa, de Carcasillo a Liédena; La Ribera, de Carcasillo a Caparros; El Progreso Ribereño, de Arguedas a Valtierra y a la estación de Milagro El Ebro, de Estella a Calahorra y Lodosa, o La Cerverana, de Castejón a Cervera. La guía de Sáiz-Caldorón de 1924 incluye hasta 41 líneas de esta clase, de las que dice no poder detallar los horarios, "porque sufren frecuentemente notables variaciones y además los servicios no son fijos, aun cuando con esa finalidad se hayan otorgado los permisos correspondientes".

